



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 19 januari 2018
(OR. en)

5454/18

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0012 (COD)**

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

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	18 januari 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2018) 33 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om upphävande av direktiv 2000/59/EG och ändring av direktiv 2009/16/EG och direktiv 2010/65/EU

För delegationerna bifogas dokument – COM(2018) 33 final.

Bilaga: COM(2018) 33 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 16.1.2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om
upphävande av direktiv 2000/59/EG och ändring av direktiv 2009/16/EG och direktiv
2010/65/EU**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2018) 21 final} - {SWD(2018) 22 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Utsläpp från fartyg utgör ett växande hot mot den marina miljön, med kostsamma miljömässiga och ekonomiska konsekvenser. På senare tid har problemet med marint skräp kommit i förgrunden, eftersom allt fler vetenskapliga undersökningar ger belägg för de förödande effekterna på marina ekosystemen och för effekterna på människors hälsa. Även om de flesta källorna till marint skräp är landbaserade har även sjöfarten en viktig roll att spela när det gäller utsläpp av hushållsavfall och driftsavfall till havs. Det finns också betydande oro i fråga om eutrofieringseffekterna av utsläpp av toalettavfall från fartyg, i synnerhet från stora passagerarfartyg, i vissa havsområden, exempelvis Östersjön, liksom effekterna av utsläpp av oljehaltigt avfall på marina organismer och livsmiljöer.

Orsakerna till förekomsten av olagliga utsläpp till havs kan hittas både ombord på själva fartygen, i synnerhet till följd av dåliga metoder för avfallshantering ombord, och på land, till följd av att det saknas adekvata anordningar i hamnar för att ta emot avfall från fartyg.

Direktiv 2000/59/EG¹ reglerar landsidan genom bestämmelser som säkerställer tillgången till mottagningsanordningar i hamn och avlämnningen av avfall till dessa anordningar. Det genomför relevanta internationella normer, dvs. de som ingår i Marpolkonventionen². Men medan direktivet är inriktat på insatser i hamn, är Marpol främst inriktat på insatser till havs. På detta sätt utgör direktivet dels en anpassning och dels ett komplement till Marpol genom att det reglerar de rättsliga, praktiska och finansiella ansvarsområdena i gränssnittet mellan land och hav. Marpol ger en övergripande ram för hanteringen av föroreningar förorsakade av fartyg från olika förorenande ämnen, men den tillhandahåller inte någon effektiv efterlevnadsmekanism. Ett införlivande av de viktigaste begreppen och skyldigheterna från Marpol i EU-lagstiftningen betyder därför att de kan genomdrivas effektivt via EU:s rättsliga system.

Det finns ett behov av en genomgripande översyn av direktivet, ungefär 17 år efter dess ikraftträdande. Den nuvarande situationen skiljer sig markant från den situation som rådde då det ursprungliga direktivet antogs år 2000. Sedan dess har Marpol förstärkts genom efterföljande ändringar, samtidigt som tillämpningsområdet för och definitionerna i det nuvarande direktivet inte längre är i linje med den internationella ramen. Som en följd av detta är medlemsstaterna i allt högre grad beroende av Marpolramen, vilket gör det problematiskt att genomföra direktivet och se till att det efterlevs. Dessutom gör medlemsstaterna olika tolkningar av direktivets viktigaste begrepp, vilket skapar förvirring bland fartyg, hamnar och operatörer.

Översynen syftar till att uppnå dels en högre nivå på skyddet av den marina miljön genom att minska utsläppen till havs, dels förbättrad effektivitet för sjöfartsverksamhet i hamn genom att minska den administrativa bördan och genom att uppdatera den rättsliga ramen. Eftersom förslaget faller inom ramen för programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet), syftar det till att vara i linje med Refit-principerna om förenkling och förtydligande.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81).

² Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (konsoliderad version).

För tydlighetens skull upphäver förslaget det nuvarande direktivet och ersätter det med ett enda nytt direktiv. Det omfattar också kompletterande ändringar av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll³ samt direktiv 2010/65/EU⁴.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Att minska föroreningarna i haven är ett viktigt område för EU-åtgärder inom sjöfarten. Detta upprepades på nytt i kommissionens meddelande om EU:s sjöfartspolitik fram till 2018⁵, som efterlyser en sjöfart utan avfall. Detta mål kan uppnås genom efterlevnad av internationella konventioner och standarder. Marpol, den relevanta internationella ramen, har genomgått en rad ändringar, exempelvis införande av nya eller strängare utsläppsnormer för fartyg. Dessa bör på lämpligt sätt återspeglas i direktivet.

Tillhandahållandet av anordningar för mottagning av avfall i hamnar kan klassificeras som en tjänst som en hamn erbjuder sina användare, i enlighet med hamntjänstförordningen⁶. I förslaget till direktiv beaktas de relevanta principer och bestämmelser som ingår i den förordningen, men direktivet går utöver förordningens krav genom att föreskriva kostnadsstrukturer och insyn i dessa. Detta ska tjäna det övergripande syftet med förslaget till direktiv, vilket är att minska utsläppen av till havs. Dessutom gäller hamntjänstförordningen endast för TEN-T-hamnarna, medan förslaget till direktiv täcker *alla* hamnar, inbegripet mindre hamnar, exempelvis fiskehamnar och småbåtshamnar.

Direktiv 2010/65/EG inbegriper förhandsanmälan av avfall inom ramen för den information som ska rapporteras elektroniskt via systemet med ”en enda nationell kontaktpunkt”. För detta ändamål har ett elektroniskt avfallsmeddelande utarbetats. Den information som rapporteras i detta meddelande utbyts därefter via EU:s system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet) och vidarebefordras till rapporteringsmodulen i den databas för hamnstatskontroll som inrättats enligt direktiv 2009/16/EG för att underlätta efterlevnad, övervakning och genomdrivande.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Det gällande direktivet och detta förslag är helt i linje med principerna i EU:s miljölagstiftning, särskilt i) försiktighetsprincipen, ii) principen att förorenaren betalar, och iii) principen att förebyggande åtgärder vidtas vid källan när det är möjligt. Det bidrar också till att uppfylla målen i ramdirektivet om en marin strategi⁷, vilket syftar till skydda den marina miljön och eftersträvar en god miljöstatus i alla marina vatten i EU senast 2020. Förslaget till direktiv ger också verkan åt ramdirektivet om avfall⁸ genom att planera förbättrade metoder för avfallshantering i hamnar i linje med principen att förorenaren betalar

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).

⁵ KOM(2009) 8, *Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018*.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (EUT L 164, 25.6.2008, s. 19).

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

och EU:s avfallshierarki. Slutligen är förslaget till direktiv i linje med svaveldirektivet⁹, som bidrar till hållbarheten inom sjöfarten genom att minska svavelhalten i marint bränsle. Tillämpningen av det system som infördes genom svaveldirektivet får emellertid inte leda till en övergång från utsläpp i luften till avfallsutsläpp till havs, eller utsläpp i andra vattenförekomster, t.ex. hamnar och flodmynningar, som en biprodukt av de tekniska lösningar för utsläppsminskning som används, t.ex. avgasreningssystem.

Förslaget till direktiv kommer också att vara bidragande när det gäller att uppnå det mål som fastställs i kommissionens strategi för den cirkulära ekonomin¹⁰ om att mängden marint skräp på stränder samt mängden förlorade fiskeredskap som hittas i havet ska ha minskats med 30 % senast 2020. I strategin för den cirkulära ekonomin erkänns också att en revidering av det gamla direktivet om mottagningsanordningar i hamn skulle kunna ge ett direkt och betydande bidrag till minskningen av marint skräp från fartyg. I kommissionens strategi om plast¹¹ undersöks ytterligare åtgärder för att minska mängden förlorade eller övergivna fiskeredskap, exempelvis utökat producentansvar och pantsystem för fiskeredskap som ofta förekommer som skräp samt ökat informationsutbyte om sådana system.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Eftersom förslaget ersätter det nuvarande direktivet förblir den rättsliga grunden artikel 100.2 i EUF-fördraget (f.d. artikel 80.2 i FEG), vilket inbegriper antagandet av gemensamma regler för sjöfart. Även om direktivet syftar till att skydda den marina miljön från utsläpp av avfall till havs är dess övergripande politiska mål att underlätta sjöfart och bidra till förverkligandet av den inre transportmarknaden.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Sjöfart är en internationell sektor med verksamhet i internationella vatten och i hamnar runt om i världen. Sektorn kräver därför internationella regler, vilka för föroreningar orsakade av fartyg tillhandahålls av Marpol. Huvudproblemen i det internationella systemet handlar dock inte om otillräckliga standarder, utan snarare om det faktum att de inte genomförs och genomdrivs på ett tillfredsställande sätt. Strävan efter harmoniserat genomförande av internationellt överenskomna regler, om nödvändigt kompletterade med specifika EU-krav, är en av de grundläggande pelarna i EU:s havspolitik. Detta avspeglas också i direktivets rättsliga grund, dvs. artikel 100.2 i EUF-fördraget, som inbegriper antagandet av gemensamma regler för sjöfart. Eftersom direktivet införlivar Marpolkonventionen i EU:s lagstiftning har den samma mål som konventionen, dvs. skyddet av den marina miljön mot föroreningar från fartyg. Problemet med havsföroreningar uppkommer oftast i EU-vatten och kräver därför en gemensam EU-strategi för att man ska kunna ta itu med problemen på ett effektivt sätt, eftersom dessa inte kan lösas genom åtgärder från enskilda medlemsstater.

För att undvika en litania av olika policyer i hamnar för avlämning av avfall från fartyg, och för att säkerställa lika konkurrensvillkor för både hamnar och hamnanvändare, är ytterligare harmonisering på EU-nivå nödvändig. Ett förenklat och därför mer harmoniserat genomförande av de olika skyldigheterna på EU-nivå kommer att öka konkurrenskraften och

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG av den 6 juli 2005 om ändring av direktiv 1999/32 EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen (EUT L 191, 22.7.2005, s. 3).

¹⁰ COM(2015) 614 final: *Att sluta kretsloppet – En EU-handlingsplan för den cirkulära ekonomin*.

¹¹ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar SWD (2018)16

den ekonomiska effektiviteten i sjöfartssektorn, samtidigt som grundläggande villkor i hamnar säkerställs. Detta skulle innebära att man kan undvika negativa effekter såsom ”shopping” för att hitta mottagningsanordningar i hamn, där fartyg behåller sitt avfall ombord till dess att de kan avlämna det till den hamn där det är ekonomiskt mest fördelaktigt. Ytterligare harmonisering av undantagssystemen för fartyg i tidtabellsbunden och regelbunden trafik skulle innebära att man angriper ineffektiviteter på fartyg och i hamnar.

Samtidigt behåller medlemsstaterna ett handlingsutrymme vad gäller genomförandet av gemensamma regler och principer på lokal nivå och hamnnivå. Med det nya direktivet kommer de att fortsätta att besluta om utformning och drift av kostnadstäckningssystemen, om storleken på avgifterna och om utarbetandet av planer för mottagande och hantering av avfall för hamnar på deras territorium. Medlemsstaternas myndigheter är bäst lämpade att bestämma detaljnivån för och omfattningen av planerna för mottagande och hantering av avfall, med beaktande av hamnarnas storlek och geografiska placering och behoven hos de fartyg som besöker dem.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget har två mål: i) Förbättra skyddet av den marina miljön mot utsläpp av avfall från fartyg, samtidigt som ii) effektiviteten för sjötransportverksamhet i hamnar säkerställs. Konsekvensbedömningen har visat att avfall fortsätter att släppas ut till havs, med förödande effekter för marina ekosystem, särskilt till följd av bortskaffande av avfall. Samtidigt skapar det nuvarande systemet en onödig administrativ börda för hamnar och hamnanvändare, främst på grund av inkonsekvenser mellan de skyldigheter som följer av direktivet och den internationella ramen (dvs. Marpolkonventionen). Konsekvensbedömningen har påvisat proportionaliteten hos det alternativ som rekommenderas för åtgärdande av problemen, i linje med de synpunkter som mottagits från nämnden för lagstiftningskontroll om konsekvensbedömningsrapporten.

Förslaget syftar till att ta itu med dessa problem genom att eftersträva ytterligare anpassning till Marpol, särskilt vad gäller dess tillämpningsområde, definitioner och former. Förslaget till direktiv syftar också till bättre överensstämmelse med andra EU-rättsakter, genom ett fullständigt införlivande av inspektionerna inom ramen för hamnstatskontroll och genom anpassning till direktiv 2002/59/EG vad gäller övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna. Den nya strategin bygger i hög grad på ett system med elektronisk rapportering och elektroniskt informationsutbyte, på grundval av befintliga elektroniska system, och på principen om att information bör rapporteras endast en gång. Detta bör underlätta övervakningen och genomdrivandet, samtidigt som den därmed sammanhörande administrativa bördan minimeras.

Det specifika problemet med marint skräp kräver ytterligare åtgärder, vilka bör resultera i en ytterligare minskning av avfallsutsläpp från fartyg. Detta bör uppnås genom en kombination av stimulans- och verkställighetsåtgärder. Med tanke på att även fiske- och fritidssektorerna bidrar i betydande omfattning till problemet med marint skräp har dessa sektorer integrerats på ett mer systematiskt sätt i systemet, i synnerhet vad gäller incitamenten till avlämning av avfall på land. Eftersom anmälnings- och inspektionsskyldigheter skulle lägga en oproportionerlig börda på mindre fartyg och hamnar tillämpas emellertid en differentierad strategi baserad på längd och bruttodräktighet. Denna strategi kommer att bestå av följande:

- Rapportering av information som ingår i förhandsanmälan av avfall och avfallskvittot kommer att krävas endast från fartyg med en längd av minst 45 m, i enlighet med direktiv 2002/59/EG.

- Målet att inspektera 20 % av fiskefartyg och fritidsbåtar kommer att gälla endast för fartyg med en bruttodräktighet över 100 ton, i överensstämmelse med IMO:s krav på att en avfallshanteringsplan ska förvaras ombord.
- Handelsfartyg kommer att inspekteras som en del av hamnstatskontroll, med användning av en riskbaserad metod, vilket borde göra systemet mer ändamålsenligt och effektivt.

Även om direktivet syftar till att ytterligare harmonisera de viktigaste begreppen i systemet med mottagningsanordningar i hamn, för att säkerställa en gemensam EU-strategi på grundval av de relevanta internationella normerna, lämnar det ett handlingsutrymme för medlemsstaterna så att de kan fatta beslut om de operativa åtgärder som ska tillämpas på hamnnivå, på grundval av lokala överväganden och hamnens administrativa struktur och ägarstruktur. Tillgången till adekvata mottagningsanordningar för avfall fastställs på grundval av hamnens storlek, dess geografiska läge samt typen av trafik som besöker hamnen, vilket i sin tur bestämmer detaljnivån för och omfattningen av hamnens plan för mottagande och hantering av avfall. Dessa planer kan också utarbetas i ett geografiskt sammanhang, och därigenom tjäna de intressen som finns hos hamnar i regional närhet samt hos regional trafik.

Även om medlemsstaterna kommer att behöva säkerställa att kostnadstäckningssystemen införlivar de principer som fastställs i direktivet, i synnerhet vad gäller indirekt avgift och öppenhetsnivåer, kommer de fortfarande att ha frihet att utforma avgiftssystemen och fatta beslut om den exakta nivån på avgifterna, med beaktande av typen av trafik till hamnarna. Handlingsutrymmet kommer att vara mer begränsat för fast avfall – den viktigaste komponenten i marint skräp – för vilket kostnaderna ska återvinnas fullt ut genom den indirekta avgiften. Med tanke på de särskilt negativa effekterna för den marina miljön från plast och andra komponenter i fast avfall från fartyg, behövs det ett maximalt ekonomiskt incitament för att säkerställa att fast avfall avlämnas vid varje hamnanløp, i stället för att släppas ut till havs.

- **Val av instrument**

I syfte att få till stånd en tydlig och konsekvent utformning av lagstiftningen befanns den mest lämpliga rättsliga lösningen vara förslaget till ett enda nytt direktiv. Alternativet att föreslå en rad ändringar av det nuvarande direktivet förkastades eftersom det skulle ha krävt ett stort antal ändringar. Alternativet att välja en ny förordning förkastades också, eftersom detta inte skulle ge medlemsstaterna tillräcklig flexibilitet när det gäller att besluta om de bästa genomförandestrategierna för sina hamnar, vilka i hög grad skiljer sig åt i fråga om storlek, lokalisering, ägandeförhållanden och administrativ struktur.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Efterhandsutvärderingen har visat att direktivet har varit relevant i arbetet för att uppnå målet att minska avfallsutsläpp till havs, och att det har haft ett tydligt mervärde för EU. Men samtidigt som de avfallsvolymer som avlämnas på land har ökat skiljer sig trenderna åt mellan de olika avfallskategorierna. Vidare är de avfallsmängder som släpps ut till havs fortfarande betydande. Detta beror främst på skillnader i tolkningen och genomförandet av direktivets huvudskyldigheter, t.ex. tillhandahållande av adekvata mottagningsanordningar i

hamn, utformning och drift av kostnadstäckningssystem och genomdrivande av den avlämningskyldigheten.

Begreppet ”adekvata mottagningsanordningar i hamn” definierades inte på ett tydligt sätt i det gamla direktivet, vilket orsakar förvirring bland hamnanvändare och operatörer. Mer allmänt har bristen på samråd med hamnanvändare, samt bristande överensstämmelse med EU:s ”landbaserade” lagstiftning, resulterat i situationer där adekvata anordningar inte alltid är tillgängliga i hamnar. Exempelvis klagade berörda parter under samrådet över bristen på separat insamling, i hamnar, av avfall som tidigare hade sorterats ombord i linje med internationella standarder. Dessutom har det förekommit förvirring avseende omfattningen av avlämningskyldigheten mot bakgrund av utsläppsnormerna enligt Marpol, inbegripet definitionen av tillräcklig lagringskapacitet ombord som den viktigaste orsaken för beviljande av undantag så att ett fartyg får lämna en hamn utan att ha avlämnat sitt avfall.

Den rättsliga och administrativa ramen för inspektioner av mottagningsanordningar i hamn har också varit oklar, liksom grunden för och regelbundenheten hos dessa inspektioner. Slutligen har undantag för fartyg i tidtabellsbunden trafik tillämpats på olika grunder och under olika förhållanden, något som har skapat en onödig administrativ börda. Dessa frågor har gjort systemet mindre effektivt när det gäller att uppfylla sitt huvudsakliga mål, dvs. att minska utsläppen av avfall till havs.

Andra frågor som togs upp i efterhandsutvärderingen:

- Direktivet är inte helt förenligt med relevant EU-politik såsom EU:s avfallslagstiftning och dess huvudprinciper, vilka inte har genomförts fullt ut i hamnar.
- Betydande förändringar i den internationella rättsliga ramen (Marpol) har inte införlivats i direktivet.
- Bristen på systematisk registrering av avfall som avlämnas i hamnar och otillräckligt informationsutbyte mellan medlemsstater har hämmat en effektiv övervakning och tillämpning av direktivet och resulterat i betydande luckor i uppgifterna om avfallsflöden i EU:s hamnar.
- **Samråd med berörda parter**

Regelbundna samråd har hållits med ett brett spektrum av intressentgrupper i undergruppen för mottagningsanordningar i hamn, vilken inrättades inom ramen för det europeiska forumet för hållbar sjöfart för att medverka i översynsprocessen. Undergruppen, som förenar de viktigaste intressentgrupperna, dvs. medlemsstaternas nationella myndigheter, hamnar, fartygsägare, operatörer av mottagningsanordningar i hamn och icke-statliga miljöorganisationer, sammanför sakkunskap på hög nivå om mottagningsanordningar i hamn för hantering av avfall från fartyg. Under flera möten har undergruppen studerat och diskuterat de föreslagna åtgärderna och alternativen för översynen, och dess förslag har på vederbörligt sätt granskats och beaktats vid utarbetandet av förslaget. En sammanfattning av resultatet av undergruppens diskussionerna återfinns i bilagorna till kommissionens arbetsdokument¹².

I allmänhet ställer sig berörda parter positiva till en översyn, som syftar till ytterligare anpassning till Marpol, i synnerhet vad gäller omfattningen av kravet på obligatorisk

¹² Bilaga 2, sidan 7, *Synopsis Report of stakeholder consultation*.

avlämning, och som inbegriper särskilda åtgärder för att angripa problemet med marint skräp. Undergruppen har vid flera tillfällen betonat dels behovet av ett korrekt genomförande av EU:s avfallsprinciper inom ramen för systemet med mottagningsanordningar i hamn, dels behovet av ytterligare harmonisering av undantagssystemet och kostnadstäckningssystemen, utan att införa en standardlösning som antas passa alla EU-hamnar. Dessutom diskuterade undergruppen olika sätt att förbättra övervakningen och genomdrivandet samt hur elektronisk rapportering och elektroniskt datautbyte skulle kunna underlätta processen.

I samband med konsekvensbedömningen organiserades ett offentligt samråd, som gav upphov till svar från ett brett spektrum av berörda aktörer. Detta följdes upp med ett målinriktat samråd som riktades till alla aktörer inom hamnsektorn. Dessa samråd visade att avsaknaden av incitament och verkställighetsåtgärder är en av de viktigaste drivkrafterna bakom de övergripande problemen med avfall som släpps ut till havs. Vidare påpekades i båda samrådsomgångar att inkonsekvens i definitioner och formulär samt olika undantagssystem låg till grund för den onödiga administrativa bördan.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Detta förslag bygger på den information som samlats in och analyserats under utvärderingen och konsekvensbedömningen, för vilka externa studier har genomförts. Vidare har teknisk assistans och specifika data mottagits från Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa).

I 2015 års efterhandsutvärdering bedömdes data som mottogs från 40 stora kommersiella hamnar, och på grundval av dessa data upprättades en tidsserie som beskriver avfallsavlämning för perioden 2004–2013. En del av dessa data härrörde från tidigare Emsa-studier om genomförandet av direktivet, och de åtföljdes av en enkät bland berörda parter.

En avsikt med den stödstudie som genomfördes 2016 för att bistå med **konsekvensbedömningen** för översynen av direktivet var att komplettera uppgifterna om avfallsvolymer som avlämnats i de hamnar som angavs i tidigare studier (Ramboll 2012 och Panteia 2015) för perioden 2013–2015. Uppdaterade data om avfallsavlämning för den perioden mottogs från 29 av de 40 hamnar som hade bedömts tidigare. Vidare tillämpades i konsekvensbedömningen en modell för beräkning av avfallsgapet, den så kallade MARWAS-modellen, som mäter skillnaden mellan i) det avfall som enligt planeringen skulle avlämnas till de hamnar för vilka avlämningsdata har mottagits, på grundval av trafiken till dessa hamnar under den angivna tidsperioden, och ii) det avfall som avlämnades i absoluta volymer i dessa hamnar under denna period. Data om fartygsrörelser erhöles från Emsa för de 29 hamnar som granskades och matades in i modellen. I stödstudien utarbetades också miljöinriktad sårbarhetsbedömning av de olika regionala havsområdena med avseende på de olika kategorierna av avfall från fartyg. Metoden förklaras närmare i den relevanta bilagan till det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta förslag¹³.

Kontinuerligt stöd under hela processen har tillhandahållits av den ovan nämnda undergruppen för mottagningsanordningar i hamn.

- **Konsekvensbedömning**

I konsekvensbedömningen undersöktes olika alternativ för översynen av direktivet, på grundval av följande vägledande principer:

¹³ Bilaga 4, sidan 23, *Analytical models used in preparing the Impact Assessment*.

- (1) Omfattningen av översynen, omfånget av ändringar i lagstiftningen och utvecklingen av icke-bindande lagstiftning.
- (2) Omfattningen av kravet på obligatorisk avlämning för avfall. Valet mellan anpassning till utsläppsnormerna enligt Marpol eller strävan efter ett system utan avfallsutsläpp genom hundra procentig avlämning till hamnar. Detta påverkar även andra aspekter såsom tillämpningen av kostnadstäckningssystem och genomdrivande.
- (3) Potentialen för hantering av det särskilda problemet med marint skräp från fartyg (främst fast avfall från fartyg).
- (4) Potentialen för minskning av den administrativa bördan och förenkling av systemet i linje med Refit-målen i förslaget.

Dessa principer återspeglas i de politiska mål som beskrivs nedan.

ALTERNATIV 1: Referensscenario: Enligt detta alternativ planeras inga lagstiftningsändringar i direktivet. I stället utarbetas icke-bindande vägledning, samt ytterligare utvidgning av det elektroniska rapporterings- och övervakningssystem som inrättats enligt artikel 12.3 i det nuvarande direktivet, vilket bygger på den elektroniska rapporteringen till SafeSeaNet och Thetis (databas för hamnstatskontroll).

ALTERNATIV 2: Minimal revidering. Detta alternativ omfattar riktade initiativ och koncis rättslig anpassning i förhållande till Marpolkonventionen samt relevant unionslagstiftning, med utgångspunkt i referensscenariot. I synnerhet skulle alternativet bringa tillämpningsområdet i linje med Marpolkonventionen, genom att inkludera avfall som omfattas av bilaga VI till konventionen och uppdatera hänvisningarna till unionens miljölagstiftning.

ALTERNATIV 3: Anpassning till Marpol. I detta alternativ eftersträvas ytterligare tillnärmning till Marpol, i synnerhet genom fastställandet av omfattningen av obligatorisk avlämning i linje med utsläppsnormer enligt Marpol, och detta skulle innebära att åtgärder vidtas mot olagliga utsläpp av avfall till havs. I detta alternativ ingår också införlivande av inspektioner av mottagningsanordningar i hamn i hamnstatskontroll, och alternativet inbegriper hela skalan av åtgärder för att förbättra tillgången till adekvata anordningar och ekonomiska incitament för fartyg att avlämna avfall till dem.

ALTERNATIV 4: EU:s system med mottagningsanordningar i hamn utöver Marpol. Detta alternativ syftar till att stärka det nuvarande systemet enligt direktivet, och det går längre än Marpolkonventionen. Obligatorisk avlämning skulle gälla för allt avfall från fartyg, inbegripet det avfall som får släppas ut till havs enligt Marpol. Detta alternativ inbegriper också hela skalan av åtgärder för att förbättra tillgången till adekvata anordningar och för att skapa rätt incitament till avlämning.

ALTERNATIVEN 3B och 4B: Varianter med marint skräp under alternativen 3 och 4 ovan. Dessa varianter av alternativen angriper särskilt problemet med marint skräp från fartyg (främst utsläpp av fast avfall). Både stimulan- och verkställighetsåtgärder inkluderas, liksom ett förslag om att fullt ut föra in fiskefartyg och fritidsbåtar i direktivets tillämpningsområde, om än med en differentierad tillsynsstrategi baserad på bruttodräktighet.

I konsekvensbedömningen drogs slutsatsen att det rekommenderade alternativet är alternativ 3B, eftersom det förenar målen om att minska avfallsutsläpp till havs, i synnerhet utsläpp av

fast avfall (marint skräp), med den planerade minskningen av den administrativa bördan genom fortsatt anpassning till Marpolkonventionen.

Det rekommenderade alternativet väntas

- generera positiva miljöeffekter, eftersom det borde leda till en avsevärd minskning av olagliga utsläpp till havs av oljehaltigt avfall, toalettavfall, fast avfall och skrubberavfall,
- ge ett viktigt bidrag till den cirkulära ekonomin genom särskilda åtgärder inriktade på att minska mängden marint skräp, inbegripet avfall från fiske- och fritidssektorerna, och förbättra avfallshanteringsmetoder i hamn,
- leda till en minskning av efterlevnadskostnaderna och en betydande minskning av administrativa kostnader,
- generera ytterligare sysselsättning, särskilt för avfallshanterare och inom turistnäringen i kustområden,
- leda till ökad miljömedvetenhet i fråga om problemet med marint skräp, både på land och ombord.

Det rekommenderade alternativet väntas **generera ytterligare efterlevnads- och driftskostnader**, särskilt till följd av investeringar i avfallsinsamling i hamnar, anpassning av kostnadstäckningssystemen och utveckling av ny kapacitet för mottagande och behandling av nya avfallsflöden. Dessa kostnader väntas dock bli begränsade. Den förväntade nivån på dessa kostnader beskrivs i den konsekvensbedömning som ingick i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget¹⁴. En exakt kvantifiering av de sammanlagda efterlevnadskostnaderna har dock inte kunnat tillhandahållas till följd av brist på data.

Konsekvensbedömningen lämnades till nämnden för lagstiftningskontroll för godkännande i maj 2017. Nämnden avgav ett positivt yttrande med reservationer¹⁵. I sitt yttrande uttryckte nämnden oro över direktivets mervärde i förhållande till Marpolkonventionen, och begärde ytterligare förklaringar om förhållandet mellan de två systemen och om hur de föreslagna alternativen är i linje med eller går utöver konventionen. I detta sammanhang ställde nämnden också några frågor avseende proportionaliteten hos det rekommenderade alternativet, i synnerhet eftersom det inbegriper mer specifika krav för mindre fartyg, och det finns fortfarande en viss osäkerhet vad gäller de exakta efterlevnads- och investeringskostnaderna i samband med detta alternativ. Dessa synpunkter behandlades på följande sätt:

- Ytterligare förklaringar har införts om hur direktivet syftar till att införliva de relevanta skyldigheterna från Marpolkonventionen genom en hamnbaserad strategi, och om hur det inte enbart eftersträvar att ombesörja genomdrivandet av dessa krav genom EU:s regelverk, utan även erbjuder ett mervärde vad gäller genomförandet av dem i medlemsstaterna, i synnerhet genom ytterligare komponenter såsom planerna för mottagande och hantering av avfall, kostnadstäckningssystem i hamnar och systemet med undantag för fartyg i tidtabellsbunden trafik. En tabell med en

¹⁴ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar – *Impact Assessment*, sidan 60 (efterlevnadskostnader) och sidan 73 (slutsatser).

¹⁵ *Opinion on the Impact Assessment/Port reception facilities for ship generated waste and cargo residues*, 23 juni 2017, [http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/\[...\]](http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/ [...])

jämförelse mellan de två instrumenten inkluderades, liksom en översikt över de mest relevanta ändringarna av Marpolkonventionen under de senaste 15 åren.

- En tabell inkluderades där de olika alternativen jämfördes med Marpolkonventionen. Vidare förklarades att det rekommenderade alternativet, som baseras på anpassning till Marpol, inte innebär fullständig anpassning, eftersom detta skulle innebära tillbakadragande av grundläggande skyldigheter, vilka har visat sig vara mycket relevanta och användbara, något som visades i efterhandsutvärderingen (Refit) av direktivet. Ytterligare förklaringar har inkluderats för att demonstrera proportionaliteten hos vart och ett av alternativen, och mer information tillhandahölls om hur det i de rekommenderade alternativen föreslås en omdefiniering av de mindre fartygens situation, dvs. fiskefartyg och fritidsbåtar, med en differentierad tillsynsstrategi baserad på bruttodräktighet och total längd.
- Slutligen gjordes ytterligare ansträngningar för att erhålla kvantitativa data från hamnarna i fråga om några av de viktigaste skyldigheterna som ingår i det rekommenderade alternativet. Eftersom det rör sig om kommersiellt känsliga data inkom emellertid endast begränsad feedback, och beskrivningen av efterlevnads- och investeringskostnaderna är fortfarande mestadels kvalitativa.

• **Territoriell konsekvensbedömning**

Förslaget till revidering har en viktig regional dimension med tanke på de olika havsbassängerna i EU och de lokala särdragen i hamnarna. Av detta skäl genomfördes en territoriell konsekvensbedömning. Bedömningen fäste uppmärksamhet på de särskilda utmaningar som hamnar belägna på små öar och på avlägsna platser kan ställas inför vid genomförandet av systemet med mottagningsanordningar i hamn, men konstaterade också att det nya direktivet kan gagna dessa regioner, i synnerhet vad gäller utveckling av turism, sysselsättning och samhällsstyrning. Trots de regionala skillnaderna framkom emellertid i den territoriella konsekvensbedömningen ett kraftfullt krav på harmonisering av de viktigaste aspekterna av direktivet. Resultaten av den territoriella konsekvensbedömningen har sammanfattats i den översiktsrapport som bifogas det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer förslaget.

• **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Med tanke på att förslaget är ett Refit-initiativ syftar det till att förenkla den rättsliga ramen och minska den administrativa bördan.

Genom en bättre anpassning av definitionerna till Marpol, kan de standardformulär som utarbetats av IMO för avfallsanmälan och avfallskvitto också till fullo införlivas i direktivet. Därigenom kan parallella formulär och system undvikas i så stor utsträckning som möjligt. Dessutom föreslås att inspektionerna av mottagningsanordningar i hamn ska inkluderas i systemet för hamnstatskontroll och att man ska använda informations-, och övervakningssystemet, som utarbetades på grundval av det nuvarande direktivet (artikel 12.3) och som bygger på elektronisk rapportering i SafeSeaNet och Thetis, för att underlätta övervakning och genomdrivande. Dessa åtgärder väntas generera en minskning på 7.1 miljoner euro i administrativa kostnader eftersom de bör resultera i effektivare inspektioner. Förslagen till revideringar väntas också öka affärsmöjligheterna för avfallsoperatörer i hamnar, samt operatörer inom fritids- och turismsektorerna, varav de flesta utgör små och medelstora företag, eftersom mer avfall torde lossas i hamnar, vilket leder till en renare marin miljö, med positiva effekter för lokal och regional turism.

Förslaget till nytt direktiv ger medlemsstaterna ett betydande handlingsutrymme för att i) organisera mottagningsanordningar i sina hamnar, vilket återspeglas i planerna för mottagande och hantering av avfall, och ii) utforma lämpliga avgiftssystem, med beaktande av hamnarnas storlek och geografiska läge samt typen av trafik till dessa hamnar.

Enligt förslaget till revidering förutses fortsatt utveckling och drift av det informations-, övervaknings- och tillsynssystem som redan hade inrättats inom ramen för det nuvarande direktivet för att underlätta övervakning och tillämpning av direktivet. Systemet kommer att baseras på unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten enligt direktiv 2002/59/EG och den inspektionsdatabas som inrättats enligt direktiv 2009/16/EG. Data kommer att rapporteras elektroniskt med användning av systemet med ”en enda nationell kontaktpunkt”, i linje med direktiv 2010/65/EU, och de kommer att utbytas mellan medlemsstater för övervaknings- och tillsynsändamål. Förslaget kommer också att ytterligare standardisera elektroniska rapporteringsformat för avfallskvitto, avfallsanmälan och undantagen för fartyg i tidtabellsbunden trafik.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget får inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Förslaget åtföljs av en genomförandeplan som innehåller en förteckning över de åtgärder som krävs för genomförandet av åtgärderna och identifierar de främsta tekniska, rättsliga och tidsrelaterade utmaningarna vad gäller genomförandet.

Lämpliga övervaknings- och rapporteringsarrangemang har fastställts. Emsa spelar en viktig roll i denna process, eftersom byrån ansvarar för utveckling och drift av elektroniska datasystem för sjöfarten.

Redan i det gällande direktivet efterlyses inrättandet av ett gemensamt informations- och tillsynssystem som skulle i) identifiera fartyg som inte avlämnar sitt avfall, och ii) fastställa huruvida målen i direktivet har uppfyllts. Under senare år har detta system utvecklats på grundval av existerande databaser: I synnerhet SafeSeaNet har tillhandahållit den elektroniska rapporteringen och det elektroniska informationsutbytet från förhandsanmälan av avfall, och en separat EU-modul har utvecklats inom ramen för inspektionsdatabasen (Thetis) för rapporteringen av resultat från inspektioner av mottagningsanordningar i hamn. Dessutom har åtgärder vidtagits för att säkerställa att den information som lagras i SafeSeaNet systematiskt översänds till THETIS-EU så att avlämningskyldigheten kan övervakas och genomdrivas. Med detta förslag till direktiv kommer systemen att förbättras ytterligare, och de bör också omfatta grundläggande information om tillgången på mottagningsanordningar i EU-hamnar. Denna information kommer också att översändas till Gisis, IMO:s globala integrerade sjöfartsinformationssystem, för att säkerställa att medlemsstaterna, genom rapporteringen enligt direktivet, uppfyller sina internationella rapporteringsskyldigheter vid samma tidpunkt.

Vidare kommer Emsa att hjälpa till med övervakningen av genomförandet av förslaget till direktiv. Med tanke på att den fullständiga cykeln för Emsas planerade genomförandebesök enligt planeringen ska pågå under 5 år¹⁶ har det fastställts att utvärderingscykeln för direktivet ska följa sjuårsintervaller.

Slutligen planeras också inrättandet av en expertgrupp som ska bestå av företrädare från medlemsstaterna och från andra relevanta sektorer. Gruppen kommer att utbyta information och erfarenheter om genomförandet av direktivet och ge nödvändig vägledning till kommissionen.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förklarande dokument krävs inte eftersom förslaget syftar till att förenkla och förtydliga de nuvarande bestämmelserna.

6. INGÅENDE REDOGÖRELSE FÖR DE SPECIFIKA BESTÄMMELSERNA I FÖRSLAGET

Förslaget till direktiv kommer att anpassa EU-systemet så långt möjligt till Marpol, i synnerhet vad gäller tillämpningsområde, definitioner och formulär. En fullständig anpassning är emellertid inte möjlig, eftersom direktivets fokus ligger på verksamhet i hamnar, medan Marpol är inriktad på insatser till havs. Direktivet bygger på de skyldigheter som medlemsstaterna har åtagit sig att uppfylla inom ramen för Marpol, men det går längre genom att i detalj behandla rättsliga, operativa och ekonomiska ansvarsområden för alla aktörer. Dessutom har förslaget till direktiv, liksom dess föregångare, ett bredare tillämpningsområde genom att det omfattar alla havsgående fartyg och alla EU-hamnar som besöks av dessa fartyg.

De huvudsakliga områden där direktivet och Marpol även i fortsättningen kommer att skilja sig från varandra gäller följande:

- Planer för mottagande och hantering av avfall.
- Utvecklingen och driften av kostnadstäckningssystemen.
- Obligatorisk rapportering av information från förhandsanmälan av avfall och avfallskvittot.
- Inspektionssystemet.
- Systemet med undantag för fartyg i tidtabellsbunden trafik.

Många av dessa skillnader i EU-systemet bidrar till ett bättre genomförande och genomdrivande av det system som förutses av Marpol.

De viktigaste ändringarna som införs genom det nya direktivet beskrivs kortfattat nedan.

Titel, räckvidd och definitioner:

Titeln kommer att ändras för att uttryckligen hänvisa till avlämning av avfall från fartyg, eftersom detta bättre återspeglar direktivets huvudsyfte.

I **artikel 2** ersätts definitionen av ”fartygsgenererat avfall” med den mer generiska definitionen av ”avfall från fartyg”, som definieras med hänsyn till de relevanta bilagorna till

¹⁶ Enligt Emsas *Methodology for visits to Member States*, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Marpol. Detta kommer också att inbegripa kategorin ”lastrester”, liksom avfall som omfattas av bilaga VI till Marpolkonventionen, dvs. rester från avgasreningssystem, som består av slam och avtappningsvatten från dessa system. Genom att ta bort distinktionen mellan fartygsgenererat avfall och lastrester, och genom att säkerställa full överensstämmelse med Marpoldefinitioner, möjliggörs ytterligare anpassning till IMO:s standardformulär och standardintyg. Passivt uppsamlat avfall, dvs. avfall som samlas i nät under fiskeinsatser, har tagits med i definitionen av avfall från fartyg för att säkerställa att lämpliga åtgärder vidtas för avlämning av denna typ av avfall från fiskerisektorn till mottagningsanordningar i hamn, med tanke på dess relevans vad gäller marint skräp. Tydliga och uppdaterade hänvisningar till relevant EU-lagstiftning har lagts till.

Adekvata mottagningsanordningar i hamn

Begreppet ”adekvata mottagningsanordningar i hamn” beskrivs tydligare i linje med IMO:s riktlinjer. Det krav på separat insamling av avfall som härrör från ramdirektivet om avfall har uttryckligen införts i **artikel 4** och ska tillämpas i hamnar. Detta är särskilt relevant i de fall där avfallet först har sorterats ombord i enlighet med internationella normer och standarder.

Vad gäller planerna för mottagande och hantering av avfall, vilka är avgörande för möjligheten att säkerställa adekvata mottagningsanordningar i hamn, har större tonvikt lagts på samrådskrav i **artikel 5** och **bilaga 1**. Vidare har klargöranden lagts till när det gäller uppfattningen om vad som utgör en ”lämplig plan”, ”betydande ändringar” av en sådan plan och det ”regionala sammanhang” i vilket den kan utarbetas

Incitament till avlämning:

För att säkerställa att rätt incitament tillhandahålls för avlämningen av de olika typerna av avfall till mottagningsanordningar i hamn fastställs i **artikel 8** de huvudprinciper som ska införlivas och tillämpas i alla avgiftssystem som inrättas enligt direktivet. Detta inbegriper relationen mellan den avgift som tas ut och kostnaderna för mottagningsanordningar i hamn, beräkningen av det ”betydande bidrag” som ska täckas av den indirekta avgiften och de viktigaste öppenhetskraven. I direktivet införs en ny **bilaga 4**, som ger en översikt över de olika kostnadstyperna i systemet med mottagningsanordningar i hamn, varvid åtskillnad görs mellan direkta och indirekta kostnader.

Även om det i artikel 8 inte föreskrivs ett särskilt system som ska tillämpas i alla EU-hamnar är det föreslagna kostnadstäckningssystemet strängare när det gäller de principer som ska tillämpas vid fastställandet av den indirekta avgiften för fast avfall, inklusive passivt uppsamlat avfall. Eftersom utsläpp av fast avfall i hög grad bidrar till det mer omfattande problemet med marint skräp föreslås ett system med ”ingen särskild avgift”, i vilket betalning av den indirekta avgiften bör ge fartyg rätt att avlämna allt avfall de har ombord, utan att behöva betala några ytterligare direkta avgifter (baserat på volym). Eftersom fiskefartyg och fritidsbåtar också kommer att omfattas av systemet med indirekta avgifter bör detta också täcka bortskaffandet av uttjänta fisknät och passivt uppsamlat avfall.

Artikel 8 stärker också begreppet ”gröna fartyg”, som redan har utvecklats och tillämpats av enskilda hamnar i linje med internationella standarder och certifieringssystem. Enligt detta begrepp bör en reducerad avfallsavgift tillämpas för fartyg som kan visa att avfallshanteringen ombord är hållbar, varvid kriterierna för en sådan hantering kommer att behöva fastställas mer i detalj av kommissionen genom en delegerad akt.

Genomdrivande av kravet på obligatorisk avlämning:

Det formulär för förhandsanmälan av avfall som avses i **artikel 6** har fullt ut anpassats till IMO Circular MEPC/834 och återfinns i en ny bilaga 2 till direktivet. Tillämpningsområdet för avlämningskyldigheten för allt avfall har fastställts i enlighet med Marpol, så att direktivet om mottagningsanordningar i hamn avspeglar utsläppssystemet enligt Marpol: Medan Marpol förbjuder att avfallet släpps ut till havs kräver direktivet om mottagningsanordningar i hamn att detta avfall ska avlämnas till mottagningsanordningar på land, inbegripet lastrester. Med denna strategi krävs det ingen särskild bestämmelse för avlämningen av lastrester, såsom fallet var enligt det gamla direktivet. Vidare ska det enligt **artikel 7** till fartyget efter avlämningen utfärdas ett avfallskvitto, som ska innehålla den information som bör rapporteras elektroniskt av fartyget till informations-, övervaknings- och tillsynssystemet, dvs. SafeSeaNet, före avresan.

Artikel 7 begränsar tillämpningen av undantaget baserat på tillräcklig lagringskapacitet till situationer där nästa anlöpshamn är belägen i EU och där det inte finns någon osäkerhet i fråga om tillgången till adekvata mottagningsanordningar i hamn. Denna bedömning bör göras på grundval av den information som görs tillgänglig i det informations-, övervaknings- och tillsynssystem som är inbäddat i SafeSeaNet, om adekvata mottagningsanordningar i EU-hamnar. Vidare förutses enligt detta förslag att kommissionen genom en genomförandeakt ska anta särskilda metoder för beräkning av tillräcklig lagringskapacitet ombord.

När det gäller inspektionssystemet anges i **artikel 10** att inspektionerna av mottagningsanordningar i hamn måste vara fullt integrerade i det system för hamnstatskontroll som inrättats enligt direktiv 2009/16/EG och att de måste följa en riskbaserad metod, när fartyget omfattas av tillämpningsområdet för det direktivet. För att säkerställa att man i varje inspektion vid hamnstatskontroll också kontrollerar överensstämmelse med krav avseende mottagningsanordningar i hamn, måste vissa ändringar göras i direktiv 2009/16/EG, i enlighet med **artikel 21**. Samtidigt tillhandahålls ett separat inspektionssystem för fiskefartyg, fritidsbåtar och inhemska fartyg med en bruttodräktighet över 100 ton, eftersom dessa fartyg inte omfattas av direktivet om hamnstatskontroll. Resultaten från inspektionerna av dessa fartyg ska registreras i informations-, övervaknings- och tillsynssystemet, i en särskild EU-modul i Thetis.

Undantagssystem för fartyg i tidtabellsbunden och regelbunden trafik:

I **artikel 9** i förslaget föreskrivs ytterligare harmonisering av villkoren för undantag, i synnerhet när det gäller vad som utgör ett ”fartyg i tidtabellsbunden trafik” med ”täta och regelbundna hamnanlöp”, samt vad som utgör ”tillräckliga bevis för ett arrangemang” för avlämning och betalning av avgiften. Ett standardintyg om undantag införs, vilket bör ingå i informations-, övervaknings- och tillsynssystemet genom elektronisk rapportering till SafeSeaNet, så att medlemsstaterna sedan kan utbyta den information som ingår i intyget.

Fiskefartyg och fritidsbåtar:

Fiskefartygs och små fritidsbåtars situation har omdefinierats i direktivet, med tanke på deras relativa betydelse vad gäller deras bidrag till problemet med marint skräp till havs. Enligt det nuvarande direktivet är både fiskefartyg och små fritidsbåtar undantagna från vissa av de viktigaste skyldigheterna, men dessa undantag har omdefinierats så att de större fartygen inkluderas på grundval av längd och bruttodräktighet för att säkerställa systemets proportionalitet.

När det gäller kostnadstäckningssystemen kommer fiskefartyg och fritidsbåtar att omfattas av den indirekta avgiften. I likhet med andra fartyg kommer fiskefartyg och fritidsbåtar alltså att vara skyldiga att betala en avgift till hamnen oavsett om de avlämnar avfall eller inte. Detta bör dock även ge dessa fartyg rätt att avlämna allt sitt fasta avfall utan att behöva betala några ytterligare avgifter, inbegripet eventuella övergivna fiskeredskap och passivt uppsamlat avfall. När det gäller övriga avfallstyper kommer den allmänna skyldigheten att tillämpa en indirekt avgift på minst 30 % att gälla även för avlämningen av avfall från fiske- och fritidssektorerna.

Rapportering av uppgifterna från avfallsanmälan och avfallskvittot kommer endast att krävas för fiskefartyg och fritidsbåtar med en längd av minst 45 meter. Ett krav på att fartyg under detta tröskelvärde ska rapportera elektroniskt före ankomst och avgång skulle vara oproportionerligt, eftersom dessa fartyg i allmänhet inte är utrustade för elektronisk rapportering och eftersom de hamnar som tar emot dem inte har möjlighet att behandla elektroniska anmälningar vid varje hamnanlop. Detta framgick även i den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget¹⁷.

Vad gäller verkställighet fastställs i direktivet att inspektioner ska utföras för minst 20 % av alla fiskefartyg och fritidsbåtar som har en bruttodräktighet över 100 ton och som anlöper hamnarna i en viss medlemsstat årligen. Detta tröskelvärde sammanfaller med Marpolkonventionens krav på att medföra en avfallsplan ombord för fartyg med en bruttodräktighet över 100 ton.

¹⁷ Commission Staff Working Document – Impact Assessment, kapitel 5.2.5, sidan 46.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om upphävande av direktiv 2000/59/EG och ändring av direktiv 2009/16/EG och direktiv 2010/65/EU

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁸,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁹,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Unionens havspolitik syftar till att uppnå en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå. Detta kan uppnås genom att internationella konventioner, koder och resolutioner iakttas samtidigt som friheten för sjöfarten i enlighet med Förenta nationernas havsrättskonvention bibehålls (Unclos).
- (2) Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad *Marpolkonventionen*) föreskriver allmänna förbud mot utsläpp från fartyg till havs, men reglerar också villkoren för när vissa typer av avfall får släppas ut i den marina miljön. Enligt Marpolkonventionen ska medlemsstaterna säkerställa tillhandahållandet av adekvata mottagningsanordningar i hamn.
- (3) Unionen har genomfört Marpolkonventionen genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG²⁰, genom att följa en hamnbaserad strategi. Direktiv 2000/59/EG syftar till att förena intresset av smidiga sjötransporter med skyddet av den marina miljön.
- (4) Under de senaste två årtiondena har Marpolkonventionen och dess bilagor genomgått betydande ändringar, och genom dessa ändringar har strängare normer samt förbud mot avfallsutsläpp från fartyg till havs införts.

¹⁸ EUT C , , s. .

¹⁹ EUT C , , s. .

²⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81).

- (5) I bilaga VI till Marpolkonventionen infördes utsläppsnormer för nya avfallskategorier, i synnerhet resterna från avgasreningssystem, bestående av både slam och avtappningsvatten. Dessa avfallskategorier bör inkluderas i direktivets tillämpningsområde.
- (6) Den 15 april 2014 antog Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad *IMO*) *Consolidated Guidance for port reception facility providers and users* (MEPC.1/Circular 834), inklusive standardformatet för avfallsanmälan, avfallskvitto och rapportering om påstådda brister vid mottagningsanordningar i hamnar.
- (7) Trots denna utveckling av regelverket förekommer fortfarande utsläpp av avfall till havs. Detta beror på en kombination av olika faktorer, nämligen att adekvata mottagningsanordningar inte alltid är tillgängliga i hamnar, att genomdrivandet ofta är otillräckligt och att det finns en brist på incitament att avlämna avfall på land.
- (8) Direktiv 2000/59/EG har bidragit till att allt större avfallsvolymer har avlämnats till mottagningsanordningar i hamn sedan dess ikraftträdande, och har bidragit till att minska avfallsutsläppen till havs, vilket framkom i Refit-utvärderingen av direktivet.
- (9) Refit-utvärderingen har också visat att direktiv 2000/59/EG inte har varit helt effektivt på grund av bristande överensstämmelse med Marpol-ramen. Dessutom har medlemsstaterna utvecklat olika tolkningar av de viktigaste begreppen i direktivet, t.ex. tillgång till adekvata anordningar, förhandsanmälan av avfall, obligatorisk avlämning av avfall till mottagningsanordningar i hamn och undantag för fartyg i tidtabellsbunden trafik. I utvärderingen efterlystes ytterligare harmonisering av dessa begrepp och ytterligare anpassning till Marpolkonventionen för att undvika onödiga administrativa bördor både för hamnarna och hamnanvändarna.
- (10) Direktivet bidrar också till tillämpningen av central miljölagstiftning och de viktigaste miljöprinciperna när det gäller hamnar och hanteringen av avfall från fartyg. I synnerhet är Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG²¹, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG²², relevanta instrument i detta avseende.
- (11) I direktiv 2008/98/EG fastställs de viktigaste principerna för avfallshantering, inklusive principen om att förorenaren betalar och avfallshierarkin, som förespråkar återanvändning av avfall samt materialåtervinning framför andra former av återvinning och bortskaffande av avfall och kräver inrättande av system för separat insamling av avfall. Dessa skyldigheter gäller även för hanteringen av avfall från fartyg.
- (12) Separat insamling av avfall från fartyg, inklusive övergivna fiskeredskap, är nödvändig för att säkerställa fortsatt återvinning av detta avfall i senare led av avfallshanteringskedjan. Fast avfall sorteras ofta ombord på fartyg i enlighet med internationella normer och standarder, och unionslagstiftning bör säkerställa att dessa insatser för avfallssortering ombord inte undergrävs av att det saknas arrangemang för separat insamling på land.
- (13) Majoriteten av det marina skräpet kommer från landbaserad verksamhet, men sjöfartsbranschen, inbegripet fiske- och fritidssektorerna, är också en viktig bidragande

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

²² Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (Ramdirektiv om en marin strategi) (EUT L 164, 25.6.2008, s. 19).

aktör, med utsläpp av fast avfall, inbegripet plastavfall och övergivna fiskeredskap, som går direkt ut i havet.

- (14) Kommissionens strategi för den cirkulära ekonomin²³ fastställde ett minskningsmål för marint skräp på 30 % senast 2020 och erkände den särskilda roll som direktiv 2000/59/EG har att spela i detta avseende, genom att säkerställa tillgången till adekvata anordningar för mottagning av fast avfall, och genom att innehålla åtgärder för både rätt incitamentsnivå och genomdrivande av avfallsavlämning till anordningarna på land.
- (15) En mottagningsanordning i hamn anses vara adekvat om den kan tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen utan att orsaka onödigt dröjsmål. Begreppet *adekvat* relaterar dels till driftsförhållandena vid anordningen med hänsyn till användarnas behov, dels till miljöledningen vid anordningarna i enlighet med unionens avfallslagstiftning.
- (16) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1069/2009²⁴ ska matavfall som härrör från transportmedel i internationell trafik förbrännas eller bortskaffas genom nedgrävning i godkänd deponi, inbegripet avfall från fartyg som anlöper unionshamnar och som kan ha varit i kontakt med animaliska biprodukter ombord. För att detta krav inte ska begränsa främjandet av ytterligare återanvändning och materialåtervinning av avfall från fartyg, bör insatser göras för förbättrad avfallssortering ombord så att potentiell förorening av avfall, exempelvis förpackningsavfall, kan undvikas.
- (17) För att säkerställa tillgång till adekvata mottagningsanordningar i hamn är utveckling och omprövning av planen för mottagande och hantering av avfall av grundläggande betydelse, på grundval av samråd med alla berörda hamnanvändare. Av praktiska och organisatoriska skäl kan närbelägna hamnar i samma region vilja utveckla en gemensam plan som omfattar tillgång till mottagningsanordningar i varje hamn som omfattas av planen och samtidigt erbjuder en gemensam administrativ ram.
- (18) För att på ett effektivt sätt hantera problemet med marint skräp är det av grundläggande betydelse att vidta åtgärder för rätt incitamentsnivå för avlämning av avfall, särskilt fast avfall, till mottagningsanordningar i hamn. Detta kan uppnås genom ett kostnadstäckningssystem som kräver tillämpning av en indirekt avgift som ska betalas utan hänsyn till avlämningen av avfall och som bör ge rätt till avlämning av avfallet utan några ytterligare direkta avgifter. Fiske- och fritidssektorerna bör, med tanke på deras bidrag till uppkomsten av marint skräp, också ingå i detta system.
- (19) Begreppet ”gröna fartyg” bör vidareutvecklas med hänsyn till avfallshantering, så att ett effektivt belöningssystem kan genomföras för de fartyg som minskar sitt avfall ombord.
- (20) Lastrester förblir lastägarers egendom efter lossning av lasten i terminalen, och har ofta ett ekonomiskt värde. Av denna anledning bör lastresterna inte ingå i kostnadstäckningssystemen och tillämpningen av den indirekta avgiften; avgiften för

²³ Kommissionens meddelande COM/2015/0614, *Att sluta kretsloppet – en EU-handlingsplan för den cirkulära ekonomin*, avsnitt 5.1.

²⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1069/2009 av den 21 oktober 2009 om hälsobestämmelser för animaliska biprodukter och därav framställda produkter som inte är avsedda att användas som livsmedel och om upphävande av förordning (EG) nr 1774/2002 (förordning om animaliska biprodukter) (EUT L 300, 14.11.2009, s. 1).

avlämning av lastrester bör betalas av användaren av mottagningsanordningen, såsom anges i avtalen mellan berörda parter eller i andra lokala överenskommelser.

- (21) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352²⁵ omfattar tillhandahållandet av mottagningsanordningar i hamn som en tjänst inom ramen för förordningens tillämpningsområde. Den innehåller regler om insyn när det gäller de avgiftssystem som tillämpas för användningen av hamntjänster, om samråd med hamnanvändare och om rutiner för hantering av klagomål. Direktivet går utöver den ram som fastställs i förordning (EU) 2017/352 genom att tillhandahålla mer detaljerade krav för driften och utformningen av kostnadstäckningssystemen för mottagningsanordningar i hamn för avfall från fartyg och för insynen i kostnadsstrukturen.
- (22) Förutom att skapa incitament till avlämning är ett effektivt genomdrivande av avlämningsskyldigheten av största vikt och bör följa en riskbaserad strategi i linje med direktiv 2009/16/EG²⁶, som inte längre är förenligt med det mål i direktiv 2000/59/EG som innebär att 25 % av de fartyg som omfattas av dess tillämpningsområde ska inspekteras.
- (23) Ett av de största hindren för ett effektivt genomdrivande av avlämningsskyldigheten har varit skillnaderna i medlemsstaternas tolkning och genomförande av undantaget baserat på tillräcklig lagringskapacitet ombord. För att undvika att tillämpningen av detta undantag undergräver direktivets huvudsyfte bör det specificeras ytterligare, särskilt i fråga om nästa anlöpshamn, och tillräcklig lagringskapacitet bör fastställas på ett harmoniserat sätt i unionshamnar, på grundval av gemensamma metoder och kriterier.
- (24) Övervakning och genomdrivande bör underlättas genom ett system som bygger på elektronisk rapportering och elektroniskt informationsutbyte. I detta syfte bör det befintliga informations- och tillsynssystem som inrättats enligt direktiv 2000/59/EG vidareutvecklas och fortsätta att användas på grundval av befintliga elektroniska datasystem, i synnerhet unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet) och inspektionsdatabasen (Thetis). Systemet bör även omfatta information om tillgängliga mottagningsanordningar i de olika hamnarna.
- (25) Enligt Marpolkonventionen ska de avtalsslutande parterna ha uppdaterad information om sina mottagningsanordningar i hamn och överlämna denna information till IMO. För detta ändamål har IMO inrättat en databas med information om mottagningsanordningar i hamn inom sitt globala integrerade sjöfartsinformationssystem (Gisis). Genom att rapportera denna information till det informations-, övervaknings- och tillsynssystem som inrättas genom direktivet, och genom efterföljande överföring av denna information via systemet till Gisis, skulle medlemsstaterna inte längre behöva rapportera denna information separat till IMO.
- (26) Det finns ett behov av ytterligare harmonisering av systemet med undantag för fartyg i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp, i synnerhet klagande av termer som används och villkoren för dessa undantag. Refit-utvärderingen och konsekvensbedömningen har visat att bristen på harmonisering av villkoren för och

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

²⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

tillämpningen av undantag har lett till en onödig administrativ börda för fartyg och hamnar.

- (27) Undergruppen för mottagningsanordningar i hamn, som inrättats inom ramen för det europeiska forumet för hållbar sjötransport, och som för samman ett brett spektrum av experter inom området föroreningar förorsakade av fartyg och hantering av avfall från fartyg, har gett kommissionen värdefull vägledning och sakkunskap. Det skulle vara önskvärt att behålla denna grupp som en särskild expertgrupp för att utbyta erfarenheter om genomförandet av direktivet.
- (28) De befogenheter som kommissionen tilldelats för att genomföra direktiv 2000/59/EG bör uppdateras i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- (29) I syfte att tillhandahålla en metod för tillämpningen av undantaget baserat på tillräcklig lagringskapacitet, och i syfte att sörja för vidareutvecklingen av det informations-, övervaknings- och tillsynssystem som inrättats i enlighet med detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Genomförandeakter bör antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.
- (30) I syfte att ta hänsyn till utvecklingen på internationell nivå, och för att främja miljövänliga metoder för avfallshantering ombord, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av detta direktiv för att uppdatera hänvisningarna till internationella instrument och bilagorna och för att ändra hänvisningar till internationella instrument, i syfte att förhindra, vid behov, att ändringar av dessa internationella instrument gäller vid tillämpningen av detta direktiv, och för att utarbeta gemensamma kriterier för erkännande av ”gröna fartyg” i syfte att bevilja en nedsatt avfallsavgift för dessa fartyg. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker i rätt tid och på lämpligt sätt.
- (31) Eftersom direktivets mål att skydda den marina miljön från avfallsutsläpp till havs inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna unilateralt utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (32) Unionen kännetecknas av regionala skillnader på hamnnivå, vilket också visas i den territoriella konsekvensbedömningen. Hamnar skiljer sig åt i fråga om geografisk plats, storlek, administrativ struktur och ägandeförhållanden och kännetecknas av de typer av fartyg som normalt anlöper hamnarna. Dessutom avspeglar avfallshanteringssystem skillnaderna på kommunal nivå, inbegripet infrastruktur för avfallshantering i senare led.
- (33) Direktiv 2000/59/EG bör därför upphävas.

AVSNITT 1: ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

Detta direktiv syftar till att skydda den marina miljön mot de negativa effekterna av utsläpp av avfall från fartyg som anlöper hamnar i unionen, samtidigt som en smidigt fungerande sjöfart säkerställs, genom att förbättra tillgången till adekvata mottagningsanordningar i hamn och avlämningen av avfall till dessa anordningar.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- (a) *fartyg*: alla typer av sjögående fartyg som används i den marina miljön, inbegripet fiskefartyg och fritidsbåtar som inte används i yrkesmässigt, bärplansbåtar, sväware, undervattensfarkoster och flytande farkoster.
- (b) *Marpolkonventionen*: den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, i dess uppdaterade version.
- (c) *avfall från fartyg*: allt avfall, inbegripet lastrester, som uppstår under ett fartygs drift eller under lastning, lossning och rengöring, eller avfall som samlas i nät under fiskeinsatser, och som omfattas av bilagorna I, II, IV, V och VI till Marpol.
- (d) *lastrester*: sådana rester av lastmaterial ombord som finns kvar på däck eller i lastrum efter lastning och lossning, inbegripet överskott eller spill som uppkommer i samband med lastning och lossning, antingen under torra eller våta förhållanden eller ansamlade i spolvatten, exklusive lastdamm som finns kvar på däck efter sopning eller damm på fartygets externa ytor.
- (e) *mottagningsanordningar i hamn*: alla fasta, flytande eller rörliga anordningar som kan ta emot avfall från fartyg.
- (f) *fiskefartyg*: alla fartyg som är utrustade eller i kommersiellt syfte används för att fånga fisk eller andra levande tillgångar från havet.
- (g) *fritidsbåt*: alla typer av fartyg, med en skrovlängd på minst 2,5 meter, oavsett framdrivningssätt, som är avsedda för sport- eller fritidsändamål och som inte används yrkesmässigt.
- (h) *inhemskt fartyg*: ett fartyg som för en medlemsstats flagg och som endast används för inrikes resor i den medlemsstaten.
- (i) *inrikes resa*: en resa i fartområden från en medlemsstats hamn till samma eller en annan hamn i den medlemsstaten.
- (j) *hamn*: en plats eller ett geografiskt område som tillskapats genom sådana förbättringsarbeten och med sådan utrustning att mottagande av fartyg möjliggörs, inbegripet ankarplatsen inom hamnens jurisdiktion.
- (k) *matavfall*: allt livsmedelsavfall, inklusive använd matolja, från restauranger, cateringverksamhet och cateringkök.

- (l) *tillräcklig lagringskapacitet*: tillräcklig kapacitet för att lagra avfallet ombord från avgångstidpunkten till nästa anlöpshamn, inklusive det avfall som sannolikt kommer att genereras under resan.
- (m) *tidtabellsbunden trafik*: trafik baserad på en offentliggjord eller planerad lista över avgångs- och ankomsttider mellan fastställda hamnar eller återkommande överfarter som utgör en erkänd tidtabell.
- (n) *regelbundna hamnanlöp*: upprepade resor med samma fartyg, som utgör ett konstant mönster, mellan fastställda hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnanlöp.
- (o) *täta hamnanlöp*: besök av ett fartyg i samma hamn minst en gång varannan vecka.
- (p) *Gisis*: globalt integrerat sjöfartsinformationssystem (*Global Integrated Ship Information System*) som inrättats av Internationella sjöfartsorganisationen.

”Avfall från fartyg”, enligt definitionerna i leden c och d, ska betraktas som avfall i den mening som avses i artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG²⁷.

Artikel 3 **Tillämpningsområde**

Detta direktiv ska tillämpas på

- (a) alla fartyg, oberoende av deras flagg, som anlöper eller framförs i en medlemsstats hamn, med undantag för örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en stat och som för närvarande endast används på statlig, icke-kommersiell basis,
- (b) alla hamnar i medlemsstaterna som normalt anlöps av fartyg som omfattas av led a.

Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att säkerställa att, där det är möjligt, fartyg som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde avlämnar sitt avfall på ett sätt som är förenligt med detta direktiv.

AVSNITT 2: TILLHANDAHÅLLANDE AV ADEKVATA MOTTAGNINGSANORDNINGAR I HAMN

Artikel 4 **Mottagningsanordningar i hamn**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det finns tillgång till mottagningsanordningar som är adekvata för att tillgodose behoven hos de fartyg som normalt använder hamnen utan att dessa orsakas onödigt dröjsmål.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa följande:

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

- (a) Att mottagningsanordningarna i hamn har kapacitet att ta emot typerna och mängderna av avfall från fartyg som normalt använder den hamnen, med beaktande av hamnanvändarnas operativa behov, hamnens storlek och geografiska belägenhet, den typ av fartyg som anlöper hamnen och de undantag som medges enligt artikel 9.
 - (b) Att formaliteterna i samband med användningen av anordningarna är enkla och snabba så att onödiga dröjsmål för fartyg undviks, och att de avgifter som tas ut för avlämning inte avskräcker från användning av mottagningsanordningarna i hamn.
 - (c) Att mottagningsanordningarna i hamn möjliggör hantering av fartygsavfall på ett miljöriktigt sätt i enlighet med kraven i direktiv 2008/98/EG och annan relevant unionslagstiftning om avfall. För detta ändamål ska medlemsstaterna vidta åtgärder för separat insamling av avfall från fartyg i hamnar i enlighet med kraven i unionens lagstiftning om avfall, särskilt direktiv 2008/98/EG, direktiv 2012/19/EU och direktiv 2006/66/EG. Led c ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av de strängare krav som införts genom förordning (EG) nr 1069/2009 för hanteringen av matavfall från internationella transporter.
3. Medlemsstaterna ska använda de formulär och förfaranden som fastställts av IMO för rapportering till myndigheterna i hamnstaten om påstådda brister vid mottagningsanordningar i hamn.
- All information som mottas genom detta rapporteringsförfarande ska också översändas elektroniskt till den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 14 i detta direktiv.
4. Medlemsstaterna ska utreda alla rapporterade fall av påstådda brister och säkerställa att alla parter som är involverade i avlämningen eller mottagandet av avfall från fartyg kan begära ersättning för skada som orsakats av onödigt dröjsmål.

Artikel 5

Planer för mottagande och hantering av avfall

1. En lämplig plan för mottagande och hantering av avfall ska vara upprättad och genomförd för varje hamn efter fortlöpande samråd med de berörda parterna, särskilt hamnanvändare eller deras företrädare. Dessa samråd bör hållas både under det första upprättandet av planerna och efter det att de antagits, särskilt om betydande ändringar har gjorts, med avseende på kraven i artiklarna 4, 6 och 7. Utförliga krav för utarbetandet av sådana planer anges i bilaga 1.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande information, från planerna för mottagande och hantering av avfall, om tillgången till adekvata mottagningsanordningar i deras hamnar och om relaterade kostnader på ett tydligt sätt meddelas fartygsoperatörerna och görs tillgänglig för allmänheten antingen via hamnarnas webbplats eller i tryckt form:
- (a) Beskrivning av var de anordningar som hör till varje kaj-/ankarplats är belägna.
 - (b) Förteckning över fartygsavfall som normalt hanteras av hamnen.
 - (c) Förteckning över kontaktställen, operatörer och de tjänster som erbjuds.
 - (d) Beskrivning av förfarandena för avlämning av avfall.

- (e) Beskrivning av kostnadstäckningssystemen.
- (f) Beskrivning av förfarandena för rapportering av påstådda brister hos mottagningsanordningar i hamn.

Denna information ska också rapporteras elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 14 i detta direktiv, i enlighet med direktiv 2002/59/EG.

3. De planer för mottagande och hantering av avfall som avses i punkt 1 får, då så erfordras av effektivitetsskäl, utarbetas tillsammans av två eller flera närbelägna hamnar i samma region, med lämplig medverkan från varje hamn, under förutsättning att behovet av och tillgången på mottagningsanordningar specificeras för varje hamn.
4. Medlemsstaterna ska utvärdera och godkänna planen för mottagande och hantering av avfall, övervaka dess genomförande och säkerställa att den godkänns på nytt åtminstone vart tredje år efter det att den har godkänts eller godkänts på nytt, och efter det att hamnens verksamhet ändrats på ett betydande sätt. Dessa ändringar ska omfatta, men inte vara begränsade till, strukturella förändringar i trafik till hamnen, utveckling av ny infrastruktur, förändringar i efterfrågan och tillhandahållandet av mottagningsanordningar i hamn, och ny teknik för behandling ombord.

AVSNITT 3

AVLÄMNING AV AVFALL FRÅN FARTYG

Artikel 6

Förhandsanmälan av avfall

1. Operatören av, agenten för eller befälhavaren på ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG²⁸, utom fiskefartyg eller fritidsbåtar med en längd under 45 meter, som är på väg till en hamn som är belägen i EU ska noggrant fylla i formuläret i bilaga 2 och anmäla den informationen till den myndighet eller det organ som utsetts för detta ändamål av den medlemsstat där hamnen är belägen
 - (a) minst 24 timmar före ankomsten om anlöpshamnen är känd,
 - (b) så snart anlöpshamnen är känd, om denna information är tillgänglig mindre än 24 timmar före ankomsten,
 - (c) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar.
2. Den information som avses i punkt 1 ska rapporteras elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 14 i detta direktiv, i enlighet med direktiv 2010/65/EU och direktiv 2002/59/EG.
3. Den information som avses i punkt 1 ska förvaras ombord åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran tillhandahållas de relevanta myndigheterna i medlemsstaterna.

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som anmäls i enlighet med denna artikel på lämpligt sätt granskas och delas med de relevanta tillsynsmyndigheterna utan dröjsmål.

Artikel 7

Avlämning av avfall från fartyg

1. Befälhavaren på ett fartyg som anlöper en unionshamn ska, innan fartyget lämnar hamnen, avlämna allt avfall som medförs ombord på fartyget till en mottagningsanordning i hamn i enlighet med relevanta utsläppsnormer som fastställs i Marpolkonventionen.
2. Vid avlämning ska avfallsoperatören eller myndigheten i den hamn där avfallet har avlämnats noggrant fylla i formuläret i bilaga 3 och utfärda kvittot till fartyget.

Detta krav ska inte gälla i små obemannade hamnar eller i avlägset belägna hamnar, förutsatt att den medlemsstat där en sådan hamn är belägen har rapporterat denna information elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 14 i detta direktiv.
3. Operatören av, agenten för eller befälhavaren på ett fartyg, som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG, ska före avgång på elektronisk väg rapportera informationen från avfallskvittot i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 14 i detta direktiv, i enlighet med direktiv 2010/65/EU och direktiv 2002/59/EG.
4. Den information som avses i punkt 2 ska förvaras ombord under minst två år och ska på begäran tillhandahållas myndigheterna i medlemsstaterna.
5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får ett fartyg fortsätta till nästa anlöpshamn utan att avlämna avfallet, om
 - (a) fartyget endast anlöper ankarplatser under mindre än 24 timmar eller under svåra väderförhållanden,
 - (b) den information som lämnas i enlighet med bilagorna 2 och 3 visar att det finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn.
6. För att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av undantaget baserat på tillräcklig särskild lagringskapacitet, ska genomförandebefogenheter tilldelas kommissionen för att fastställa de metoder som ska användas för beräkningen av den tillräckliga särskilda lagringskapaciteten ombord. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.
7. Om nästa anlöpshamn är belägen utanför unionen, eller om det finns goda skäl att tro att adekvata anordningar inte är tillgängliga i nästa anlöpshamn, eller om denna hamn är okänd, ska medlemsstaten ålägga fartyget att avlämna allt sitt avfall före avgång.
8. Punkt 2 ska tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av strängare krav för fartyg vilka har antagits i enlighet med internationell rätt.

Artikel 8

Kostnadstäckningssystem

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att kostnaderna för drift av mottagningsanordningar i hamn för mottagande och behandling av avfall från fartyg, förutom lastrester, täcks genom en avgift som tas ut från fartygen. Dessa kostnader inbegriper de komponenter som förtecknas i bilaga 4.
2. Kostnadstäckningssystemen får inte utgöra ett incitament för fartyg att släppa ut sitt avfall till havs. För detta ändamål ska medlemsstaterna tillämpa följande principer vid utformningen och driften av kostnadstäckningssystemen i hamnar:
 - (a) En del av den avgift som ska betalas av fartyg ska vara en indirekt avgift, vilken ska betalas utan hänsyn till avlämning av avfall till en mottagningsanordning i hamn.
 - (b) Den indirekta avgiften ska täcka de indirekta administrativa kostnaderna, samt en betydande del av de direkta driftskostnaderna, i enlighet med bilaga 4. Den betydande delen av de direkta driftskostnaderna ska utgöra minst 30 % av de totala årliga direkta kostnaderna för faktisk avlämning av avfallet.
 - (c) För att skapa ett maximalt incitament till avlämning av avfall enligt bilaga V till Marpolkonventionen, inbegripet det avfall som har samlats i nät under fiskeinsatser, ska den indirekta avgift som ska tas ut täcka alla kostnader för mottagningsanordningar i hamn för detta avfall, för att säkerställa rätt till avlämning utan några ytterligare direkta avgifter.
 - (d) Den indirekta avgiften ska inte täcka avfallet från avgasreningssystem, vars kostnader ska täckas på grundval av de typer och mängder av avfall som avlämnas.
3. Den del av kostnaderna som inte täcks av den avgift som avses i punkt b ska i förekommande fall täckas på grundval av de typer och mängder av avfall som faktiskt avlämnas av fartyget.
4. Avgifterna får differentieras med hänsyn till, exempelvis, fartygets kategori, typ och storlek och den typ av trafik fartyget används i, samt med hänsyn till tjänster som utförs utanför normala öppettider i hamnen.
5. Avgifterna ska minskas om fartygets konstruktion, utrustning och drift är sådana att det kan visas att fartyget genererar mindre mängder avfall och hanterar sitt avfall på ett hållbart och miljövänligt sätt. Kommissionen ska genom delegerade akter i enlighet med artikel 19 ges befogenhet att bestämma kriterierna för att fastställa att ett fartyg uppfyller de krav som anges i denna punkt i fråga om fartygets avfallshantering ombord.
6. För att säkerställa att avgifterna är rättvisa, öppna och icke-diskriminerande samt att de speglar kostnaderna för de anordningar och tjänster som tillhandahålls och, i förekommande fall, används, ska hamnanvändarna informeras om avgifternas belopp och grunden för beräkningen av dem.

Artikel 9

Undantag

1. Medlemsstaterna får undanta ett fartyg som anlöper deras hamnar från skyldigheterna i artiklarna 6, 7.1 och 8 kumulativt, om det finns tillräckliga bevis för att
 - (a) fartyget används i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp,
 - (b) det finns ett arrangemang för att säkerställa avlämning av avfallet och betalning av avgifterna i en hamn längs fartygets rutt,
 - (c) arrangemanget enligt led b styrks av ett undertecknat kontrakt med en hamn eller avfallshanterare, avfallsavlämningskvitton och en bekräftelse på att arrangemanget har godtagits av alla hamnar längs fartygets rutt. Arrangemanget för avlämning samt betalning av avgiften ska inrättas i en hamn som är belägen i unionen för att gälla som tillräckligt bevis i enlighet med denna punkt.
2. Om undantaget beviljas ska den medlemsstat där hamnen är belägen utfärda ett intyg om undantag, på grundval av det format som anges i bilaga 5, som bekräftar att fartyget uppfyller de nödvändiga villkoren och kraven för tillämpningen av undantaget och som anger undantagets varaktighet.
3. Medlemsstaterna ska rapportera informationen från intyget om undantag på elektronisk väg i den del av övervaknings- och informationssystemet som avses i artikel 14 i detta direktiv, i enlighet med bestämmelserna i direktiv 2002/59/EG.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa en effektiv övervakning och tillämpning av de arrangemang som inrättats för avlämning och betalning för de undantagna fartyg som besöker deras hamnar.

AVSNITT 4: TILLSYNSÅTGÄRDER

Artikel 10

Inspektioner

Medlemsstaterna ska säkerställa att alla fartyg kan underkastas en inspektion för att kontrollera att de uppfyller kraven i detta direktiv.

Artikel 11

Hamnstatskontrollinspektioner

Inspektioner ska utföras i enlighet med direktiv 2009/16/EG för de fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för det direktivet, så att varje sådan inspektion omfattar en kontroll av att fartyget uppfyller kraven i artiklarna 6, 7 och 9.

Artikel 12

Inspektioner utanför hamnstatskontroll

1. När det gäller inspektioner av fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/16/EG ska medlemsstaterna säkerställa att minst 20 % av det totala antalet enskilda fartyg för varje kategori som förtecknas nedan inspekteras:

- (a) Inhemskas fartyg som för deras flagg med en bruttodräktighet om minst 100 ton och som anlöper den aktuella medlemsstaten årligen.
 - (b) Fiskefartyg med en bruttodräktighet om minst 100 ton som anlöper den aktuella medlemsstaten årligen.
 - (c) Fritidsbåtar med en bruttodräktighet om minst 100 ton som anlöper den aktuella medlemsstaten årligen.
- 2. Resultaten av de inspektioner som avses i punkt 1 ska registreras i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 15 i detta direktiv.
 - 3. Medlemsstaterna ska fastställa förfaranden för inspektioner av fiskefartyg med en bruttodräktighet under 100 ton samt av fritidsbåtar med en bruttodräktighet under 100 ton, för att säkerställa överensstämmelse med de tillämpliga kraven i detta direktiv.
 - 4. Om den berörda myndigheten i medlemsstaten inte är nöjd med resultaten av inspektionen ska den, utan att det påverkar tillämpningen av de sanktioner som avses i artikel 16, säkerställa att fartyget inte lämnar hamnen förrän det har avlämnat sitt avfall till en mottagningsanordning i hamn i enlighet med artikel 7.

Artikel 13

Informations-, övervaknings- och tillsynssystem

Genomförandet och tillämpningen av direktivet ska underlättas genom den elektroniska rapporteringen och det elektroniska utbytet av information mellan medlemsstater i enlighet med artiklarna 14 och 15.

Artikel 14

Rapportering och utbyte av information

- 1. Rapporteringen och utbytet av information ska baseras på unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet), som nämns i artikel 22a.3 i och bilaga III till direktiv 2002/59/EG.
- 2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande data rapporteras elektroniskt och inom skälig tid i enlighet med direktiv 2010/65/EG:
 - (a) Information om faktisk ankomst- och avgångstid för alla fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG och som anlöper en EU-hamn, tillsammans med en uppgift som identifierar den berörda hamnen.
 - (b) Informationen från den avfallsanmälan som ingår i bilaga 2.
 - (c) Informationen från det avfallskvitto som ingår i bilaga 3.
 - (d) Informationen från det intyg om undantag som ingår i bilaga 5.
- 3. Medlemsstaterna ska i möjligaste mån säkerställa att fiskefartyg och fritidsbåtar med en bruttodräktighet över 100 ton som anlöper en unionshamn också rapporterar informationen om faktisk ankomst- och avgångstid.
- 4. Den information som rapporterats i enlighet med artiklarna 4 och 5.2 ska därefter översändas av kommissionen till IMO:s databas med information om mottagningsanordningar i hamn inom Gisis.

Artikel 15

Registrering av inspektioner

1. Kommissionen ska utveckla, underhålla och uppdatera en inspektionsdatabas som alla medlemsstater ska vara anslutna till och som ska innehålla all information som krävs för genomförandet av det inspektionssystem som föreskrivs i detta direktiv. Denna databas kommer att vara baserad på den inspektionsdatabas som avses i artikel 24 i direktiv 2009/16/EG och ska ha funktioner liknande den databasens funktioner.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att informationen om inspektioner enligt detta direktiv, inbegripet information om bristande efterlevnad och beviljade förbud mot resa, utan dröjsmål överförs till inspektionsdatabasen så snart som inspektionsrapporten har färdigställts, förbudet mot resa har hävts eller ett undantag har beviljats.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som överförs till inspektionsdatabasen valideras inom 72 timmar.
4. Kommissionen ska säkerställa att inspektionsdatabasen gör det möjligt att ta fram alla relevanta data, som rapporterats av medlemsstaterna, i syfte att övervaka genomförandet av direktivet.
5. Medlemsstaterna ska alltid ha tillgång till registrerad information.

Artikel 16

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som antagits enligt detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

AVSNITT 5: SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 17

Utbyte av erfarenhet

Kommissionen ska vidta åtgärder för organisation av utbyten av erfarenheter mellan medlemsstaternas nationella myndigheter och experter, även från den privata sektorn, om tillämpningen av detta direktiv i unionshamnar.

Artikel 18

Ändringsförfarande

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 19 för att ändra bilagorna till detta direktiv och hänvisningarna till IMO-instrument i den utsträckning det är nödvändigt för att bringa dem i överensstämmelse med unionsrätten eller för att ta hänsyn till utveckling på internationell nivå, i synnerhet inom IMO.
2. Bilagorna får också ändras när det är nödvändigt för att förbättra de genomförande- och övervakningsarrangemang som fastställs i detta direktiv, i synnerhet de som föreskrivs i artiklarna 6, 7 och 9, för att säkersälla effektiv anmälan och avlämning av avfall samt en korrekt tillämpning av undantag.

3. Under exceptionella omständigheter, om det är vederbörligen motiverat efter en lämplig analys utförd av kommissionen och i syfte att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot sjösäkerhet, hälsa, boende- eller arbetsförhållanden ombord eller den marina miljön eller för att undvika oförenlighet med unionens sjöfartslagstiftning, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 19 med avseende på att ändra detta direktiv i syfte att en ändring av Marpolkonventionen inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv.
4. Dessa delegerade akter ska antas senast tre månader före utgången av den period som fastställts internationellt för tyst godkännande av ändringen i fråga eller den planerade dagen för ändringens ikraftträdande. Under den period som föregår ikraftträdandet av en sådan delegerad akt ska medlemsstaterna avhålla sig från varje initiativ som syftar till att införliva ändringen i den nationella lagstiftningen eller tillämpa ändringen av det internationella instrumentet i fråga.

Artikel 19

Utövande av delegeringen

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 8.5, 18.1, 18.2 och 18.3 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den [datum för ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
2. Delegeringen får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
3. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
4. En delegerad akt ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 20

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom förordning (EG) nr 2099/2002. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 21
Ändringar av direktiv 2009/16/EG

Direktiv 2009/16/EG ska ändras på följande sätt:

- (1) Artikel 13 ska ändras på följande sätt:
 - (a) I punkt 1 ska följande led läggas till som led d:
 - (d) ”kontrollerar att fartyget uppfyller artikel 6, artikel 7 och artikel 9, i tillämpliga fall, i direktiv 201X/XX/EU om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg.”
 - (b) I punkt 3 första stycket ska följande bestämmelse läggas till i slutet av punkten:
”..eller i direktiv 201X/XX/EU”.
 - (c) Följande punkt ska läggas till:
 - (4) ”Om inspektören efter den inspektion som avses i punkt 1 d eller som avses i punkt 3 inte är helt säker på att fartyget har varit förenligt med direktiv 201X/XX/EU, ska fartyget inte tillåtas att lämna hamnen, utan att det påverkar tillämpningen de sanktioner som avses i artikel 16 i direktiv 201X/XX/EU, till dess att fartyget har avlämnat sitt avfall till en mottagningsanordning i hamn.”
- (2) I bilaga I.II.2B ska följande strecksats läggas till i slutet av förteckningen över oförutsedda faktorer:
 - ”Fartyg som har rapporterats inte uppfylla skyldigheten att avlämna sitt avfall i enlighet med artikel 7 i direktiv 201X/XX/EU eller för vilka den information som rapporterats i enlighet med artikel 6 i direktiv 201X/XX/EU har avslöjat bevis för bristande efterlevnad av direktiv 201X/XX/EU”.
- (3) I bilaga IV ska följande punkter läggas till:
 - (51) En kopia av dokument som rör förhandsanmälan av avfall och som förvaras ombord i enlighet med artikel 6.3 i direktiv 201X/XX/EU.
 - (52) Standardformulär för avfallskvitto som utfärdats i enlighet med artikel 7 i direktiv 201X/XX/EU.
 - (53) Det intyg om undantag som utfärdats i enlighet med artikel 9 i direktiv 201X/XX/EU.

Artikel 22
Ändring av direktiv 2010/65/EU

Direktiv 2010/65/EU ska ändras på följande sätt:

I punkt A i bilagan ska punkt 4 ändras på följande sätt:

”4. Anmälan av avfall från fartyg, inbegripet lastrester

Artiklarna 6 och 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 201X/XX/EU”.

Artikel 23
Upphävande

Direktiv 2000/59/EG ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska betraktas som hänvisningar till det här direktivet.

Artikel 24

Översyn

Kommissionen ska utvärdera detta direktiv och överlämna resultaten av utvärderingen till Europaparlamentet och rådet senast sju år efter direktivets ikraftträdande.

Artikel 25

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2020 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 26

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 27

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande