



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 19 de enero de 2018
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2018/0012 (COD)**

**5454/18
ADD 4**

**TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 18 de enero de 2018

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: SWD(2018) 22 final

Asunto: DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al
documento Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo
relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de
desechos de buques, por la que se deroga la Directiva 2000/59/CE y se
modifican la Directiva 2009/16/CE y la Directiva 2010/65/UE

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2018) 22 final.

Adj.: SWD(2018) 22 final



Estrasburgo, 16.1.2018
SWD(2018) 22 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo

relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos de buques, por la que se deroga la Directiva 2000/59/CE y se modifican la Directiva 2009/16/CE y la Directiva 2010/65/UE

{COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 21 final}

Ficha resumen (máximo 2 páginas)
Evaluación de impacto de la revisión de la Directiva 2000/59/CE, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?
<p>1. Las descargas de desechos en el mar tienen repercusiones negativas para el medio marino. Estimaciones anuales: residuos oleosos, 31 000 m³; aguas sucias, 136 000 m³; basuras, entre 60 000 y 300 000 toneladas.</p> <p>2. La carga administrativa (estimada en 127 millones EUR al año) asociada a la aplicación de la Directiva, que afecta negativamente a las operaciones del transporte marítimo.</p>
¿Qué se pretende conseguir?
<p>1. Protección del medio marino gracias a la disminución de las descargas de desechos generados por buques en el mar, y contribución a los objetivos más amplios de la economía circular.</p> <p>2. Facilitación de las operaciones marítimas gracias a la reducción de la carga administrativa.</p>
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?
<p>La acción a nivel de la UE resulta necesaria para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • armonizar la aplicación de normas acordadas internacionalmente (Convenio MARPOL) para resolver el problema de la contaminación por los buques; • establecer condiciones equitativas para los puertos y los usuarios de los puertos, a fin de reforzar la competitividad del sector.
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso de que no sea así, ¿por qué?
<ul style="list-style-type: none"> • Opción 1: Hipótesis de partida • Opción 2: Revisión mínima: iniciativas específicas y ajustes legales concisos. • Opción 3: Armonización con el Convenio MARPOL: una mayor armonización con el Convenio MARPOL, poniendo el énfasis en las descargas ilegales de desechos en el mar; incorporación de las inspecciones de las instalaciones portuarias receptoras al control por el Estado rector del puerto. • Opción 4: Un régimen de instalaciones portuarias receptoras propio de la UE, más allá del Convenio MARPOL: refuerzo del régimen de instalaciones portuarias receptoras, más allá del Convenio MARPOL: entrega obligatoria de <i>todos</i> los desechos de los buques; • Variantes 3B y 4B: Desechos marinos: resolución específica del problema de los desechos marinos de los buques; redefinición de la posición de los buques de pesca y las embarcaciones de recreo dentro de la Directiva. <p>La opción preferida es la opción 3B (armonización con el Convenio MARPOL con un mayor énfasis en los desechos marinos).</p>
¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?
<p>Todas las partes interesadas se muestran partidarias de la revisión y de una mayor armonización de las normas de la Unión.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Algunos puertos se oponen a la fijación de una tarifa indirecta del 100% para las basuras y prefieren racionalizar los principios esenciales de la recuperación de los costes (opciones 3 y 4). - Los usuarios de los puertos piden una mayor transparencia de las tarifas de desechos, mejores procedimientos de consulta y la armonización del régimen de exenciones (opciones 3 y 4). - La mayoría de las partes interesadas son partidarias de una mayor armonización con el Convenio MARPOL (ámbito de aplicación y definiciones) (opción 3). <p>Teniendo en cuenta que la opción 3B concilia los dos objetivos generales, es la opción preferida para la mayoría de las partes interesadas.</p>
C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?

<p>Ventajas ambientales: Se reduce una proporción significativa de las descargas ilegales de desechos en el mar y se contribuye en una medida considerable a la economía circular. Las ventajas ambientales son difíciles de cuantificar, pero serán notables, tal como revelan los costes de limpieza (playas) y los daños al sector pesquero.</p> <p>Ventajas económicas: Reducción de los costes de control del cumplimiento, estimada en 286 000 EUR, y reducción de la carga administrativa por valor de 6,5 millones EUR, aproximadamente.</p> <p>Ventajas sociales: Se prevé la creación de nuevos puestos de trabajo en el sector de la gestión de desechos y en el turismo; mayor sensibilización acerca de las repercusiones ambientales de los desechos marinos de origen marítimo.</p>
<p>¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Costes de conformidad ligados al establecimiento de sistemas de recogida separada de desechos en el puerto, la puesta a disposición de instalaciones para la recepción de desechos de lavadores y la introducción de una tarifa indirecta del 100 % para las basuras. - Costes operativos ligados a la gestión de sistemas de incentivos y a la organización de consultas para la adopción/revisión de planes de recepción y manipulación de desechos.
<p>¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?</p>
<p>Cabe esperar mayores oportunidades de negocio y efectos en la competitividad para los operadores de instalaciones portuarias receptoras, algunos de los cuales son pymes, y para el sector pesquero y recreativo, principalmente compuesto por pymes.</p>
<p>¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?</p>
<p>No. Se prevé que los costes de reglamentación serán limitados y se compensarán con las mejoras de eficiencia previstas.</p>
<p>¿Habrá otras repercusiones significativas?</p>
<p>Posible impacto en la innovación y la competitividad por cuanto se impulsa el desarrollo del concepto de «buque verde» y se mejora la gestión de desechos en los puertos.</p>
<p>¿Proporcionalidad?</p>
<p>La opción preferida no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos.</p>
<p>D. Seguimiento</p>
<p>¿Cuándo se revisará la política?</p>
<p>La Directiva debería revisarse a los siete años de su entrada en vigor, sobre la base de un conjunto de indicadores básicos de progreso.</p>