

Bruxelles, le 19 janvier 2018  
(OR. en)

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2018/0012 (COD)

---

---

5454/18  
ADD 4

TRANS 20  
MAR 9  
ENV 30  
CODEC 59  
IA 19

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	18 janvier 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2018) 22 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive 2010/65/UE

---

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2018) 22 final.

---

p.j.: SWD(2018) 22 final



Strasbourg, le 16.1.2018  
SWD(2018) 22 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT**

*accompagnant le document:*

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil**

**relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires,  
abrogeant la directive 2000/59/CE et modifiant la directive 2009/16/CE et la directive  
2010/65/UE**

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

<b>Résumé de l'analyse d'impact (2 pages maximum)</b>
Analyse d'impact pour la révision de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison
<b>A. Nécessité d'une action</b>
<b>Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?</b>
1. Les <b>rejets de déchets en mer</b> , qui ont un impact négatif sur le milieu marin. Estimations annuelles: 31 000 m <sup>3</sup> de déchets huileux, 136 000 m <sup>3</sup> d'eaux usées et 60 000 à 300 000 tonnes d'ordures. 2. La <b>charge administrative</b> (estimée à 127 millions d'EUR/an) associée à la mise en œuvre de la directive, qui a des effets négatifs sur les opérations de transport maritime.
<b>Quels sont les objectifs à atteindre?</b>
1. Protection de l'environnement marin grâce à une réduction des rejets en mer de déchets des navires et contribution aux objectifs plus larges de l'économie circulaire; 2. facilitation des opérations maritimes grâce à une réduction de la charge administrative.
<b>Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?</b>
Une action au niveau de l'Union est nécessaire en vue d'assurer: <ul style="list-style-type: none"> <li>• une mise en œuvre harmonisée des règles convenues au niveau international (MARPOL) afin de résoudre le problème de la pollution causée par les navires;</li> <li>• des conditions de concurrence équitables pour les ports et les utilisateurs des ports, dans le but d'accroître la compétitivité du secteur.</li> </ul>
<b>B. Les solutions</b>
<b>Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Option 1: Scénario de référence</b></li> <li>• <b>Option 2: Révision minimale</b> — initiatives ciblées et ajustements juridiques concis;</li> <li>• <b>Option 3: Alignement sur MARPOL</b> — renforcement de l'alignement sur la convention MARPOL, en mettant l'accent sur les rejets illicites de déchets en mer; intégration des inspections des IRP dans le régime de contrôle par l'État du port;</li> <li>• <b>Option 4: Régime de l'UE en matière d'IRP outrepassant le cadre de MARPOL</b> — renforcement du régime en matière d'IRP au-delà du cadre de MARPOL: obligation de dépôt applicable à <i>tous</i> les déchets des navires;</li> <li>• <b>Variante 3B et 4B : Déchets marins</b> — résolution du problème spécifique des déchets marins provenant des navires; redéfinition de la position des navires de pêche et des bateaux de plaisance en vertu de la directive.</li> </ul> <p>L'option privilégiée est l'<b>option 3B</b> (alignement sur la convention MARPOL avec une attention accrue pour les <b>déchets marins</b>).</p>
<b>Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?</b>
Toutes les parties concernées se félicitent de la révision et sont en faveur d'une plus grande harmonisation des règles au niveau de l'UE. — Un certain nombre de <b>ports</b> s'opposent à la redevance indirecte de 100 % pour les ordures et préfèrent la simplification des grands principes de recouvrement des coûts (options 3 et 4). — Les <b>utilisateurs des ports</b> demandent une plus grande transparence des redevances sur les déchets, une amélioration des procédures de consultation et l'harmonisation du régime d'exemption (options 3 et 4). — La plupart des parties concernées sont favorables à la poursuite de l'alignement sur la convention MARPOL (champ d'application et définitions) (option 3). L'option soutenue par la plupart des parties prenantes est l' <b>option 3B</b> , car elle concilie les deux objectifs généraux.
<b>C. Incidences de l'option privilégiée</b>
<b>Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?</b>

<p><b>Avantages environnementaux:</b> Réduction d'une partie substantielle des rejets illicites de déchets en mer, et contribution importante à l'économie circulaire. Les avantages pour l'environnement sont difficiles à quantifier mais seront considérables, comme en témoignent les coûts des opérations de dépollution (plages) et les dommages causés au secteur de la pêche.</p> <p><b>Avantages économiques:</b> Réduction des coûts de mise en œuvre (estimée à 286 000 EUR) et de la charge administrative (environ 6,5 millions d'EUR).</p> <p><b>Avantages sociaux:</b> Hausse de l'emploi attendue dans le secteur de la gestion des déchets et du tourisme; sensibilisation accrue aux problèmes environnementaux liés aux déchets marins provenant de sources marines.</p>
<p><b>Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?</b></p> <p>— <b>Coûts de mise en conformité</b> liés à la mise en place de systèmes de collecte séparée des déchets dans les ports, à la fourniture d'installations de réception pour les résidus d'épuration et à l'introduction d'une part redevance indirecte de 100 % pour les ordures.</p> <p>— <b>Coûts d'exploitation</b> liés au fonctionnement des mécanismes d'incitation et à l'organisation des consultations en vue de l'adoption/révision des plans de réception et de traitement des déchets.</p>
<p><b>Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?</b></p> <p>On peut escompter un accroissement des débouchés commerciaux et des répercussions sur la compétitivité pour: les exploitants <b>des IRP</b>, dont certains peuvent être considérés comme des PME; et le <b>secteur de la pêche et de la navigation de plaisance</b>, qui se compose principalement de PME.</p>
<p><b>Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?</b></p> <p>Non. Les coûts réglementaires devraient être limités et compensés par des gains d'efficacité escomptés.</p>
<p><b>Y aura-t-il d'autres incidences notables?</b></p> <p>Incidence positive sur <b>l'innovation et la compétitivité</b>, notamment en ce qui concerne l'approfondissement du concept de «navire vert» et l'amélioration de la gestion des déchets dans les ports.</p>
<p><b>Proportionnalité?</b></p> <p>L'option privilégiée n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.</p>
<p><b>D. Suivi</b></p>
<p><b>Quand la législation sera-t-elle réexaminée?</b></p> <p>La directive révisée devrait être réexaminée sept ans après son entrée en vigueur, sur la base d'une série d'indicateurs clés mesurant les progrès.</p>