



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 19 de janeiro de 2018  
(OR. en)

---

---

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

---

---

5454/18  
ADD 4

TRANS 20  
MAR 9  
ENV 30  
CODEC 59  
IA 19

#### NOTA DE ENVIO

---

|                  |   |
|------------------|---|
| de:              | Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor |
| data de receção: | 18 de janeiro de 2018   |
| para:            | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia          |

---

|                |  |
|----------------|--|
| n.º doc. Com.: | SWD(2018) 22 final   |
| Assunto:       | DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO<br>RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento<br>Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos<br>meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios e que<br>revoga a Diretiva 2000/59/CE e altera a Diretiva 2009/16/CE e a<br>Diretiva 2010/65/UE |

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2018) 22 final.

---

Anexo: SWD(2018) 22 final



Estrasburgo, 16.1.2018  
SWD(2018) 22 final

**DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO**

**RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

*que acompanha o documento*

**Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho**

**relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios e que  
revoga a Diretiva 2000/59/CE e altera a Diretiva 2009/16/CE e a Diretiva 2010/65/UE**

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

|   |
|---|
| <b>Folha de síntese (Máx. 2 páginas)</b>  |
| Avaliação de impacto para a revisão da Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes de navios e de resíduos da carga   |
| <b>A. Necessidade de agir</b>   |
| <b>Qual o problema e por que tem dimensão europeia?</b>   |
| 1 1. <b>Descargas de resíduos no mar</b> , com efeitos negativos no ambiente marinho. Estimativas anuais: 31 000 m <sup>3</sup> de resíduos oleosos, esgotos: 136 000 m <sup>3</sup> e lixo: 60 000 — 300 000 toneladas.<br>2 2. <b>Encargos administrativos</b> (estimados em 127 MEUR/ano) ligados à aplicação da diretiva, com efeitos negativos nas operações de transporte marítimo.   |
| <b>Resultados esperados</b>   |
| 1. 1. Proteger o meio marinho através da redução das descargas no mar de resíduos provenientes de navios e contribuir para os objetivos mais amplos da economia circular;<br>2. 2. Facilitar as atividades marítimas através de uma redução dos encargos administrativos.   |
| <b>Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?</b>   |
| A ação a nível da UE é necessária, a fim de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alcançar uma aplicação harmonizada das normas acordadas ao nível internacional (MARPOL), a fim de abordar o problema da poluição por navios;</li> <li>• Proporcionar condições equitativas de concorrência para os portos e os utilizadores dos portos, a fim de aumentar a competitividade do setor.</li> </ul>  |
| <b>B. Soluções</b>  |
| <b>Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Opção 1: Cenário de base</b></li> <li>• <b>Opção 2: Revisão mínima:</b> iniciativas específicas e adaptações jurídicas concisas;</li> <li>• <b>Opção 3: Alinhamento com a MARPOL:</b> maior alinhamento com a Convenção MARPOL, incidindo sobre as descargas ilegais de resíduos no mar. Incluir as inspeções MPR no controlo pelo Estado do porto;</li> <li>• <b>Opção 4: Regime MPR da UE, que vai além da Convenção MARPOL:</b> Reforçar o regime MPR da UE, que vai além da Convenção MARPOL: entrega obrigatória de <i>todos</i> os resíduos provenientes de navios;</li> <li>• <b>Opção variantes 3B e 4B: Lixo marinho:</b> abordar especificamente o problema do lixo marinho proveniente dos navios. Redefinir a posição dos navios de pesca e das embarcações de recreio no âmbito da diretiva.</li> </ul> <p>A opção preferida é a <b>opção 3B</b> (alinhamento com a MARPOL com uma ênfase adicional no <b>lixo marinho</b>).</p> |
| <b>Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?</b>  |
| <p>Todas as partes interessadas se congratulam com a revisão e são favoráveis a uma maior harmonização das regras a nível da UE.</p> <p>— Vários <b>portos</b> se opõem à taxa indireta de recolha de lixo de 100 % e preferem a simplificação dos principais princípios da recuperação dos custos (opções 3 e 4).</p> <p>— <b>Utentes dos portos</b> apelam a uma maior transparência da taxa de recolha de resíduos, uma melhor harmonização dos procedimentos de consulta e à harmonização do regime de isenção (opções 3 e 4).</p> <p>— A maior parte dos interessados advoga um maior alinhamento com a Convenção MARPOL (âmbito de aplicação e definições) (opção 3).</p> <p>Como a <b>Opção 3B</b> concilia os 2 objetivos gerais, a opção é apoiada pela maioria das partes interessadas.</p>   |
| <b>C. Impactos da opção preferida</b>   |
| <b>Quais são os benefícios da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)?</b>   |
| <p><b>Ambientais:</b> Uma parte substancial das descargas ilegais de resíduos no mar é reduzida e prestado um importante contributo à economia circular. Os benefícios ambientais são difíceis de quantificar, mas serão significativos, como indicado pelos custos das operações de limpeza das praias e dos danos causados ao setor da pesca.</p> <p><b>Económicos:</b> Redução dos custos de aplicação em cerca de 286 000 EUR e cerca de 6,5 milhões de EUR de redução de encargos administrativos.</p> <p><b>Sociais:</b> Emprego adicional previsto no setor da gestão dos resíduos e no turismo; aumento da sensibilização para o ambiente no que diz respeito ao lixo marinho proveniente de fontes marítimas.</p>  |

|   |
|---|
| <b>Quais são os custos da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)?</b>   |
| — <b>Custos de conformidade</b> decorrentes da criação de regimes de recolha seletiva de resíduos nos portos, de meios de receção de resíduos de lavagem, e a introdução de uma taxa indireta de 100 % para o lixo.<br>- <b>Despesas operacionais</b> de regimes de incentivo ao funcionamento, organização de consultas para a aprovação/revisão de planos de receção e gestão dos resíduos. |
| <b>Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?</b>  |
| O aumento das oportunidades de negócio e os impactos na competitividade podem prever-se para: <b>Operadores de MPR</b> , alguns dos quais podem ser qualificados como PME; e o <b>setor da pesca e recreativo</b> , em grande maioria constituído por PME.  |
| <b>Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais?</b>   |
| Não, os custos regulamentares devem ser limitados e compensados pelos ganhos de eficiência esperados.   |
| <b>Haverá outros impactos significativos?</b>   |
| Impacto positivo na <b>inovação e na competitividade</b> , em especial o desenvolvimento do conceito de «navio verde» e a melhoria da gestão dos resíduos nos portos.   |
| <b>Proporcionalidade?</b>   |
| A opção preferida não vai além do necessário para atingir os objetivos políticos.   |
| <b>D. Seguimento</b>  |
| <b>Quando será reexaminada a medida proposta?</b>   |
| A diretiva revista deve ser reexaminada sete anos após a sua entrada em vigor, com base num conjunto de indicadores principais de progresso.  |