



Bruxelles, 2 iunie 2023
(OR. en)

10119/23

**Dosar interinstituțional:
2023/0171 (COD)**

**TRANS 219
MAR 79
IA 131
CODEC 1014
OMI 48
DROIPEN 82
ENV 620**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	1 iunie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 273 final
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 273 final.

Anexă: COM(2023) 273 final



Bruxelles, 1.6.2023
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere se referă la o modificare a Directivei 2005/35/CE¹ privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni pentru infracțiunile de poluare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/123/CE².

Politicile în materie de prevenire a poluării cauzate de nave au fost elaborate între 2000 și 2009, în urma a două accidente maritime majore în care au fost implicate navele *Erika* și *Prestige*, care au provocat importante deversări de petrol³. Directiva 2005/35/CE (denumită în continuare „Directiva privind poluarea cauzată de nave” sau „directiva”) reglementează sancțiunile pentru deversările ilegale în mare de hidrocarburi și de substanțe lichide nocive provenite de la nave. Nu toate deșeurile generate de nave trebuie să fie predate în porturi. Unele pot fi deversate în mare. O deversare ilegală este o deversare efectuată de o navă care nu respectă normele aplicabile ale Organizației Maritime Internaționale (OMI), și anume standardele stabilite în Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (Marpol 73/78).

Principalul obiectiv al directivei este includerea acestor standarde internaționale în legislația UE și asigurarea faptului că persoanele responsabile de deversări ilegale de substanțe poluante sunt supuse unor sancțiuni disuasive, eficace și proporționale, pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și a consolida protecția mediului marin împotriva poluării cauzate de nave.

Directiva stabilește un sistem de asigurare a respectării legislației în cadrul căruia activitățile de monitorizare și verificare desfășurate de statele membre conduc la sancțiuni împotriva celor responsabili de încălcări. Procesul are trei etape: în primul rând, instrumentele de supraveghere detectează o posibilă deversare de pe o navă; în al doilea rând, autoritatea competentă decide dacă să expedieze o ambarcațiune sau o aeronavă pentru a verifica la fața locului dacă poluarea poate fi confirmată; în al treilea rând, se colectează probe și, în cazul în care contravenientul este identificat, se aplică sancțiuni. Impunerea de sancțiuni pentru faptele de poluare săvârșite de nave își are originea în dreptul internațional. Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării (UNCLOS) prevede, printre altele, că un stat poate impune sancțiuni pentru poluarea cauzată de o navă străină în cazul unor daune majore aduse statului de coastă sau în cazul în care statul de pavilion în cauză și-a încălcat în mod repetat obligațiile de asigurare a respectării legislației. Statele de pavilion ale UE au, de asemenea, obligația de a impune sancțiuni în conformitate cu UNCLOS navelor lor în cazul în care acestea deversează ilegal substanțe poluante în mare, în interiorul sau în afara UE.

Pactul verde european reafirmă ambiția Comisiei de a proteja populația UE de riscurile și impacturile legate de mediu, asigurând calea către o planetă sănătoasă pentru toți. Prezenta propunere este una dintre inițiativele UE care vizează reducerea poluării cauzate de transportul maritim în mările sale și este conformă cu strategia pentru o mobilitate inteligentă și durabilă⁴ și cu planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării⁵.

¹ JO L 255, 30.9.2005, p.11

² JO L 280, 27.10.2009, p. 52.

³ Accidentul navei *Erika* din 1999, Franța (20 000 de tone de petrol), accidentul navei *Prestige* din 2002, Spania (63 000 de tone de petrol).

⁴ COM(2020) 789 final

Comisia a efectuat prima evaluare ex post a directivei în 2022 și a constatat că aceasta a contribuit cu succes la încorporarea normelor internaționale privind poluarea cauzată de nave în legislația statelor membre și a îmbunătățit detectarea poluării cauzate de nave. În mod concret, directiva a reprezentat impulsul care a stat la baza creării serviciului CleanSeaNet – un serviciu al UE de monitorizare prin satelit a deversărilor de hidrocarburi și de detectare a navelor, gestionat de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA).

Cu toate acestea, evaluarea a identificat o serie de deficiențe: (1) domeniul de aplicare actual al directivei nu acoperă toate substanțele poluante relevante din regimul internațional, de exemplu gunoiul sau apele uzate deversate în mare; (2) schimbul de informații și/sau expertiza pentru detectarea, verificarea și sancționarea eficace a poluării cauzate de nave nu sunt uniforme în rândul statelor membre ale UE și, în general, sunt insuficiente; (3) există un efect disuasiv dezechilibrat al sancțiunilor aplicate în prezent în UE pentru poluarea cauzată de nave; (4) raportarea actuală de către statele membre este incompletă și conduce la o lipsă de informații detaliate privind poluarea cauzată de nave și sancțiunile aferente impuse în UE de-a lungul timpului.

În acest context, persoanele care deversează în mod ilegal substanțe poluante nu sunt întotdeauna identificate și, în consecință, sunt rareori sancționate. Din acest motiv, a fost elaborată o propunere de modificare a Directivei 2005/35/CE. Obiectivele specifice ale revizuirii sunt: (1) încorporarea standardelor internaționale în legislația UE prin alinierea directivei la anexele la Convenția MARPOL privind deversările în mare; (2) sprijinirea statelor membre prin consolidarea capacității lor de a detecta incidentele de poluare, de a efectua verificări, de a colecta dovezi și de a aplica sancțiuni eficace contraveniențelor identificați, în timp util și în mod armonizat; (3) asigurarea faptului că persoanele (fizice și juridice) responsabile de deversările ilegale provenite de la nave sunt supuse unor sancțiuni eficace, proporționale și disuasive; și (4) asigurarea unei raportări simplificate și eficace a incidentelor de poluare cauzată de nave și a activităților subsecvente.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Există o legătură strânsă cu Directiva (UE) 2019/883⁵ privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave. Directiva (UE) 2019/883 a introdus norme mai stricte și o mai bună monitorizare a predării deșeurilor navelor în porturi. Acest lucru s-a tradus printr-o capacitate mai bună a porturilor de a primi deșeuri provenite de la nave și mai puține deșeuri deversate în mare. Cu toate acestea, unele nave pot decide în continuare să deverseze ilegal deșeuri în mare, pentru a evita plata pentru instalațiile portuare de preluare, în special deoarece Directiva 2005/35/CE privind deversările ilegale nu reglementează aceleași substanțe (prin urmare, acestea nu pot fi sancționate în temeiul Directivei 2005/35/CE). Acesta este motivul pentru care, la momentul adoptării Directivei 2019/883, colegiitorii au solicitat o revizuire a Directivei 2005/35/CE pentru ca domeniul de aplicare al acesteia să corespundă domeniului de aplicare al Directivei (UE) 2019/883 și pentru a asigura proporționalitatea sancțiunilor. În mod specific, navele trebuie descurajate să încalce legislația UE printr-un sistem solid de sancțiuni proporționale și eficace, în paralel cu soluțiile de colectare a deșeurilor oferite în porturile UE. Aceste două directive asigură în comun faptul că UE și statele sale membre își respectă obligațiile privind poluarea cauzată de nave care le revin în temeiul Convenției Marpol 73/78.

⁵ COM(2021) 400 final

⁶ JO L xxxx.

Prin urmare, se propune alinierea domeniului de aplicare al Directivei 2005/35/CE la cel al Directivei (UE) 2019/883⁷ pentru a îmbunătăți prevenirea poluării mediului marin în Europa.

Propunerea este în concordanță cu Directiva 2009/16/CE⁸ privind controlul statului portului, cu Directiva 2009/18/CE⁹ privind investigarea accidentelor maritime și cu Directiva 2009/21/CE¹⁰ privind obligațiile statelor de pavilion. Cele trei directive ale UE privind siguranța maritimă se bazează pe normele și standardele stabilite de OMI la nivel internațional și sunt complementare între ele și cu prezenta directivă. Directiva privind statele de pavilion stabilește norme privind inspecțiile navelor și supravegherea flotei care trebuie aplicate de administrațiile statelor de pavilion din UE și care sunt relevante pentru prevenirea poluării mediului marin în interiorul și în afara UE. În momentul în care intră în vigoare norme de mediu mai stricte în temeiul convențiilor internaționale, responsabilitatea statului de pavilion de a le pune în aplicare este extinsă automat. Directiva privind controlul statului portului este, de asemenea, relevantă în acest caz, deoarece sprijină, prin inspecțiile pe care le impune, detectarea și corectarea nerespectării nu numai a normelor și standardelor de siguranță, ci și a celor în materie de prevenire a poluării. În ceea ce privește accidentele maritime, acestea nu numai că provoacă victime și pierderi economice, dar pot avea un impact direct asupra mediului, de exemplu poluarea cu hidrocarburi, de aici legătura cu Directiva privind poluarea cauzată de nave care abordează această poluare.

- **Coerența cu alte politici ale UE**

Directiva revizuită este complementară Directivei (UE) 2023/xxxx¹¹ privind infracțiunile împotriva mediului. Directiva (UE) 2023/xxxx a introdus sancțiuni penale pentru infracțiunile grave împotriva mediului, inclusiv pentru deversările ilegale provenite de la nave. Prin urmare, dispozițiile penale din Directiva 2005/35/CE nu mai sunt necesare, deoarece Directiva (UE) 2023/xxxx prevede sancțiuni penale pentru infracțiunile de poluare cauzată de nave. În consecință, prezenta propunere elimină din Directiva 2005/35/CE dispozițiile penale de la articolele 5 și 8. Directiva 2005/35/CE continuă să includă dispozițiile sectoriale privind obligațiile și interdicțiile relevante (de exemplu, definiția deversărilor ilegale) și prevede sancțiuni administrative pentru poluarea cauzată de nave atunci când fapta nu este eligibilă pentru proceduri penale. Pentru a asigura eficacitatea eforturilor naționale de asigurare a respectării legislației, regimul administrativ și cel penal de aplicare a legislației trebuie considerate drept părți interconectate ale unui sistem și trebuie să coexiste.

Directiva 2008/56/CE¹² privind strategia pentru mediul marin este principalul instrument juridic al UE pentru protejarea și conservarea mediului marin, a speciilor și a habitatelor acestuia. Aceasta consacră abordarea ecosistemică a gestionării activităților umane (inclusiv pescuitul, turismul, activitățile recreative) care au un impact asupra mediului marin. Directiva 2005/35/CE contribuie la obiectivele Directivei 2008/56/CE prin introducerea unor sancțiuni disuasive pentru deversările ilegale de substanțe poluante de către nave în mările Europei.

Propunerea sprijină, de asemenea, propunerile finale ale Conferinței privind viitorul Europei, în special propunerile privind combaterea poluării, mai precis propunerea 2.7 de a „combate

⁷ Anexa III nu intră sub incidența Directivei (UE) 2019/883, deoarece mărfurile ambalate nu sunt deșeuri. Cu toate acestea, se propune includerea anexei III în domeniul de aplicare al Directivei 2005/35/CE, deoarece nu se poate exclude posibilitatea aruncării ilegale a mărfurilor ambalate în mare, caz în care ar trebui să se aplice Directiva 2005/35/CE.

⁸ JO L 131 28.5.2009, p. 57

⁹ JO L 131, 28.5.2009, p. 114

¹⁰ JO L 131, 28.5.2009, p.132

¹¹ JO L 328, 6.12.2008, p. 28.

¹² JO L 164, 25.6.2008, p. 19.

[...] poluarea oceanelor, inclusiv prin [...] promovarea transportului maritim ecologic prin utilizarea celor mai bune tehnologii disponibile [...]”. De asemenea, UE s-a angajat să respecte Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă și obiectivele sale de dezvoltare durabilă, dintre care ODD 14 („Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, a mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă”) este cel mai relevant pentru prezenta propunere.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Titlul VI (articolele 90-100) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) stabilește prerogativa UE de a adopta dispoziții privind politica comună în domeniul transporturilor, care conferă Uniunii dreptul de a acționa cu privire la poluarea cauzată de nave. În temeiul articolului 100 alineatul (2) din TFUE, legiuitorul Uniunii poate stabili dispoziții corespunzătoare pentru transportul maritim. Articolul 91 alineatul (1) litera (a) din TFUE prevede că UE are competența, în domeniul transporturilor, de a stabili norme comune aplicabile transporturilor internaționale. Având în vedere cele de mai sus, directiva revizuită ar urma să se bazeze pe articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

• Subsidiaritate

Poluarea cauzată de nave provoacă, de regulă, daune cu implicații transfrontaliere. Din cauza impactului transfrontalier frecvent al poluării marine și a faptului că persoanele care săvârșesc aceste fapte acționează la nivel transfrontalier, acțiunea individuală a statelor membre nu ar fi suficientă pentru a soluționa această problemă. Abordările naționale divergente cu privire la această chestiune împiedică cooperarea eficientă între statele membre și le permit contraveniențelor să se sustragă de la sancțiuni.

Întrucât toate statele membre au ratificat Convenția Marpol 73/78, ele puteau încorpora în mod individual standardele internaționale privind prevenirea poluării de către nave. Cu toate acestea, directiva transpune și completează regimul internațional prin: (1) sprijinirea statelor membre pentru identificarea contraveniențelor prin furnizarea de informații obținute datorită supravegherii prin satelit cu privire la potențialele deversări de hidrocarburi; și (2) instituirea unui regim de răspundere care facilitează sancționarea poluatorilor. Valoarea adăugată a prezentei propuneri constă în faptul că va completa cadrul internațional cu regimul de răspundere (prin clarificarea regimului existent) și cu o mai bună informare a statelor membre (datorită unei supravegheri îmbunătățite care acoperă mai multe tipuri de poluanți și schimbului de informații bazat pe instrumentele digitale ale UE). Revizuirea urmărește, de asemenea, să introducă noi dispoziții privind sancțiunile, fără a aduce atingere Directivei (UE) 2023/xxx. Aceste obiective nu pot fi realizate de către statele membre în mod individual. Este nevoie de un cadru juridic armonizat și de instrumente digitale comune. De exemplu, supravegherea prin satelit furnizată de CleanSeaNet are o valoare ridicată datorită economiilor de scară. O acțiune la nivelul UE ar fi mai eficace decât una la nivel național, având în vedere efectul său disuasiv mai puternic asupra contraveniențelor care acționează la nivel transfrontalier.

• Proporționalitate

Propunerea a fost elaborată având în vedere cele mai recente evoluții de pe scena internațională și rezultatele evaluării ex post. De asemenea, Comisia a efectuat o evaluare a impactului pentru a identifica și a evalua modalități alternative de realizare a aceluiași obiective.

Extinderea propusă a domeniului de aplicare al directivei pentru a acoperi toate anexele la Convenția Marpol 73/78 (și anume, toate substanțele reglementate de Convenția Marpol 73/78 și deversate ilegal în mare de către nave) urmărește o mai bună prevenire a poluării mediului marin și alinierea la domeniul de aplicare al Directivei 2019/883/CE. Punerea în aplicare a Directivei (UE) 2019/883 este, alături de Directiva 2005/35/CE, o componentă-cheie a măsurilor de prevenire a poluării cauzate de nave. În plus, propunerea se concentrează asupra sprijinului tehnic acordat statelor membre prin intermediul platformelor de formare, al orientărilor, al schimburilor de bune practici și al promovării utilizării instrumentelor digitale ale UE pentru colectarea și schimbul de informații. Propunerea nu stabilește o abordare strictă în materie de reglementare a nivelurilor sancțiunilor sau un obiectiv obligatoriu major pentru activitățile de verificare ale statelor membre. În schimb, aceasta abordează problema în mod proporțional, prevăzând informații mai bune cu privire la deversările potențiale din partea unui serviciu central și eficient din punctul de vedere al costurilor și schimbul de informații pentru ca activitățile de verificare să fie mai bine direcționate, astfel încât să nu depășească ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor specifice. Propunerea se bazează, de asemenea, pe clarificări ale regimului de răspundere existent, pe dispoziții mai detaliate privind stabilirea nivelului și a tipului de sancțiuni în vederea sancționării cu succes a poluatorilor pentru mai multe tipuri de substanțe poluante. Nu sunt propuse dispoziții detaliate în domeniile în care obiectivele ar putea fi realizate mai bine prin acțiuni în alte domenii de politică.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât modificările se referă exclusiv la Directiva 2005/35/CE, o directivă de modificare este instrumentul juridic cel mai adecvat.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificarea adecvării legislației existente**

Directiva a făcut obiectul unei evaluări ex post efectuate în paralel cu o evaluare a impactului. Datele disponibile pentru evaluare nu au fost suficient de solide pentru a realiza o evaluare ex post completă pentru toate statele membre. Nu au fost disponibile date reprezentative pentru a măsura indicatorii relevanți, de exemplu proporția incidentelor de poluare identificate pentru tipurile de substanțe din anexele I și II la Convenția Marpol 73/78 pasibile de sancțiuni. În pofida limitărilor, evaluarea oferă o imagine de ansamblu a informațiilor existente privind punerea în aplicare a directivei.

Evaluarea a concluzionat că obiectivele directivei nu au fost realizate pe deplin și că gama substanțelor poluante reglementate de directivă este prea restrânsă. Directiva a stabilit un cadru juridic comun pentru infracțiunile de poluare cauzată de nave în UE, dar eficacitatea sa a fost limitată. Aceasta a integrat normele Convenției Marpol 73/78 în legislația UE și a asigurat alinierea legislației statelor membre, dar lipsesc date care să cuantifice rolul pe care directiva l-a avut în practică. Directiva a avut ca rezultat un instrument performant de supraveghere prin satelit pentru monitorizarea poluării cu hidrocarburi – serviciul CleanSeaNet. Totuși, acest lucru nu rezolvă în totalitate problema identificării poluatorilor, deoarece precizia supravegherii prin satelit a fost, până în prezent, limitată. Unele aspecte legate de verificare ar fi putut fi gestionate mai eficient. De exemplu, multe deversări nu sunt verificate la fața locului, iar statele membre ar fi putut înregistra mai multe date în CleanSeaNet. Directiva nu a obținut pe deplin rezultatul scontat în ceea ce privește urmărirea penală a făptuitorilor. Evaluarea a concluzionat, de asemenea, că sunt necesare mai multe

clarificări cu privire la regimul de răspundere existent și mai multe detalii cu privire la nivelul și tipul sancțiunilor prevăzute în directivă. Cu toate acestea, principala concluzie a evaluării a fost necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al directivei pentru a acoperi întreaga gamă de deversări de substanțe poluante în mare reglementate de Convenția Marpol 73/78.

- **Consultări cu părțile interesate**

Principalele activități de consultare pentru evaluarea ex post și evaluarea impactului au inclus:

- O consultare publică deschisă, organizată de Comisie, care s-a desfășurat în perioada 9 decembrie 2021 - 3 martie 2022. Aceasta conținea întrebări atât cu privire la evaluarea impactului, cât și cu privire la evaluarea ex post. Au existat puține contribuții ale părților interesate, fiind transmise răspunsuri de către doar 30 de respondenți.

- Două sondaje specifice în rândul părților interesate pentru a colecta informații specifice, unul pentru evaluarea ex post și unul pentru evaluarea impactului, organizate de consultantul responsabil cu studiul de sprijin extern, desfășurate în perioada decembrie 2021-februarie 2022 și, respectiv, iunie-iulie 2022.

- Trei runde de interviuri cu reprezentanți ai principalelor părți interesate la nivelul UE, organizate de consultantul responsabil de studiul de sprijin extern, desfășurate intermitent în perioada noiembrie 2021-septembrie 2022, pentru a răspunde la cereri de informații specifice, în sprijinul evaluării ex post și pentru a perfecționa definirea globală a problemei și posibilele opțiuni de politică.

- Activități de consultare specifice suplimentare organizate de Comisie pentru a consulta statele membre și principalele părți interesate cu privire la posibilele măsuri de politică și la rezultatele evaluării impactului. Aceste activități au avut loc în cadrul unei reuniuni a Comitetului UE pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (2 iunie 2022), al mai multor reuniuni ale Forumului european pentru un transport naval sustenabil (18 mai 2022 și 18 ianuarie 2023) și ale subgrupului acestuia: Deșeuri provenite de la nave (22 martie 2022, 4 iunie 2022 și 14 februarie 2023), al unei reuniuni a directorilor din domeniul transportului maritim din UE/SEE (3 octombrie 2022) și al unei reuniuni a Rețelei anchetatorilor și procurorilor din statele riverane Mării Nordului (25 aprilie 2022). La 22 septembrie 2022, a fost organizat un atelier final pentru validarea concluziilor studiului de sprijin la care au participat statele membre, ONG-uri și reprezentanți ai sectorului.

Informațiile colectate de la părțile interesate au fost esențiale pentru a permite Comisiei să definească opțiunile de politică și să evalueze impactul economic, social și de mediu al acestora, apoi să le compare și să selecteze opțiunea preferată. Constatările acestor procese au completat cercetarea documentară efectuată în cadrul studiului de sprijin extern.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Această analiză se bazează în principal pe datele colectate în cursul evaluării ex post. Comisia a strâns o gamă amplă de avize tehnice dintr-o serie de studii de specialitate, inclusiv un studiu pregătit cuprinzător pentru revizuirea directivei. Autoritățile statelor membre, actorii din cadrul sectorului și societatea civilă au fost invitați să contribuie la pregătirea studiului.

Pregătirea prezentei propuneri a necesitat, de asemenea, contribuții din partea experților Comisiei și ai EMSA cu privire la formularea concretă a definițiilor tehnice și la redactarea juridică.

• **Evaluarea impactului**

Propunerea legislativă se bazează pe o evaluare a impactului. Au fost examinate trei opțiuni de politică vizând măsuri de politică diferite din perspectiva eficacității lor pentru atingerea obiectivelor, precum și a impactului lor asupra mediului, economic și social. Pentru fiecare obiectiv specific, au fost identificate o serie de măsuri. Măsurile, care sunt complementare și nu se exclud reciproc, au fost grupate în trei opțiuni de politică. Toate cele trei opțiuni de politică au implicat alinierea domeniului de aplicare al Directivei 2005/35/CE la anexele la Convenția Marpol 73/78 și includerea acestor deversări în mare.

- Opțiunea A lasă cea mai mare marjă de apreciere statelor membre în ceea ce privește punerea în aplicare a standardelor Convenției Marpol 73/78, menținând în același timp sprijinul acordat de UE la un nivel suficient de ridicat (formare, orientare, instrumente digitale, acces la informații privind deversările potențiale). Aceasta păstrează responsabilitatea statelor membre de a informa publicul prin intermediul unor site-uri internet naționale. Această opțiune adoptă o abordare națională în ceea ce privește stabilirea tipului de sancțiune și nu reglementează nivelul sancțiunii. Pe scurt, statele membre dispun de o marjă de manevră mai mare în cadrul acestei opțiuni, cu o intervenție minimă din partea UE.

- Opțiunea B (opțiunea preferată) se axează pe consolidarea cooperării dintre statele membre, în principal prin consolidarea sprijinului UE (formare, orientare, instrumente digitale, acces la informații privind deversările potențiale). Aceasta prevede criterii pentru stabilirea nivelurilor sancțiunilor și se preconizează că va oferi o structură de cooperare între statele membre și va consolida acțiunile de asigurare a respectării legislației ale statelor membre prin intermediul asistenței tehnice din partea EMSA, fără a introduce noi măsuri de reglementare majore și costuri pentru statele membre.

- Opțiunea C se axează pe acțiuni de reglementare mai ferme la nivelul UE pentru a completa cooperarea dintre statele membre. Aceasta obligă statele membre să verifice cel puțin 60 % din alertele lor CleanSeaNet și se preconizează că va genera costuri mai mari de punere în aplicare. În ceea ce privește nivelul sancțiunilor, această opțiune consolidează în mod specific armonizarea la nivelul UE prin stabilirea valorilor acestora. Pe de altă parte, opțiunea oferă aceeași structură de cooperare între statele membre ca și celelalte două opțiuni (formare, orientare, instrumente digitale, acces la informații privind deversările potențiale).

Opțiunea de politică propusă de prezenta propunere este opțiunea B, deoarece a fost evaluată ca fiind cea mai eficientă și mai proporțională. Cu toate acestea, există mari lacune în materie de date, puține contribuții ale părților interesate și un grad ridicat de incertitudine cu privire la impacturi, în special la beneficiile de mediu estimate ale celor trei opțiuni. Opțiunile B și C sunt mai eficiente decât opțiunea A, în special datorită beneficiilor unor soluții armonizate la nivelul UE, în comparație cu abordările naționale multiple.

La 27 martie 2023, Comitetul de control normativ a emis un aviz pozitiv (cu rezerve) cu privire la evaluarea impactului. Anexa I la evaluarea impactului explică modul în care observațiile Comitetului de control normativ au fost abordate în raport.

Una dintre concluziile evaluării impactului a evidențiat limitările evaluării care au rezultat din insuficiența datelor. Din acest motiv și dincolo de rezultatul evaluării impactului, Comisia a considerat oportun să propună o măsură suplimentară care să faciliteze o colectare mai omogenă a datelor și să asigure o mai mare vizibilitate în ceea ce privește monitorizarea efectivă desfășurată de statele membre și proporția aferentă a incidentelor de poluare reale. Măsura propusă va completa măsurile din opțiunea preferată în conformitate cu evaluarea

impactului (opțiunea B), încurajând o mai bună monitorizare datorită obligației ca fiecare stat membru să verifice cel puțin 10 % din alertele trimise de CleanSeaNet în fiecare an. Acest prag de verificare are un efect redus asupra costurilor (0,5-0,8 milioane EUR pe an), deoarece este deja atins de majoritatea statelor membre, iar Comisia consideră că el va încuraja o monitorizare mai eficace a directivei și va contribui la asigurarea punerii în aplicare de către toate statele membre. Această măsură suplimentară nu modifică în mod semnificativ clasificarea opțiunilor și alegerea opțiunii de politică preferate.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Propunerea se axează pe creșterea eficienței măsurilor existente, având în vedere că aceasta este o directivă care evoluează din 2005 și care a fost modificată în 2009 ca răspuns la noile evoluții, inclusiv hotărâri judecătorești, obligații internaționale în temeiul Convenției Marpol 73/78 și schimbări tehnologice. În directiva revizuită vor fi introduse unele clarificări și simplificări. Acestea includ clarificări privind regimul de răspundere existent și simplificarea obligațiilor de raportare, cu accent pe soluțiile digitale.

Nu se preconizează că propunerea va genera costuri administrative suplimentare sau costuri de ajustare pentru sectorul privat sau pentru public. Se pot aștepta mai multe sancțiuni pentru navele care nu respectă cerințele Convenției Marpol 73/78. În ceea ce privește aspectele pozitive, condițiile de concurență echitabile ar trebui să fie în beneficiul operatorilor de nave care respectă normele. În plus, întreprinderile și, în special, publicul larg vor beneficia de reducerea poluării cauzate de nave.

Propunerea nu include cerințe pentru operatorii de nave și, prin urmare, nu se preconizează că va avea un impact asupra IMM-urilor. Ea nu creează noi obligații pentru întreprinderi și nu ar avea un impact asupra costurilor acestora. Extinderea domeniului de aplicare al directivei la alte substanțe reglementate de Convenția Marpol 73/78 poate fi relevantă pentru ambarcațiunile de agrement și navele de pescuit, segmentele ale sectorului cu un nivel ridicat de participare a IMM-urilor. Cu toate acestea, faptul că această extindere se axează pe aplicarea standardelor internaționale înseamnă că sectorul transportului maritim trebuie să respecte aceste standarde inclusiv în absența directivei și nu se preconizează niciun impact asupra costurilor pentru IMM-urile care respectă directiva. Prin urmare, inițiativa este considerată nerelevantă pentru IMM-uri.

- **Drepturile fundamentale**

Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, ca instrument de drept primar al UE, consacră drepturile fundamentale de care se bucură cetățenii din întreaga Uniune. În general, se preconizează că propunerea va proteja mai bine drepturile fundamentale și libertățile individuale, în special în ceea ce privește justiția, procesele echitabile, nediscriminarea, tratamentul egal al autorilor încălcărilor și principiul legalității, precum și dreptul la sancțiuni proporționale și eficace. Excepția referitoare la răspunderea echipajului, a comandanților și a proprietarilor este clarificată mai detaliat în propunere. Prin urmare, protecția acestora este consolidată printr-o armonizare mai integrată a normelor internaționale în legislațiile naționale și printr-o mai bună respectare a statului de drept și a principiilor unui proces echitabil. Aceasta garantează, de asemenea, principiul egalității, contribuind la nediscriminarea și tratamentul egal al navigatorilor. Măsurile care asigură o delimitare mai clară între încălcările care intră sub incidența procedurii penale și a celei administrative vor facilita, de asemenea, tratamentul egal al făptuitorilor în întreaga UE. Această inițiativă va avea ca rezultat o mai bună respectare a dreptului la justiție prin îmbunătățirea definiției încălcării care face obiectul unei proceduri administrative sau penale. Propunerea asigură, de asemenea, protecția datelor cu caracter personal.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Costurile nete actuale ale propunerii se ridică la 125,8-134,7 milioane EUR în perioada 2025-2050. Impactul bugetar al propunerii este descris mai detaliat în fișa financiară legislativă anexată la prezenta propunere în scop informativ. Impactul bugetar al propunerii este deja inclus în propunerea Comisiei de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002.

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de implementare și mecanisme de monitorizare, evaluare și raportare**

Succesul directivei ar însemna că persoana (juridică sau fizică) responsabilă de poluarea mării este sancționată în mod adecvat pentru a produce un efect disuasiv, prevenind astfel poluarea în viitor. Sancțiunile pentru poluarea cauzată de nave pot fi considerate ultima linie de apărare pentru prevenirea poluării și protecția mediului marin și a sănătății umane. Prima linie de apărare pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării este asigurată prin controlul statului de pavilion, iar a doua linie de apărare prin legislația privind controlul statului portului; cu toate acestea, navele pot cauza poluarea mării prin accidente și deversări operaționale (intenționate).

Comisia va monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea acestei inițiative printr-o serie de acțiuni și un set de indicatori de bază care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor specifice. În evaluarea impactului au fost identificate mecanisme adecvate de monitorizare și raportare. EMSA va juca un rol important în acest proces, întrucât agenția este responsabilă de vizitele în statele membre și de dezvoltarea și operarea instrumentelor digitale pentru transportul maritim – serviciile maritime integrate și CleanSeaNet.

Punerea în aplicare poate fi verificată prin monitorizare dacă feedbackul privind verificarea alertelor CleanSeaNet este furnizat de statele membre în timp util și în mod eficace și dacă informațiile privind colectarea de probe și procedurile administrative sunt încărcate periodic în instrumentul de raportare. Comisia, cu sprijinul EMSA, va crea un site web public cu indicatori de bază privind gradul de punere în aplicare și principalele informații neconfidențiale privind incidentele de deversări ilegale; site-ul web va fi actualizat periodic cu date din instrumentul de raportare pentru a informa publicul cu privire la punerea în aplicare și la sancțiunile impuse. EMSA va efectua cicluri de vizite în statele membre pentru a verifica operațiunile pe teren, ca parte a rolului său de sprijinire a Comisiei¹³. În plus, la cerere, EMSA va furniza analize orizontale și asistență tehnică și va raporta Comisiei și statelor membre în acest sens.

Impactul directivei ar trebui evaluat în termen de cel mult cinci ani de la data transpunerii legislației. Se preconizează că vor fi deja disponibile date mai solide și mai reprezentative pentru a pregăti o evaluare completă pentru toate statele membre. În acest context, ar fi

¹³ EMSA efectuează aceste vizite în temeiul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă, ca parte a sarcinilor sale principale; prin urmare, nu se preconizează costuri suplimentare.

necesar un studiu de specialitate pentru a estima progresele înregistrate în ceea ce privește nivelurile sancțiunilor. Evaluarea ar trebui să examineze, de asemenea, datele disponibile privind beneficiile pentru mediu și posibilitatea de a extinde domeniul de aplicare la noile evoluții ale Convenției Marpol 73/78 și la poluarea atmosferică. Ulterior, în conformitate cu ciclul de vizite de evaluare ale EMSA în statele membre de cinci ani, Comisia va analiza periodic punerea în aplicare a directivei.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Nu sunt necesare documente explicative, deoarece propunerea Comisiei are rolul de a simplifica și de a clarifica actualul regim.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Titlul directivei

Titlul stabilește obiectul directivei într-un mod mai precis, adăugând sintagma „aplicarea standardelor internaționale”. Această modificare urmărește să clarifice faptul că obiectul directivei nu este introducerea de noi standarde pentru poluarea cauzată de nave, ci transpunerea și aplicarea standardelor internaționale deja adoptate. Sintagma „sancțiuni penale” prevăzută în titlul actual a fost eliminată din motive de coerență juridică cu Directiva (UE) 2023/xxxx privind infracțiunile împotriva mediului.

Articolul 1 – Obiectiv

Obiectivul general al directivei se modifică pentru a preciza că sancțiunile adecvate, în această directivă, înseamnă sancțiuni disuasive, eficiente și proporționale. Aceasta se referă la sancțiunile administrative. Sintagma „sancțiuni penale” care figurează în titlul actual a fost eliminată din motive de coerență juridică cu Directiva (UE) 2023/xxxx privind infracțiunile împotriva mediului.

Articolul 2 - Definiții

Articolul 2 punctul 2 actualizează definițiile care au fost problematice sau care se referă la domeniul de aplicare anterior al directivei și introduce o nouă definiție. În primul rând, definiția „substanțelor poluante” de la punctul 2 este adaptată la domeniul de aplicare extins al directivei, care acoperă anexele I-VI la Convenția Marpol 73/78. O nouă definiție, la punctul 2a, introduce „reziduurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament”, și anume evacuările din epuratoare în mare, ca substanță inclusă în domeniul de aplicare extins al directivei în ceea ce privește anexa VI la Convenția Marpol 73/78, ținând seama de orientările elaborate de OMI. O nouă definiție, la punctul 5a, include în directivă definiția convenită la nivel internațional a termenului „companie”, în conformitate cu Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)¹⁴, implementat în dreptul Uniunii în temeiul Regulamentului (CE) nr. 336/2006¹⁵.

¹⁴ Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Adunării A.741(18) din 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost modificat.

¹⁵ Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE).

Articolul 4 - Interzicerea deversărilor

Articolul 4 stabilește interdicțiile generale reglementate de directivă. O deversare ilegală poate fi atribuită unei persoane fizice sau juridice, iar dispozițiile naționale de punere în aplicare a directivei trebuie să prevadă tragerea la răspundere a acestor persoane. Unele dintre interdicțiile prevăzute de directiva actuală (substanțele din anexele I-II la Convenția Marpol 73/78) sunt versiuni actualizate ale celor existente, în timp ce altele sunt noi (substanțele din anexele III-VI la Convenția Marpol 73/78). Noțiunea de „fapte minore” este eliminată ca urmare a constatărilor evaluării ex post conform căreia acest termen este problematic și nu este interpretat în același mod de către statele membre. În plus, acest termen era relevant numai pentru aplicarea sancțiunilor penale, care în prezent nu mai intră sub incidența directivei.

Articolul 5 - Excepții

Propunerea de la articolul 5 stabilește excepțiile de la interdicțiile prevăzute la articolul 4 în cazul în care o deversare în mare are loc după avarierea unei nave sau a echipamentului acesteia. Acest articol este aplicabil numai atunci când este îndeplinită condiția avarierii navei sau a echipamentului acesteia. Dispoziția a fost modificată pentru a clarifica regimul de răspundere existent în temeiul Convenției Marpol 73/78, precizând normele aplicabile și fără a le modifica în raport cu Directiva 2005/35/CE. Noțiunea de „proprietar” utilizată în Convenția Marpol 73/78 este clarificată prin înlocuirea sa cu noțiunea de „companie”, deoarece aceasta poate reprezenta diferite entități care administrează o navă. Prin urmare, această excepție se aplică oricărei organizații care și-a asumat exploatarea navei, în conformitate cu Codul ISM. Dispoziția se aplică domeniului de aplicare extins al directivei. Excepțiile pentru infracțiuni (articolul 5a) și detaliile suplimentare ale acestora (articolul 5b) au fost eliminate din motive de coerență juridică cu Directiva (UE) 2023/xxxx privind infracțiunile împotriva mediului. Pragurile de răspundere penală pentru infracțiunile de poluare cauzată de nave introduse prin Directiva 2009/123/CE sunt eliminate deoarece acestea sunt abordate în prezent de Directiva (UE) 2023/xxxx.

Articolul 6 - Măsuri de aplicare în ceea ce privește navele aflate în portul unui stat membru

Dispoziția nu se modifică în comparație cu cea existentă. Pentru a sprijini statele membre în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul articolului 6, se introduce o nouă anexă la directivă care conține o listă orientativă a neregulilor și a informațiilor care ar putea da naștere unei suspiciuni că ar fi avut loc o deversare ilegală, fapt care declanșează obligația statului portului de a inspecta incidentul.

Articolul 8 - Sancțiuni

Articolul este modificat ca urmare a implicațiilor Directivei (UE) 2023/xxxx privind infracțiunile împotriva mediului. Revizuirea Directivei 2005/35/CE va acoperi numai sancțiunile administrative, în timp ce Directiva (UE) 2023/xxxx reglementează sancțiunile penale pentru poluarea cauzată de nave. Aceasta precizează principiile care trebuie să reglementeze introducerea de sancțiuni în dispozițiile de drept intern în cadrul transunerii directivei, și anume că acestea trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Sistemul de sancțiuni administrative introdus în ordinea juridică națională nu trebuie să aducă atingere Directivei (UE) 2023/xxxx și sancțiunilor prevăzute de aceasta¹⁶. Un nou alineat la articolul 8 precizează tipul de sancțiuni care trebuie să fie prevăzute, cel puțin, în ordinea juridică

¹⁶ Directiva (UE) 2023/xxx abordează la articolele 5 și 7 sancțiunile nepenale, iar aceste cerințe trebuie luate în considerare la aplicarea Directivei 2005/35/CE.

națională și care trebuie să includă amenzi impuse companiei responsabile de navă, recunoscând normele internaționale aplicabile transportului maritim, conform cărora gestionarea operațională și/sau tehnică a navei poate fi delegată de către proprietarul înregistrat unei alte companii. În astfel de cazuri, compania ar fi trasă la răspundere pentru că a deversat ilegal substanțe poluante în mare în loc să le predea către instalațiile portuare de preluare, cu excepția cazului în care aceasta dovedește că o altă persoană, și anume comandantul sau unul sau mai mulți membri ai echipajului care nu acționează sub responsabilitatea comandantului, a fost responsabilă de deversare. Un nou alineat la articolul 8 clarifică faptul că, în cazul în care se dovedește că o altă persoană decât compania a fost responsabilă pentru încălcare, persoanei respective trebuie să i se aplice sancțiuni în conformitate cu Directiva 2005/35/CE. Sancțiunile penale împotriva persoanelor fizice (articolul 8a), răspunderea pentru infracțiuni (articolul 8b) și sancțiunile penale împotriva persoanelor juridice (articolul 8c) au fost eliminate din motive de coerență juridică cu Directiva (UE) 2023/xxxx privind infracțiunile împotriva mediului.

Articolul 8d - Aplicarea efectivă a sancțiunilor (nou)

Acesta este un articol nou care vizează aplicarea consecventă a sistemului de sancțiuni prevăzut de directivă în întreaga Uniune și alinierea sancțiunilor impuse. Autoritățile judiciare și administrative naționale trebuie să țină seama de toate circumstanțele pertinente atunci când stabilesc nivelul sancțiunilor care urmează să fie impuse poluatorului. Având în vedere natura diversă a substanțelor poluante reglementate de directivă și importanța aplicării consecvente a acestor sancțiuni în întreaga Uniune, dată fiind natura transfrontalieră a poluării cauzate de nave, eficacitatea nivelurilor sancțiunilor va fi definită în continuare într-un act de punere în aplicare prin stabilirea unor criterii concrete de aplicare a sancțiunilor pentru deversarea în mare a diferitelor substanțe poluante. Un exemplu de astfel de criterii suplimentare ar putea fi zona geografică în care a avut loc deversarea unui anumit tip de substanță poluantă, în funcție de sensibilitatea zonei la substanțele chimice conținute în substanța poluantă, de exemplu deversările ilegale de ulei de gătit în Marea Baltică.

Articolul 10 – Schimbul de informații și de experiență

Principiul de bază al dispoziției nu s-a schimbat – Comisia asistă statele membre în activitățile lor de asigurare a respectării legislației, cu sprijinul EMSA. Titlul articolului a fost modificat pentru a reflecta faptul că măsurile prevăzute în acest articol se referă la schimbul de informații și de experiență necesare pentru punerea în aplicare efectivă a directivei și la cooperarea dintre părțile implicate.

Pentru a îmbunătăți schimbul de informații între statele membre, au fost adăugate dispoziții privind consolidarea instrumentelor digitale existente aflate la dispoziția statelor membre, în special CleanSeaNet, și privind îmbunătățirea legăturilor automate dintre bazele de date existente privind siguranța maritimă și sistemele de schimb de informații, inclusiv THETIS, THETIS-EU și SafeSeaNet, pentru a furniza informații exacte și în timp util într-un format ușor de utilizat în cadrul serviciilor maritime integrate și pentru a permite o mai bună orientare a acțiunilor statelor membre. Pentru a asigura monitorizarea eficace a punerii în aplicare a directivei de către toate statele membre, se prevede, de asemenea, o rată de verificare de 10 % pe an de către fiecare stat membru a alertelor trimise de CleanSeaNet. Trebuie facilitat accesul autorităților naționale la astfel de informații de-a lungul întregului lanț de asigurare a respectării legislației, precum și accesul autorităților din alte state membre interesate de astfel de informații, pentru a reduce la minimum sarcina administrativă aferentă activităților de asigurare a respectării legislației. Comisia va pune la dispoziție forurile în care

ar trebui să aibă loc schimbul de experiență între autoritățile statelor membre și experți. În acest scop, se propun reuniuni ale experților pentru stabilirea unor practici și orientări comune, de exemplu prin instituirea unui grup de experți specializat. Dispozițiile privind sarcinile EMSA au fost eliminate din articol, deoarece aceste sarcini sunt definite într-un instrument juridic separat.

Articolul 10a – Raportare (nou)

Obligațiile de raportare ale statelor membre au fost înlocuite cu un sistem mai detaliat de raportare către Comisie cu privire la punerea în aplicare a directivei. Astfel, raportarea trebuie să aibă loc de îndată ce activitățile relevante sunt finalizate, prin intermediul unui instrument electronic de raportare specific, dezvoltat și întreținut de EMSA. Acest mecanism asigură un sistem de raportare concret și mai eficace prin evitarea unui decalaj de timp între data incidentului de poluare sau a procedurilor administrative și data efectivă a raportării. Articolul impune statelor membre să raporteze date relevante privind (i) inspecțiile, (ii) activitățile de verificare și (iii) sancțiunile impuse. Acesta impune, de asemenea, statelor membre să înregistreze în CleanSeaNet activitatea de verificare efectuată după ce o alertă CleanSeaNet este trimisă statului membru sau motivele pentru care nu au dat curs unei astfel de alerte. Se preconizează un act de punere în aplicare care să prevadă norme mai detaliate privind procedura de raportare, inclusiv specificarea tipului de informații care trebuie raportate. Comisia va monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea directivei cu sprijinul EMSA prin intermediul acestor acțiuni și va fi în măsură să evalueze indicatorii care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor directivei.

Articolul 10b – Formare (nou)

Această dispoziție urmărește să sprijine statele membre în activitățile lor de formare a autorităților competente implicate de-a lungul lanțului de asigurare a respectării legislației, pentru a asigura faptul că toate părțile implicate au competențele și abilitățile specializate necesare pentru a-și îndeplini rolurile în mod eficace. Potrivit articolului, Comisia, cu sprijinul tehnic al EMSA, va oferi formare statelor membre ale UE pentru a-și îndeplini mai bine responsabilitățile care le revin în temeiul directivei, având în vedere domeniul de aplicare extins și noile evoluții în materie de reglementare din cadrul OMI, relevante pentru punerea în aplicare a directivei. Pe această bază, EMSA va desfășura periodic ateliere și va aborda (i) noile evoluții tehnologice, inclusiv noile instrumente digitale, în ceea ce privește punerea în aplicare a directivei; și (ii) cele mai bune practici ale statelor membre și metodele acestora de colectare a probelor și de verificare a deversărilor ilegale.

Articolul 10c – Publicarea informațiilor (nou)

Acesta este un articol nou. Comisia se va asigura că sunt disponibile online informații esențiale, neconfidențiale și actualizate privind poluarea cauzată de nave. Pe această bază, EMSA va publica online o prezentare generală și o va actualiza periodic. Astfel, informațiile generale privind fiecare incident de poluare cauzată de nave în UE vor fi accesibile publicului. Acestea ar include informații precum detaliile unei alerte din partea sistemului de supraveghere prin satelit, măsurile luate de către statul membru în cauză, verificarea la fața locului sau inspecția navei și rezultatul final al procedurii, de exemplu, amenda administrativă aplicată, inclusiv nivelul acesteia, numele, pavilionul și numărul OMI al navei căreia i-a fost impusă, precum și principalele fapte ale cazului în care a fost impusă amenda. De asemenea, EMSA va pune la dispoziția publicului o prezentare generală a punerii în aplicare și a asigurării respectării directivei pentru fiecare stat membru prin furnizarea de profiluri de țară

cu informații care măsoară progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor specifice, cum ar fi numărul de incidente de poluare identificate sau numărul de proceduri administrative pentru fiecare țară, precum și o serie de indicatori-cheie privind ponderea acestora. Este inclusă o nouă anexă la directivă care indică tipul de informații disponibile publicului.

Articolul 10d – Protecția persoanelor care raportează deversări ilegale potențiale (nou)

Noua structură a instrumentelor digitale ale EMSA va oferi un portal pentru alertarea statului membru cu privire la faptul că a avut loc o deversare ilegală în mare de pe o navă. Avertizorii (persoanele fizice care raportează informații cu privire la încălcări obținute în contextul activităților lor profesionale) vor dispune de un canal special pentru a raporta eventualele încălcări. Acest articol face trimitere la protecția avertizorilor prin referire la Directiva (UE) 2019/1937 de stabilire a unor standarde minime de protecție a persoanelor care raportează încălcări ale dreptului Uniunii.

Articolul 12a – Evaluare și revizuire (nou)

Acesta este un articol nou. Această dispoziție prevede realizarea de către Comisie a unei evaluări a punerii în aplicare a directivei la cinci ani de la transpunere. De asemenea, a fost adăugată o clauză de revizuire care prevede că orice modificări viitoare ale standardelor internaționale pentru prevenirea poluării de către nave care sunt supuse controlului prin Convenția Marpol 73/78 trebuie luate în considerare în timpul revizuirii.

Articolul 13 – Procedura comitetului

Acesta este un nou articol standard pentru adoptarea actelor de punere în aplicare.

Fostele articole 5a-b, 8a-c, 11, 14 și 15 și anexa au fost eliminate.

Articolele menționate mai sus au fost eliminate, în principiu, din cauza implicațiilor Directivei (UE) 2023/xxxx privind infracțiunile împotriva mediului, precum și pentru că nu mai sunt relevante. Anexa la Directiva 2005/35/CE a fost eliminată deoarece nu mai este de actualitate.

Anexa I (nouă)

Aceasta este o anexă nouă care oferă exemple de situații în care ar trebui declanșate activități de asigurare a respectării legislației, deoarece există suspiciunea că o navă a deversat ilegal substanțe poluante. În acest caz, statul membru trebuie să desfășoare o inspecție în port pentru a efectua verificări și a colecta informații privind circumstanțele deversării ilegale, precum și dovezi. Anexa include o listă orientativă de exemple de nereguli și informații care ar putea declanșa obligația de a inspecta, de exemplu, rezultatele inspecțiilor anterioare ale statului portului sau ale unei inspecții efectuate de poliție, de autoritățile de mediu sau de alte autorități, inspecțiile privind predarea deșeurilor provenite de la nave în instalațiile portuare de preluare sau informațiile schimbate sau primite prin intermediul serviciilor maritime integrate. În cazul în care, în urma inspecției, se constată că a avut loc o deversare ilegală, trebuie inițiată o procedură corespunzătoare.

Anexa II (nouă)

Aceasta este o anexă nouă care prevede o listă neexhaustivă a tipurilor de informații care trebuie făcute publice cu privire la fiecare incident de poluare și la punerea în aplicare a directivei de către fiecare stat membru. Aceste informații vor fi furnizate într-un format ușor

de utilizat, de exemplu, sub forma unei hărți în care un utilizator poate mări zona geografică de interes și poate vedea modul în care sunt gestionate incidentele de poluare într-un anumit an. Informațiile puse la dispoziția publicului ar urma să fie furnizate într-un limbaj fără caracter tehnic, cu scopul de a oferi publicului informații cu privire la măsurile luate de statele membre în urma incidentelor de poluare și la navele care au fost amendate.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**de modificare a Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infrafracțiunile de poluare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹⁷,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁸,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Politica maritimă a Uniunii Europene vizează un nivel ridicat de siguranță și de protecție a mediului. Acest obiectiv poate fi atins prin respectarea convențiilor, codurilor și rezoluțiilor internaționale, menținând în același timp libertatea de navigație prevăzută în Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării.
- (2) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave („Convenția Marpol 73/78”) prevede interdicții generale privind deversările de pe nave în mare și reglementează, de asemenea, condițiile în care anumite substanțe pot fi deversate în mediul marin.
- (3) De la adoptarea Directivei 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁹, Convenția Marpol 73/78 și anexele la aceasta au făcut obiectul unor modificări importante, care au instituit norme și interdicții mai stricte pentru deversările de substanțe în mare de către nave. Este necesar să se țină seama de aceste modificări, precum și de învățămintele desprinse din punerea în aplicare a Directivei 2005/35/CE.
- (4) Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului²⁰ garantează că deșeurile sunt predate în porturile Uniunii, unde sunt colectate de instalații portuare de preluare adecvate. Punerea în aplicare a Directivei (UE) 2019/883 este, alături de Directiva 2005/35/CE, o componentă-cheie a măsurilor de prevenire a poluării cauzate de nave. Pentru a

¹⁷ JO C 77, 31.3.2009, p. 69.

¹⁸ JO C 202, 7.6.2016, p. 177.

¹⁹ Directiva 2005/35/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare (JO L 255, 30.9.2005, p. 11).

²⁰ Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE (JO L 151, 7.6.2019, p. 116).

asigura un sistem eficace, integrat și coerent de asigurare a respectării dispozițiilor Directivei (UE) 2019/883 privind predarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare, Directiva 2005/35/CE trebuie modificată pentru a extinde domeniul său de aplicare la anexele IV-VI la Convenția Marpol 73/78, în vederea descurajării navelor să deverseze ilegal substanțe poluante în mare, în loc să le predea în instalații portuare de preluare, în conformitate cu dispozițiile Directivei (UE) 2019/883.

- (5) Directiva (UE) 2019/883 nu include în domeniul său de aplicare anexa III la Convenția Marpol 73/78, deoarece mărfurile ambalate nu sunt clasificate drept deșeuri și, prin urmare, nu sunt predate de regulă în instalații portuare de preluare. Cu toate acestea, nu se poate exclude posibilitatea să fie aruncate ilegal în mare substanțe nocive transportate sub formă ambalată. Având în vedere cele de mai sus, domeniul de aplicare al Directivei 2005/35/CE trebuie extins la anexa III la Convenția Marpol 73/78. În consecință, aruncarea substanțelor nocive trebuie interzisă în temeiul Directivei 2005/35/CE, cu excepția cazului în care autoritățile competente constată că acest lucru a fost necesar pentru siguranța navei sau pentru salvarea de vieți omenești pe mare.
- (6) Convenția Marpol 73/78 include emisiile provenite de la nave în definiția deversărilor de la articolul 2. Anexa VI la Convenția Marpol 73/78 abordează prevenirea poluării atmosferei de către nave. Anexa VI și orientările corespunzătoare ale OMI privind sistemele de epurare a gazelor de eșapament (EGCS) [Rezoluția MEPC.340 (77)] permit utilizarea EGCS de către nave ca metodă alternativă de conformitate pentru reducerea emisiilor de oxid de sulf (SOx). Anexa VI reglementează reziduurile și apa uzată din EGCS, fie interzicând deversarea acestora în mare și impunând predarea lor în instalații portuare de preluare adecvate (în cazul reziduurilor EGCS provenite de la sisteme în buclă închisă), fie reglementând condițiile de deversare a acestora (în cazul apei uzate din sisteme în buclă deschisă). Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului²¹ transpune standardele internaționale privind SOx în dreptul Uniunii, în timp ce Directiva (UE) 2019/883 garantează că reziduurile provenite de la EGCS sunt predate în instalații portuare de preluare. Întrucât reziduurile și apa uzată provenite de la EGCS pot cauza poluarea mediului marin, în cazul deversărilor ilegale trebuie aplicate sancțiunile prevăzute în Directiva 2005/35/CE. Din aceste motive, domeniul de aplicare al Directivei 2005/35/CE trebuie extins la reziduurile și la apa uzată provenite de la EGCS, ținând seama de orientările elaborate de OMI, fără a aduce atingere dispozițiilor Directivei (UE) 2016/802 care stabilesc norme și sancțiuni mai stricte în acest sens.
- (7) Directiva (UE) 2023/xxxx²² prevede definiții comune ale infracțiunilor împotriva mediului și disponibilitatea unor sancțiuni penale disuasive, eficace și proporționale pentru infracțiunile grave împotriva mediului. Directiva 2005/35/CE a fost modificată prin Directiva 2009/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului²³, care a introdus sancțiuni penale pentru anumite încălcări ale Directivei 2005/35/CE, care în prezent trebuie să intre sub incidența Directivei (UE) 2023/xxxx. În consecință, dispozițiile Directivei 2005/35/CE care au fost adăugate sau înlocuite prin Directiva 2009/123/CE trebuie eliminate din Directiva 2005/35/CE.
- (8) Sancțiunile administrative introduse în transpunerea Directivei 2005/35/CE nu trebuie să aducă atingere Directivei (UE) 2023/xxxx. Statele membre trebuie să definească în mod clar

²¹ Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (text codificat) (JO L 132, 21.5.2016, p. 58).

²² JO L xxxx.

²³ Directiva 2009/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare (JO L 280, 27.10.2009, p. 52).

domeniul de aplicare al legislației administrative și al celei penale în ceea ce privește faptele de poluare cauzată de nave, în conformitate cu dreptul lor intern. În aplicarea legislației interne care transpune Directiva 2005/35/CE, statele membre trebuie să se asigure că impunerea de sancțiuni penale și administrative respectă principiile Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, inclusiv principiul *ne bis in idem*.

- (9) Sancțiunile prevăzute de Directiva 2005/35/CE trebuie consolidate prin asigurarea aplicării consecvente a sancțiunilor administrative în întreaga Uniune. Pentru a întări efectul disuasiv al sancțiunilor impuse pentru faptele de poluare cauzată de nave, aceste sancțiuni trebuie să ia cel puțin forma unor amenzi impuse companiei responsabile de navă, cu excepția cazului în care compania respectivă poate dovedi că fie comandantul navei, fie unul sau mai mulți membri ai echipajului care nu acționează sub responsabilitatea comandantului au fost responsabili pentru deversare. În acest context, compania responsabilă de navă înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru operarea navei de la proprietarul acesteia, în conformitate cu Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării („Codul ISM”)²⁴, implementat în dreptul Uniunii în temeiul Regulamentului (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului²⁵. Directiva 2005/35/CE trebuie să recunoască faptul că gestionarea navei poate fi delegată de către proprietarul înregistrat unei alte entități, care trebuie așadar să fie considerată, în primul rând, responsabilă de nerespectarea obligațiilor care îi revin în temeiul Codului ISM pentru a asigura evitarea daunelor aduse mediului sau pentru a atribui operațiunile de la bordul navei personalului calificat.
- (10) Autoritățile administrative și judiciare naționale trebuie să țină seama de toate circumstanțele pertinente atunci când stabilesc nivelul sancțiunilor care urmează să fie impuse poluatorului. Având în vedere natura diversă a substanțelor poluante reglementate de Directiva 2005/35/CE și importanța aplicării consecvente a sancțiunilor în întreaga Uniune, dată fiind natura transfrontalieră a comportamentului reglementat, trebuie încurajată o mai mare aliniere și eficacitate a nivelurilor sancțiunilor prin stabilirea unor criterii concrete de aplicare a sancțiunilor pentru deversarea diferitelor substanțe poluante. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru aplicarea sancțiunilor, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶. Pentru adoptarea acestor acte de punere în aplicare trebuie utilizată procedura de examinare.
- (11) Atunci când un stat membru suspectează că o navă care se află în mod voluntar în portul său sau într-un terminal din larg a efectuat o deversare ilegală, este necesar să aibă loc o inspecție corespunzătoare pentru a stabili circumstanțele. Pentru a sprijini statele membre în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul Directivei 2005/35/CE de a inspecta astfel de nave, anexa I la Directiva 2005/35/CE prevede o listă orientativă a neregulilor și a

²⁴ Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Adunării A.741(18) din 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost modificat.

²⁵ Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 64, 4.3.2006, p. 1).

²⁶ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

informațiilor de care autoritățile competente trebuie să țină seama de la caz la caz pentru a stabili dacă o navă ar trebui considerată suspectă.

- (12) Măsurile de însoțire în materie de cooperare și obligațiile de raportare ale statelor membre nu au fost suficiente până în prezent pentru a permite o analiză completă care să stabilească dacă poluatorii sunt pasibili de sancțiuni eficace, disuasive și proporționale și dacă sunt puse la dispoziția Comisiei date adecvate pentru a monitoriza punerea în aplicare a Directivei 2005/35/CE. Pentru a asigura aplicarea eficace și consecventă a Directivei 2005/35/CE, este necesar ca schimbul de informații și de experiență să fie facilitat printr-o cooperare consolidată, asigurându-se totodată punerea la dispoziția Comisiei a unor date adecvate pentru a permite monitorizarea corespunzătoare a punerii în aplicare a Directivei 2005/35/CE.
- (13) Serviciul prin satelit existent „CleanSeaNet”, care informează autoritățile statelor membre cu privire la potențialele deversări ilegale, trebuie consolidat în continuare pentru a include informații privind substanțele poluante suplimentare care intră sub incidența Directivei 2005/35/CE. Informațiile referitoare la deversări potențiale sau reale raportate de statele membre în conformitate cu Directiva 2005/35/CE și către alte baze de date ale Uniunii privind siguranța maritimă, cum ar fi Sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii instituit prin Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁷ („SafeSeaNet”) și baza de date privind inspecțiile instituită prin Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁸ („THETIS”), trebuie integrate și difuzate într-un format electronic ușor de utilizat autorităților naționale implicate în lanțul de asigurare a respectării legislației, pentru a facilita răspunsul în timp util al acestora. Aceste informații, atunci când se referă la o deversare reală sau potențială a reziduurilor provenite de la sistemul de epurare a gazelor de eșapament al unei nave, trebuie transmise totodată automat către modulul dedicat al THETIS instituit prin Decizia de punere în aplicare 2015/253 a Comisiei („THETIS-UE”), pentru a sprijini statele membre în acțiunile de asigurare a respectării legislației întreprinse în conformitate cu dispozițiile Directivei (UE) 2016/802. Pentru a asigura monitorizarea eficace a punerii în aplicare a directivei de către toate statele membre, este necesar ca fiecare stat membru să asigure o rată de verificare a alertelor trimise de CleanSeaNet de 10 % pe an în primii trei ani de la transpunerea prezentei directive. Este necesar să se acorde acces la aceste informații autorităților altor state membre care sunt interesate în virtutea rolului lor de stat al portului pentru următorul port de escală, autorităților statelor de coastă afectate de deversările potențiale sau ale statelor de pavilion ale navelor, pentru a facilita o cooperare transfrontalieră eficace și în timp util, pentru a reduce la minimum sarcina administrativă aferentă activităților de asigurare a respectării legislației și, în cele din urmă, pentru a sancționa în mod eficace contravenienții pentru încălcările Directivei 2005/35/CE.
- (14) Subgrupul pentru deșeurile provenite de la nave, care a fost creat în cadrul Forumului european pentru un transport naval sustenabil și care a reunit un număr mare de experți în domeniul poluării cauzate de nave și al gestionării deșeurilor provenite de la nave, a fost suspendat în decembrie 2017, ca urmare a demarării negocierilor interinstituționale referitoare la Directiva (UE) 2019/883. Întrucât acest subgrup temporar a furnizat Comisiei orientări și cunoștințe de specialitate valoroase, trebuie creat un grup de experți similar, cu mandatul de a face schimb de experiență cu privire la aplicarea prezentei directive, pentru a ajuta statele

²⁷ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

²⁸ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

membre să își consolideze capacitatea de detectare și verificare a incidentelor de poluare și pentru a asigura aplicarea eficace a Directivei 2005/35/CE.

- (15) Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă („EMSA”) instituită prin Regulamentul (UE) xxxx/xxxx²⁹ trebuie să ofere Comisiei sprijinul necesar pentru a asigura punerea în aplicare a prezentei directive.
- (16) Statele membre trebuie să raporteze Comisiei informațiile necesare pentru a asigura o monitorizare adecvată a punerii în aplicare a Directivei 2005/35/CE. Pentru a limita sarcina administrativă și a asista Comisia în analizarea datelor furnizate de statele membre, aceste informații trebuie raportate de statele membre prin intermediul unui instrument electronic de raportare specific. În măsura în care aceste informații se referă la sancțiuni impuse persoanelor fizice sau care implică astfel de persoane, aceste informații trebuie anonimizate. Pentru a asigura faptul că informațiile raportate în conformitate cu Directiva 2005/35/CE sunt comparabile ca tip între statele membre și colectate pe baza unui format electronic armonizat și a unei proceduri de raportare armonizate, trebuie conferite competențe de executare Comisiei. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (17) Pentru a sprijini statele membre în dezvoltarea capacităților lor de aplicare efectivă a Directivei 2005/35/CE de către autoritățile administrative și judiciare naționale, Comisia trebuie să le ofere statelor membre orientări și formare referitoare, printre altele, la cele mai bune metode și practici de detectare, verificare și colectare a probelor, precum și orientări cu privire la evoluțiile relevante în materie de reglementare ale Convenției Marpol 73/78 și la evoluțiile tehnologice disponibile, inclusiv la noi instrumente digitale, pentru a facilita desfășurarea unor activități de aplicare eficace, eficiente din punctul de vedere al costurilor și bine orientate.
- (18) Pentru a spori gradul de sensibilizare a publicului cu privire la poluarea cauzată de nave și pentru a îmbunătăți protecția mediului, informațiile furnizate de statele membre cu privire la aplicarea Directivei 2005/35/CE trebuie puse la dispoziția publicului prin intermediul unei analize generale la nivelul Uniunii și trebuie să includă informațiile enumerate în anexa II la Directiva 2005/35/CE. Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului³⁰ urmărește să garanteze dreptul de acces, în statele membre, la informațiile despre mediu, în conformitate cu Convenția privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu (Convenția de la Aarhus), la care Uniunea este parte. Comisia trebuie să protejeze confidențialitatea informațiilor primite de statele membre, fără a aduce atingere dispozițiilor Directivei 2003/4/CE.
- (19) Directiva (UE) 2019/1937 a Parlamentului European și a Consiliului³¹ stabilește standarde minime privind raportarea încălcărilor dreptului Uniunii, inclusiv ale Directivei 2005/35/CE, și privind protecția persoanelor care raportează astfel de încălcări. Statele membre trebuie să se asigure, în special, că echipajele aflate sub incidența Directivei (UE) 2019/1937 și care raportează deversări ilegale reale sau potențiale beneficiază de protecție. Pe lângă canalele de raportare existente instituite la nivel național, reglementate de Directiva (UE) 2019/1937, Comisia trebuie să pună la dispoziție un canal de raportare externă online centralizat pentru

²⁹ JO L xxxx.

³⁰ Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 ianuarie 2003 privind accesul publicului la informațiile despre mediu și de abrogare a Directivei 90/313/CEE a Consiliului (JO L 41, 14.2.2003, p. 26).

³¹ Directiva (UE) 2019/1937 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 privind protecția persoanelor care raportează încălcări ale dreptului Uniunii (JO L 305, 26.11.2019, p. 17).

raportarea deversărilor ilegale reale sau potențiale și să transmită aceste rapoarte statului membru sau statelor membre în cauză, care trebuie să le gestioneze ulterior în conformitate cu Directiva (UE) 2019/1937, inclusiv în ceea ce privește confirmarea de primire, feedbackul adecvat și acțiunile subsecvente. Comisia trebuie să asigure protecția confidențialității privind identitatea persoanelor care efectuează raportări, inclusiv, dacă este necesar, prin restricționarea exercitării anumitor drepturi în materie de protecție a datelor ale persoanelor vizate, cum ar fi persoanele incluse în rapoarte ca participanți la potențiala deversare ilegală, în conformitate cu articolul 25 alineatul (1) literele (c) și (h) și cu articolul 25 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului³², atât timp și în măsura în care este necesar pentru a preveni și a contracara încercările de a împiedica raportarea sau de a împiedica, a submina sau a încetini acțiunile subsecvente, în special investigațiile, sau încercările de a descoperi identitatea persoanelor care efectuează raportări.

- (20) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 și a emis un aviz la [xx xx 2023]³³.
- (21) În cadrul OMI sunt în curs de desfășurare discuții cu privire la noi aspecte de mediu legate de transportul maritim internațional care au ca rezultat atât poluarea apei, cât și a aerului. Printre acestea se numără deșeurile marine poluante, cum ar fi pierderea containerelor și a granulelor de plastic, precum și zgomotul subacvatic și poluanții atmosferici, cum ar fi carbonul negru. Aceste discuții pot duce la noi reglementări în temeiul Convenției Marpol 73/78. În plus, Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului³⁴ impune statelor membre să atingă o stare ecologică bună a mediului marin, care include, printre altele, deșeurile marine și zgomotul subacvatic provenit de la nave ca descriptori calitativi. În mod similar, Directiva (UE) 2023/xxxx³⁵ stabilește valori-limită pentru dioxidul de azot (NO₂) rezultat din emisiile de oxid de azot (NO_x). Activitățile de transport maritim contribuie la niveluri mai ridicate de NO₂ în zonele costiere și portuare. În acest context, o viitoare revizuire a Directivei 2005/35/CE trebuie să țină seama de noile evoluții, iar Comisia trebuie să examineze posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al prezentei directive, dacă este cazul, având în vedere orice noi standarde internaționale adoptate în cadrul Convenției Marpol 73/78. O viitoare revizuire trebuie să evalueze posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al Directivei 2005/35/CE, dacă este cazul, pentru a include emisiile de SO_x și NO_x, reglementate în anexa VI la Convenția Marpol, pe baza experienței dobândite prin punerea în aplicare a Directivei (UE) 2016/802 și a dezvoltării și maturității monitorizării și detectării emisiilor de SO_x și NO_x provenite de la nave, în vederea asigurării unui regim coerent, eficient și eficace de punere în aplicare, precum și a impunerii de sancțiuni disuasive în acest sens, în conformitate cu Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării și, în special, cu inițiativa emblematică 5 a acestuia, intitulată „Aplicarea, cu participarea tuturor, a obiectivului de reducere la zero a poluării”.

³² Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

³³ JO C xxxx.

³⁴ Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin (Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”) (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 164, 25.6.2008, p. 19).

³⁵ JO L xxxx.

- (22) Întrucât obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre din cauza caracterului transfrontalier al daunelor care pot fi cauzate de deversările ilegale care intră sub incidența prezentei directive și a disponibilității unor sancțiuni eficace, disuasive și proporționale în întreaga Uniune pentru astfel de deversări, dar, având în vedere amploarea și efectele acțiunii propuse, aceste obiective pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut la același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru a atinge obiectivele respective.
- (23) Prezenta directivă respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, inclusiv protecția datelor cu caracter personal, dreptul la o cale de atac eficientă și la un proces echitabil, prezumția de nevinovăție și dreptul la apărare, principiile legalității și proporționalității încălcărilor și pedepselor, precum și dreptul de a nu fi judecat sau condamnat de două ori pentru aceeași încălcare. Prezenta directivă urmărește să asigure respectarea deplină a acestor drepturi și principii și trebuie pusă în aplicare în mod corespunzător.
- (24) Prin urmare, Directiva 2005/35/CE trebuie modificată,
- ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări ale Directivei 2005/35/CE

Directiva 2005/35/CE se modifică după cum urmează:

- (1) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva Parlamentului European și a Consiliului privind aplicarea standardelor internaționale în materie de poluare cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni pentru faptele de poluare”;

- (2) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Obiectiv

- (1) Obiectivul prezentei directive este includerea în legislația UE a standardelor internaționale privind poluarea cauzată de nave și asigurarea faptului că persoanele responsabile de deversări ilegale de substanțe poluante sunt supuse unor sancțiuni administrative disuasive, eficace și proporționale, pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și a consolida protecția mediului marin împotriva poluării cauzate de nave.
- (2) Prezenta directivă nu împiedică statele membre să ia măsuri mai stricte în conformitate cu dreptul internațional, prevăzând sancțiuni administrative sau penale în conformitate cu dreptul lor intern.”;
- (3) Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții:

1. „Convenția Marpol 73/78” înseamnă Convenția Internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave și protocolul acesteia din 1978, în versiunea sa actualizată;
 2. „substanțe poluante” înseamnă substanțele reglementate de anexa I (hidrocarburi), anexa II (substanțe lichide nocive în vrac), anexa III (substanțe dăunătoare transportate pe mare sub formă ambalată), anexa IV (ape uzate provenite de la nave) și anexa V (gunoi provenit de la nave) la Convenția Marpol 73/78 și reziduurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament;
 3. „reziduuri provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament” înseamnă orice material îndepărtat din apa de spălare sau din apa de scurgere printr-un sistem de tratare sau apa uzată care nu îndeplinește criteriul de evacuare sau orice alt material rezidual îndepărtat din sistemul de epurare a gazelor de eșapament evacuat în mare ca urmare a aplicării unei metode de conformitate pentru reducerea emisiilor, astfel cum este definită în regula 4 din anexa VI la Convenția Marpol 73/78, utilizată ca alternativă pentru reducerea emisiilor la standardele specificate în regula 14 din anexa VI la Convenția Marpol 73/78, ținând seama de orientările elaborate de OMI;
 - (a) „deversare” înseamnă orice evacuare provenită de la o navă, oricare ar fi cauza acesteia, prevăzută la articolul 2 din Convenția Marpol 73/78;
 4. „navă” înseamnă o navă maritimă de orice tip, indiferent de pavilionul acesteia, exploatată în mediul marin, inclusiv ambarcațiunile cu aripi portante, aeroglisoarele, ambarcațiunile submersibile și plutitoare;
 5. „persoană juridică” înseamnă orice entitate juridică având acest statut în temeiul legislației naționale în vigoare, cu excepția statelor sau a organismelor publice care acționează în exercițiul autorității statului, precum și a organizațiilor internaționale publice;
 6. „companie” înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia.”;
- (4) Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Încălcări

- (1) Statele membre se asigură că deversările de substanțe poluante în oricare dintre zonele menționate la articolul 3 alineatul (1) sunt considerate încălcări, cu excepția cazului în care:
 - (a) pentru substanțele poluante reglementate de anexa I la Convenția Marpol 73/78, sunt îndeplinite condițiile prevăzute în regula 15, 34, 4.1 sau 4.3 din anexa I la Convenția Marpol 73/78;

- (b) pentru substanțele poluante reglementate de anexa II la Convenția Marpol 73/78, sunt îndeplinite condițiile prevăzute în regula 13, 3.1.1 sau 3.1.3 din anexa II la Convenția Marpol 73/78;
 - (c) pentru substanțele poluante reglementate de anexa III la Convenția Marpol 73/78, sunt îndeplinite condițiile prevăzute în regula 8.1 din anexa III la Convenția Marpol 73/78;
 - (d) pentru substanțele poluante reglementate de anexa IV la Convenția Marpol 73/78, sunt îndeplinite condițiile prevăzute în regulile 3, 11.1 și 11.3 din anexa IV la Convenția Marpol 73/78;
 - (e) pentru substanțele poluante reglementate de anexa V la Convenția Marpol 73/78, sunt îndeplinite condițiile prevăzute în regulile 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 și 7 din anexa V la Convenția Marpol 73/78 și în secțiunea 5.2 din partea II-A a Codului internațional pentru navele care operează în apele polare (Codul polar); și
 - (f) pentru reziduurile provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eşapament, sunt îndeplinite condițiile prevăzute în regulile 14.1, 14.4, 14.6 și 3.1.1 din anexa VI la Convenția Marpol 73/78.
- (2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că orice persoană fizică sau juridică care a săvârșit o încălcare în înțelesul alineatului (1) este ținută răspunzătoare pentru încălcarea respectivă.”;
- (5) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Excepții

- (1) O deversare de substanțe poluante reglementate de anexele I, II și VI la Convenția Marpol 73/78 în zonele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) literele (c), (d) și (e) nu este considerată încălcare săvârșită de companie, de comandant sau de echipaj, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele două condiții:
- (a) deversarea rezultă în urma unei avarii survenite la o navă sau la echipamentul acesteia;
 - (b) după producerea avariei sau după descoperirea deversării, au fost luate toate măsurile de precauție rezonabile pentru împiedicarea sau reducerea la minimum a deversării.
- (2) Alineatul (1) nu se aplică în cazul în care compania, comandantul sau echipajul responsabil de avarie a acționat fie cu intenția de a provoca o daună, fie din neglijență și având cunoștință de faptul că ar putea rezulta o daună.”;
- (6) Articolul 5a se elimină;
- (7) Articolul 5b se elimină;
- (8) La articolul 6, se adaugă următorul alineat (3):
- „(3) O listă orientativă a neregulilor și a informațiilor în sensul alineatului (1) este prevăzută în anexa I la prezenta directivă.”;
- (9) Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Sanctiuni

- (1) Fără a aduce atingere obligațiilor care le revin statelor membre în temeiul Directivei (UE) 2023/xxxx³⁶, statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni administrative pentru încălcarea dispozițiilor naționale de punere în aplicare a articolului 4 și a articolului 5 alineatul (2) din prezenta directivă și se asigură că acestea sunt aplicate. Sancțiunile administrative prevăzute trebuie să fie disuasive, eficace și proporționale.
 - (2) Statele membre se asigură că sancțiunile introduse în transpunerea prezentei directive includ amenzi impuse companiei în momentul săvârșirii încălcării, cu excepția cazului în care compania poate dovedi că fie comandantul, fie echipajul, dacă acesta nu acționează sub responsabilitatea comandantului, a fost responsabil pentru încălcare.
 - (3) În cazul în care se dovedește că fie comandantul, fie echipajul, dacă acesta nu acționează sub responsabilitatea comandantului, a fost responsabil pentru săvârșirea încălcării în cauză, statele membre se asigură că persoanelor respective li se aplică sancțiuni în conformitate cu dispozițiile prezentei directive.”;
- (10) Articolul 8a se elimină;
 - (11) Articolul 8b se elimină;
 - (12) Articolul 8c se elimină;
 - (13) Se introduce următorul articol 8d:

„Articolul 8d

Aplicarea efectivă a sancțiunilor

- (1) Statele membre se asigură că, atunci când stabilesc tipul și nivelul sancțiunii administrative aplicate unei persoane fizice sau juridice pe care o consideră responsabilă de o încălcare în sensul articolului 4 și al articolului 5 alineatul (2), autoritățile competente iau în considerare toate circumstanțele relevante ale încălcării, inclusiv:
 - (a) natura, gravitatea și durata deversării;
 - (b) gradul de culpabilitate al persoanei responsabile;
 - (c) daunele cauzate de deversare mediului sau sănătății umane;
 - (d) capacitatea financiară a persoanei responsabile, ținând cont, dacă este cazul, de cifra de afaceri anuală la nivel mondial a persoanei juridice responsabile;
 - (e) beneficiile economice generate sau preconizate a fi generate de încălcare pentru persoana responsabilă;
 - (f) măsurile luate de persoana responsabilă pentru a preveni deversarea sau pentru a atenua impactul acesteia;
 - (g) nivelul de cooperare a persoanei responsabile cu autoritatea competentă, inclusiv orice acțiune care vizează eludarea sau obstrucționarea unei inspecții sau a unei alte investigații adecvate efectuate de o autoritate competentă; și

³⁶

JO L xxxx.

- (h) orice încălcare anterioară săvârșită de persoana responsabilă.
- (2) Pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol, Comisia poate stabili, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind criteriile care trebuie luate în considerare de statele membre atunci când aplică sancțiuni pentru fiecare tip de substanță poluantă în temeiul prezentei directive. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13.”;
- (14) Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Schimbul de informații și de experiență

- (1) În sensul prezentei directive, statele membre și Comisia cooperează în ceea ce privește schimbul de informații, pe baza Sistemului de schimb de informații maritime al Uniunii prevăzut la articolul 22a alineatul (3) și în anexa III la Directiva 2002/59/CE³⁷ (SafeSeaNet), în vederea atingerii următoarelor obiective:
- (a) îmbunătățirea informațiilor necesare pentru punerea în aplicare eficientă a prezentei directive, în special a celor furnizate de serviciul european de detectare a poluării prin satelit instituit prin prezenta directivă (CleanSeaNet), în vederea dezvoltării unor metode fiabile de urmărire a substanțelor poluante din mare;
 - (b) dezvoltarea și implementarea unui sistem adecvat de control și monitorizare, integrând informațiile furnizate în temeiul literei (a) cu informațiile puse la dispoziție în SafeSeaNet și în alte baze de date și instrumente de informare ale Uniunii, inclusiv diseminarea informațiilor privind deversările reale sau potențiale de reziduuri provenite de la sistemele de epurare a gazelor de eșapament către modulul dedicat al THETIS instituit prin Decizia de punere în aplicare 2015/253 a Comisiei³⁸ (THETIS-EU), pentru a facilita identificarea timpurie și monitorizarea navelor care deversează substanțe poluante, în vederea optimizării acțiunilor de asigurare a respectării legislației întreprinse de autoritățile naționale;
 - (c) utilizarea în mod optim a informațiilor furnizate în conformitate cu literele (a) și (b), precum și a informațiilor raportate de statele membre în temeiul articolului 10a, în vederea facilitării accesului la aceste informații și a schimbului acestora între autoritățile competente, precum și cu autoritățile altor state membre și cu Comisia; și
 - (d) în termen de trei ani de la data transpunerii prezentei directive, asigurarea faptului că autoritățile competente verifică cel puțin 10 % din alertele transmise de CleanSeaNet în fiecare an.
- (2) Comisia asigură organizarea de schimburi de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre și experți, inclusiv cei din sectorul privat, societatea civilă și organizații

³⁷ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

³⁸ Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/253 a Comisiei din 16 februarie 2015 de stabilire a normelor privind prelevarea de probe și raportarea, în temeiul Directivei 1999/32/CE a Consiliului, în ceea ce privește conținutul de sulf din combustibilii marini (JO L 41, 17.2.2015, p. 55).

sindicale, cu privire la aplicarea prezentei directive în Uniune, în vederea stabilirii unor practici și orientări comune privind asigurarea respectării prezentei directive.”;

(15) Se introduc următoarele articole 10a, 10b, 10c și 10d:

„Articolul 10a

Raportare

- (1) Comisia instituie un instrument electronic de raportare, în scopul colectării și schimbului de informații între statele membre și Comisie cu privire la implementarea sistemului de asigurare a respectării legislației prevăzut de prezenta directivă.
- (2) Statele membre se asigură că următoarele informații referitoare la acțiunile întreprinse de autoritățile lor competente sunt raportate prin intermediul instrumentului electronic de raportare menționat la alineatul (1):
 - (a) informații privind acțiunile întreprinse de autoritățile competente ca urmare a unei alerte trimise de CleanSeaNet sau motivele pentru care nu s-a dat curs unei astfel de alerte, de îndată ce activitățile respective sunt finalizate;
 - (b) informații privind inspecțiile efectuate în conformitate cu articolul 6, de îndată ce inspecția este finalizată;
 - (c) informații privind acțiunile întreprinse în conformitate cu articolul 7, de îndată ce acțiunile respective sunt finalizate;
 - (d) informații privind sancțiunile impuse în conformitate cu prezenta directivă, fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, până la data de 30 iunie a fiecărui an pentru sancțiunile impuse în cursul anului calendaristic precedent. În măsura în care informațiile privind sancțiunile includ date cu caracter personal, aceste informații trebuie anonimizate.
- (3) Pentru a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol, Comisia poate stabili, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, norme detaliate privind procedura de raportare a informațiilor menționate la alineatul (2), specificând inclusiv tipul de informații care trebuie raportate, în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 13.
- (4) Statele membre notifică Comisiei autoritățile abilitate care vor avea acces la instrumentul de raportare prevăzut la alineatul (1).

Articolul 10b

Formare

Comisia facilitează dezvoltarea capacităților statelor membre oferind, dacă este cazul, cursuri de formare autorităților responsabile cu detectarea, verificarea și sancționarea încălcărilor care intră sub incidența prezentei directive.

Articolul 10c

Publicarea informațiilor

- (1) Pe baza informațiilor raportate de statele membre în conformitate cu articolul 10a, Comisia pune la dispoziția publicului o situație generală actualizată periodic la nivelul Uniunii privind punerea în aplicare și asigurarea respectării prezentei directive. Prezentarea generală include informațiile enumerate în anexa II la prezenta directivă.
- (2) Fără a aduce atingere Directivei 2003/4/CE³⁹, Comisia ia măsurile corespunzătoare pentru a proteja confidențialitatea informațiilor obținute în cadrul punerii în aplicare a prezentei directive.

Articolul 10d

Protecția persoanelor care raportează încălcări potențiale

- (1) Comisia dezvoltă și menține un canal de raportare externă online confidențial pentru primirea rapoartelor, în sensul Directivei (UE) 2019/1937⁴⁰, cu privire la posibilele încălcări ale prezentei directive și transmite aceste rapoarte statului membru sau statelor membre în cauză.
 - (2) Statele membre se asigură că autoritățile naționale competente care primesc rapoarte privind încălcări ale prezentei directive transmise prin canalul menționat la alineatul (1) furnizează feedback și iau măsuri subsecvente cu privire la aceste rapoarte în conformitate cu Directiva (UE) 2019/1937.
 - (3) Comisia poate restricționa aplicarea articolelor 22-14, 35 și 36 și a articolului 4 din Regulamentul (UE) 2018/1725⁴¹ pentru persoanele vizate care sunt incluse în raportul prezentat prin canalul menționat la alineatul (1) sau care sunt menționate în acesta și care nu sunt persoanele vizate care prezintă acest raport. Această restricție se poate aplica numai pe durata necesară investigării raportului menționat la alineatul (2) de către autoritățile competente ale statelor membre.”;
- (16) Articolul 11 se elimină;
- (17) Articolul 12 se elimină;
- (18) Se inserează următorul articol 12a:

„Articolul 12a

Evaluare și revizuire

- (1) Până la [OP: A se introduce data: cinci ani de la data transpunerii prezentei directive de modificare], Comisia efectuează o evaluare a prezentei directive. Evaluarea se bazează cel puțin pe următoarele elemente:
 - (a) experiența dobândită în urma punerii în aplicare a prezentei directive; și

³⁹ Directiva 2003/4/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 ianuarie 2003 privind accesul publicului la informațiile despre mediu și de abrogare a Directivei 90/313/CEE a Consiliului (JO L 41, 14.2.2003, p. 26).

⁴⁰ Directiva (UE) 2019/1937 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 privind protecția persoanelor care raportează încălcări ale dreptului Uniunii (JO L 305, 26.11.2019, p. 17).

⁴¹ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

- (b) informațiile raportate de statele membre în temeiul articolului 10a și prezentarea generală la nivelul Uniunii furnizată în conformitate cu articolul 10c.
- (2) În cadrul revizuirii, Comisia evaluează posibilitatea de a modifica domeniul de aplicare al prezentei directive, dacă este cazul, având în vedere, printre altele, standardele internaționale pentru prevenirea poluării atmosferei de către nave care intră sub incidența Convenției Marpol 73/78, în special emisiile de oxid de sulf și de oxid de azot provenite de la nave, precum și alte standarde care reglementează deversările provenite de la nave care intră sub incidența Convenției Marpol 73/78, cum ar fi carbonul negru, deșeurile marine, pierderea containerelor, pierderea de granule de plastic și zgomotul subacvatic.”
- (19) Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 13*

Procedura comitetului

- (1) Comisia este sprijinită de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002⁴². COSS este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011⁴³.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul articol, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 și articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.”
- (20) Articolul 14 se elimină;
- (21) Articolul 15 se elimină;
- (22) Anexa se elimină;
- (23) Textul din anexa I la prezentul regulament se adaugă ca anexa I;
- (24) Textul din anexa II la prezentul regulament se adaugă ca anexa II.

Articolul 2

Transpunere

- (1) Statele membre adoptă și publică până la *[OP: A se introduce data: un an de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]* actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.

⁴² Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) și de modificare a regulamentelor privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (JO L 324, 29.11.2002, p. 1).

⁴³ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (2) Statele membre transmit Comisiei textul dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă, precum și orice modificări ulterioare ale dispozițiilor în cauză.

Articolul 3

Aplicarea Directivei 2009/123/CE

În ceea ce privește încălcările care trebuie considerate infracțiuni în temeiul Directivei 2005/35/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/123/CE⁴⁴, și sancțiunile aferente, statele membre care nu au obligații în temeiul Directivei (UE) 2023/xxx au în continuare obligații în temeiul Directivei 2005/35/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2009/123/CE.

Articolul 4

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 5

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele

⁴⁴ JO L xxxx.

FISA FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ „AGENTII”

(1) CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni, inclusiv sancțiuni penale, pentru infracțiunile de poluare.

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Mobilitate și transport – Siguranță maritimă

1.3. Obiectul propunerii

- o acțiune nouă
- o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁴⁵
- prelungirea unei acțiuni existente
- o fuziune a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al modificării Directivei 2005/35/CE este asigurarea faptului că persoanele responsabile de deversări de substanțe poluante în mare sunt supuse unor sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive, pentru a îmbunătăți siguranța maritimă și pentru a proteja mai bine mediul marin împotriva poluării cauzate de nave. Revizuirea contribuie la îndeplinirea obiectivului de dezvoltare durabilă (ODD) nr. 14 („Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, a mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă”) și a ODD 3 („Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă”), și, prin dispozițiile sale privind urmărirea penală, a ODD 16 („Pace, justiție și instituții puternice”).

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale revizuirii sunt:

Încorporarea standardelor internaționale în legislația UE prin alinierea directivei la anexele la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) privind deversările în mare.

Sprijinirea statelor membre prin consolidarea capacității lor de a detecta incidentele de poluare, de a efectua verificări, de a colecta dovezi și de a aplica sancțiuni eficiente contraveniențelor identificați, în timp util și în mod armonizat.

Asigurarea faptului că persoanele (fizice și juridice) responsabile de deversările ilegale provenite de la nave sunt supuse unor sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive.

Asigurarea unei raportări simplificate și eficiente a incidentelor de poluare cauzată de nave și a activităților subsecvente.

⁴⁵ Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.

Se preconizează că prezenta propunere va îmbunătăți eficacitatea sancțiunilor și va conduce la condiții de concurență echitabile prin asigurarea unor sancțiuni armonizate și proporționale și a unor niveluri de sancțiuni suficiente de ridicate pentru a descuraja deversările ilegale.

Se preconizează că prezenta propunere va duce la o îmbunătățire generală a eficacității verificărilor efectuate de autoritățile statelor membre și, prin urmare, va crește proporția contraveniențelor identificați, simplificând și îmbunătățind totodată raportarea cu privire la punerea în aplicare a directivei.

1.4.4. Indicatori de performanță

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 1, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza numărului de încălcări și a numărului de detectări de hidrocarburi, substanțe lichide nocive, mărfuri ambalate, ape uzate, deșeuri și reziduuri de epurare deversate de nave.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 2, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza numărului de verificări pentru fiecare stat membru (nivel de verificare), a numărului de contravenienți identificați în urma verificării (poluatori identificați), a numărului de notificări din partea avertizorilor și a numărului de cursuri de formare și ateliere ale EMSA.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 3, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza amenziilor pecuniare aplicate și a tipurilor de sancțiuni impuse.

În ceea ce privește obiectivul specific nr. 4, eficacitatea directivei propuse va fi stabilită pe baza numărului de actualizări pentru fiecare stat membru în instrumentul de raportare, a numărului de deversări efectuate de nave înregistrate în instrumentul de raportare pentru fiecare stat membru și a numărului de vizualizări/vizite pe site-ul web public.

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

EMSA va trebui să instituie servicii suplimentare de monitorizare prin satelit pentru autoritățile statelor membre ca urmare a extinderii domeniului de aplicare al directivei și să modernizeze serviciul CleanSeaNet pentru o mai bună monitorizare și detectare a poluanților. EMSA va trebui să elaboreze cursuri de formare și documente de orientare, actualizându-le periodic. De asemenea, Comisia va dezvolta un canal de raportare externă pentru avertizori, pentru a transmite informații cu privire la posibilele deversări ilegale și pentru a consolida serviciile maritime integrate. EMSA va trebui, de asemenea, să dezvolte și să mențină un nou instrument de raportare, astfel încât statele membre să raporteze cu privire la fiecare incident de poluare cauzată de nave, precum și să creeze un site web pentru a informa publicul cu privire la poluarea cauzată de nave.

În total, vor fi necesare 9 ENI pentru a sprijini furnizarea de servicii suplimentare de monitorizare prin satelit și 3 ENI suplimentare pentru a sprijini dezvoltarea serviciilor maritime integrate. Dintre acestea, 1 ENI va fi necesar în următorul CFM.

- 1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea rezultată din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Motivele acțiunii la nivel european (ex ante)

Abordările naționale divergente împiedică cooperarea eficientă între statele membre și le permit contraveniențelor să se sustragă de la sancțiuni. Vulnerabilitatea sporită a anumitor regiuni și capacitatea diferită a statelor membre de a verifica și de a urmări penal cazurile de poluare cauzată de nave fac necesară acțiunea UE, în special prin măsuri de însoțire care prevăd un sprijin oferit de instrumente digitale comune ale EMSA. Având în vedere caracterul internațional al transportului maritim, există o nevoie clară de a dispune de un cadru transfrontalier care să asigure un tratament egal pentru operatorii de nave, indiferent de locul în care s-a produs incidentul de poluare.

Valoarea adăugată pe care se preconizează că o va avea intervenția Uniunii (ex-post)

Acțiunea UE asigură condiții de concurență echitabile și facilitează verificarea și urmărirea penală la nivel național, precum și asigurarea respectării legislației la nivel transfrontalier, ceea ce conduce la sancțiuni mai disuasive. Acțiunea UE va oferi o valoare adăugată clară în ceea ce privește combaterea poluării cauzate de nave, care are, de regulă, o dimensiune transnațională, în comparație cu ceea ce pot realiza statele membre acționând individual. Clarificarea suplimentară a regimului de răspundere al UE și o supraveghere prin satelit îmbunătățită, care acoperă mai multe tipuri de poluanți, datorită domeniului de aplicare extins al directivei în conformitate cu Convenția Marpol asigură o punere în aplicare mai eficientă și mai eficace a obligațiilor de către statele membre.

- 1.5.3. *Învățăminte desprinse din experiențele anterioare similare*

Instrumentele EMSA s-au dovedit a fi eficiente și benefice pentru statele membre în contextul realizării obiectivelor directivei. Supravegherea sporită prin satelit a contribuit la o mai bună detectare a deversărilor ilegale și, indirect, la prevenirea poluării mediului marin de către nave. Cu toate acestea, în urma unei evaluări a directivei, obiectivele acesteia, deși adecvate, nu au fost atinse pe deplin, iar domeniul său de aplicare este limitat.

Implementarea serviciului CleanSeaNet, un instrument de supraveghere prin satelit, a fost încununată de succes, însă ar trebui dezvoltată în continuare pentru a acoperi domeniul de aplicare extins al directivei.

Rezultatele evaluării ex post sunt reflectate în evaluarea impactului care însoțește prezenta inițiativă, astfel cum este rezumată în tabelul 2.

- 1.5.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare*

Revizuirea propusă este un rezultat esențial al Comunicării Comisiei privind strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, care stabilește viziunea UE asupra unui viitor sistem de transport mai durabil. Strategia a anunțat intenția Comisiei de a iniția o revizuire majoră a legislației existente, inclusiv privind poluarea cauzată de nave, în 2022 (în cadrul inițiativei emblematiche nr. 2 – Crearea de aeroporturi și porturi cu emisii zero). Acest lucru va îmbunătăți calitatea aerului la nivel local, contribuind astfel la îmbunătățirea sănătății locuitorilor din zonă.

Revizuirea propusă va crea sinergii cu alte elemente ale cadrului de reglementare al UE, în special Directiva (UE) 2019/883 privind instalațiile portuare de preluare, Directiva privind protecția mediului prin intermediul dreptului penal, Directiva 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion, Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului și Directiva 2009/18/CE privind investigarea accidentelor.

Propunerea este compatibilă cu actualul cadru financiar multianual, deși va necesita o reprogramare în cadrul rubricii 1 în ceea ce privește contribuția anuală la EMSA [compensare bugetară printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE Transporturi (02 03 01)]. Impactul bugetar al propunerii de față este deja inclus în bugetul aferent propunerii Comisiei de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002.

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

1.5.5. Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor

Impactul bugetar al acestei inițiative se referă la resursele suplimentare necesare pentru crearea de servicii suplimentare de monitorizare prin satelit pentru autoritățile statelor membre prin modernizarea serviciului CleanSeaNet, furnizarea de formare și orientare, dezvoltarea și întreținerea unui nou instrument de raportare, dezvoltarea în continuare a serviciilor maritime integrate și a unui nou site web pentru informarea publicului cu privire la poluarea cauzată de nave, alături de sarcinile aferente de colectare, monitorizare și raportare a datelor în temeiul directivei propuse. Acestea sunt atribuții noi pentru EMSA, care vor deveni permanente, în timp ce atribuțiile existente nu vor scădea și nici nu vor fi eliminate parțial.

Necesarul de resurse umane suplimentar nu poate fi acoperit prin redistribuirea posturilor, în timp ce nevoile bugetare suplimentare vor fi satisfăcute prin compensarea cu programele existente gestionate de DG MOVE în actualul cadru financiar multianual.

Majorarea creditelor pentru EMSA va fi compensată printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE - Transporturi (02 03 01). Impactul bugetar al propunerii de față este deja inclus în bugetul aferent propunerii Comisiei de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1406/2002.

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

durată limitată

- Propunere/inițiativă în vigoare de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- Impact financiar din AAAA până în AAAA

durată nelimitată

- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate începând din 2025,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)⁴⁶

Gestiune directă asigurată de Comisie

- prin intermediul agențiilor executive

Gestiune partajată cu statele membre

Gestiune indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- BEI și Fondului european de investiții;
- organismelor menționate la articolele 70 și 71;
- organismelor de drept public;
- organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
- organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;
- organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESCE, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

Observații

Gestionarea directivei propuse va fi realizată în general de către serviciile Comisiei, asistate de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, după caz.

Statele membre vor trebui să transpună dispozițiile directivei până la termenul respectiv.

⁴⁶ Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

(2) MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente monitorizării și raportării.

Comisia și/sau EMSA va verifica dacă feedbackul la alertele CleanSeaNet este furnizat de statele membre în timp util și în mod eficace și dacă informațiile privind colectarea de probe și sancțiunile sunt încărcate cu regularitate în instrumentul de raportare. De asemenea, va fi creat un site web al UE cu indicatori de bază privind gradul de punere în aplicare și cu principalele informații neconfidențiale actualizate periodic cu date din instrumentul de raportare, pentru a informa publicul cu privire la punerea în aplicare și la incidentele de poluare.

EMSA, în numele Comisiei, va efectua vizite în statele membre pentru a verifica operațiunile pe teren. Rapoartele vizitelor respective vor identifica eventualele deficiențe și domeniile în care sunt necesare îmbunătățiri. EMSA va efectua, de asemenea, o analiză orizontală și va furniza asistență tehnică, oferind informații cu privire la modul în care funcționează legislația și identificând lacunele și măsurile care pot fi luate pentru a le remedia, și va raporta Comisiei și statelor membre.

Comisia va elabora, în cadrul unui grup de experți, acte de punere în aplicare și orientări interpretative pentru a asigura o punere în aplicare armonizată de către statele membre.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Comisia va fi responsabilă, în general, pentru punerea în aplicare a directivei propuse, precum și pentru evaluarea eficienței acesteia și propunerea de revizuire, dacă este cazul. Comisia va fi asistată de EMSA, atunci când este necesar, în ceea ce privește furnizarea serviciilor informatice și dezvoltarea instrumentelor informatice necesare pentru dispozițiile privind raportarea, monitorizarea și verificarea din propunerea de directivă, precum și organizarea de cursuri de formare. Statele membre vor trebui să realizeze transpunerea directivei în legislația lor națională până la termenul menționat în directivă. Statele membre vor avea, de asemenea, obligația de a asigura respectarea normelor, în special prin aplicarea de sancțiuni administrative în caz de neconformitate. Activitățile de asigurare a respectării legislației pot fi desfășurate în cadrul inspecțiilor existente, în special în cursul controlului statului portului.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

Deși Comisia va fi, în general, responsabilă pentru punerea în aplicare a directivei propuse, precum și pentru evaluarea punerii în aplicare și a conformității, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă va fi responsabilă de funcționarea sa și de punerea în aplicare a cadrului său de control intern. Agenția va trebui să dezvolte instrumente și module informatice, precum și să ofere cursuri de formare autorităților statelor membre, iar statele membre vor trebui să asigure respectarea legislației.

EMSA este cea mai în măsură să efectueze raportarea și evaluarea conformității, deoarece aceasta va fi o activitate tehnică, necesitând o expertiză solidă în gestionarea datelor, precum și o înțelegere aprofundată a aspectelor tehnice complexe legate de deversările ilegale și de poluarea cauzată de nave.

Statele membre sunt cele mai în măsură să asigure respectarea directivei propuse, în special într-un mod armonizat prin schimburi de informații și de experiență și prin îndeplinirea responsabilităților care le revin în calitate de părți la MARPOL.

DG MOVE va efectua controalele necesare în conformitate cu strategia de supraveghere adoptată în 2017 cu privire la relațiile direcției generale cu agențiile descentralizate și cu întreprinderile comune. În cadrul strategiei, DG MOVE monitorizează indicatorii de performanță pentru execuția bugetului, recomandările auditului și aspectele administrative. Agenția prezintă un raport semestrial. Controalele efectuate cu privire la supravegherea agenției, precum și la gestiunea financiară și bugetară aferentă sunt conforme cu strategia de control a DG MOVE, actualizată în 2022.

Resursele suplimentare puse la dispoziția EMSA vor face obiectul sistemului de control intern și de gestionare a riscului al EMSA, care este aliniat la standardele internaționale relevante și include controale specifice pentru a preveni conflictele de interese și a asigura protecția avertizorilor.

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul „costurile controalelor ÷ valoarea fondurilor aferente gestionate”) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)*

În temeiul directivei propuse, se va acorda finanțare suplimentară pentru EMSA, care va dezvolta instrumente și module informatice și va oferi cursuri de formare pentru autoritățile statelor membre.

EMSA are întreaga responsabilitate pentru execuția bugetului său, în timp ce DG MOVE este responsabilă de plata regulată a contribuțiilor stabilite de autoritatea bugetară. Nivelul preconizat al riscului de eroare la plată și la închidere este similar cu cel aferent subvențiilor bugetare acordate agenției.

Nu se preconizează ca atribuțiile suplimentare care decurg din propunerea de directivă să genereze controale suplimentare specifice. Prin urmare, se preconizează că costul controlului pentru DG MOVE (măsurat în raport cu valoarea fondurilor gestionate) va rămâne stabil.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

Directiva propusă reglementează prevenirea poluării și, prin urmare, nu sunt incluse măsuri antifraudă specifice.

EMSA aplică principiile antifraudă ale agențiilor descentralizate ale UE, în conformitate cu abordarea Comisiei. În martie 2021, agenția a adoptat o strategie antifraudă actualizată, bazată pe metodologia și orientările pentru strategia antifraudă prezentate de OLAF, precum și pe strategia antifraudă a DG MOVE. Aceasta oferă un cadru care abordează aspectele legate de prevenire, detectare și condițiile pentru investigarea fraudelor la nivelul agenției. EMSA își adaptează și își îmbunătățește în permanență politicile și acțiunile pentru a promova cel mai înalt nivel de integritate a personalului EMSA, pentru a sprijini prevenirea și detectarea eficace a riscului de fraudă și pentru a stabili procedurile adecvate pentru raportarea și gestionarea potențialelor cazuri de fraudă și a rezultatelor acestora. În plus, EMSA a adoptat în 2015 politica sa privind conflictele de interese pentru Consiliul de administrație.

EMSA cooperează cu serviciile Comisiei în chestiuni legate de prevenirea fraudei și a neregulilor. Comisia se va asigura că această cooperare va continua și va fi consolidată.

Directiva propusă conține norme clare și detaliate privind aplicarea legislației pentru a asigura faptul că obligațiile pe care le conține nu sunt eludate de operatorii economici. Comisia se va asigura că sunt instituite măsuri adecvate pentru a proteja interesele financiare ale Uniunii prin controale eficace și, în cazul în care se constată nereguli, fraude sau încălcări ale obligațiilor, prin notificarea acestora.

Comisia va lua, de asemenea, măsurile corespunzătoare pentru a proteja confidențialitatea informațiilor obținute în cadrul punerii în aplicare a prezentei directive care sunt publicate.

(3) IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif ⁴⁷	din partea țărilor AELS ⁴⁸	din partea țărilor candidate și potențial candidate ⁴⁹	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
1	02 10 02	Nedif.	DA	NU	NU	NU

⁴⁷ Dif. = credite diferențiate/Nedif. = credite nediferențiate.

⁴⁸ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁴⁹ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

- Noile linii bugetare solicitate

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	1	Piața unică, inovare și sectorul digital
--	---	--

Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA)			Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
Titlul 1:	Angajamente	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
	Plăți	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
Titlul 2:	Angajamente	(1a)					
	Plăți	(2a)					
Titlul 3:	Angajamente	(3a)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
	Plăți	(3b)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
TOTAL credite pentru EMSA	Angajamente	=1+1a+3 a	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Plăți	=2+2a +3b	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce numărul de ani considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		TOTAL
DG: <.....>								
• Resurse umane								
• Alte cheltuieli administrative								
TOTAL DG <....>	Credite							

TOTAL credite la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)								
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
TOTAL credite la RUBRICILE 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Plăți	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor EMSA

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

Sume în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările	↓	Tip ⁵⁰	Costur i medii	REALIZĂRI												TOTAL		
				Anul N		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		A se introduce numărul de ani considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)				Nr. total	Costuri totale	
				Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costu ri	Nr.	Costu ri	Nr.	Costur i			Nr.
OBIECTIVUL SPECIFIC Nr. 1 ⁵¹ ...																		
- Realizare																		
- Realizare																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVUL SPECIFIC Nr. 2 ...																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		

⁵⁰ Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de exemplu: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construiți etc.).
⁵¹ Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

COSTURI TOTALE																	
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

După caz, cuantumul reflectă suma dintre contribuția Uniunii la agenție și alte venituri ale agenției (taxe și tarife).

3.2.3. Impactul estimat asupra resurselor umane ale EMSA

3.2.3.1. Rezumat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

în milioane EUR (cu trei zecimale) După caz, sumele reflectă suma dintre contribuția Uniunii la agenție și alte venituri ale agenției (taxe și tarife).

	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
--	---------------------	---------------------	---------------------	--------------------------	--------------

Agenți temporari (grade AD)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Agenți temporari (grade AST)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Agenți contractuali					
Experți naționali detașați					

TOTAL	0,514	1,881	1,881	14,364	18,64
--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM. Cerințe privind personalul (ENI):

	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028-2034	TOTAL
--	---------------------	---------------------	---------------------	--------------------------	--------------

Agenți temporari (grade AD)	5	9	9	10	10
Agenți temporari (grade AST)	1	2	2	2	2
Agenți contractuali					
Experți naționali detașați					

TOTAL	6	11	11	12	12
--------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

EMSA va începe pregătirea recrutării de îndată ce propunerea va fi adoptată. Costurile sunt estimate pe baza ipotezei că cele 6 ENI sunt recrutate începând cu 1 iulie 2025. Prin urmare, doar 50 % din costurile aferente resurselor umane sunt necesare pentru primul an.

3.2.3.2. Necesarul de resurse umane estimat pentru DG-ul sub tutela căruia se află agenția

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimarea se exprimă în numere întregi (sau cel mult cu o zecimală)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce numărul de ani considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
20 01 02 01 și 20 01 02 02 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)							
20 01 02 03 (în delegații)							
01 01 01 01 (cercetare indirectă)							
10 01 05 01 (cercetare directă)							
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)⁵²							
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)							
Linie (linii) bugetară (bugetare) (a se preciza) ⁵³	- la sediu ⁵⁴						
	- în delegații						
01 01 01 02 (AC, END, INT – cercetare indirectă)							
10 01 05 02 (AC, INT, END – cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
TOTAL							

⁵² AC = agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenți de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

⁵³ Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

⁵⁴ În principal pentru fondurile politicii de coeziune a UE, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură (FEAMPA).

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea atribuțiilor care trebuie îndeplinite:

Funcționari și personal temporar	
Personal extern	

Descrierea metodei de calcul al costului pentru unitățile ENI ar trebui inclusă în anexa V secțiunea 3.

3.2.4. Compatibilitatea cu actualul cadru financiar multianual

- Propunerea/inițiativa este compatibilă cu actualul cadru financiar multianual.
- Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

Atribuțiile conferite EMSA vor necesita reprogramarea liniei bugetare pentru contribuția anuală către agenție (02 10 02) din actualul cadru financiar multianual. Majorarea creditelor pentru EMSA va fi compensată printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE - Transporturi (02 03 01) în actualul cadru financiar multianual. Impactul bugetar dincolo de actualul CFM reprezintă o imagine de ansamblu orientativă, fără a aduce atingere viitorului acord privind CFM.

- Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau revizuirea cadrului financiar multianual⁵⁵.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, precum și sumele aferente.

3.2.5. Contribuțiile terților

- Propunerea/inițiativa nu prevede cofinanțare din partea terților.
- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată în cele ce urmează:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce numărul de ani considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

⁵⁵ A se vedea articolele 12 și 13 din Regulamentul (UE, Euratom) nr. 2020/2093 al Consiliului din 17 decembrie 2020 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2021-2027.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - asupra resurselor proprii
 - asupra altor venituri

a se preciza dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁵⁶						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce numărul de ani considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru veniturile diverse „alocate”, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

--

A se preciza metoda de calcul al impactului asupra veniturilor.

⁵⁶ În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.