

Bruxelles, den 25. maj 2018
(OR. en)

9011/18

**Interinstitutionel sag:
2018/0012 (COD)**

**TRANS 203
MAR 64
ENV 307
CODEC 780
PECHE 165**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité (1. afdeling)/Rådet
Komm. dok. nr.:	ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ophævelse af direktiv 2000/59/EF og om ændring af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU – Generel indstilling

1. INDLEDNING

1. Den 16. januar 2018 forelagde Kommissionen ovennævnte forslag for Europa-Parlamentet og Rådet som led i den såkaldte pakke om cirkulær økonomi.
2. Hovedformålet med forslaget er at opnå et højere niveau for beskyttelse af havmiljøet.
3. Kommissionen mener, at der er behov for en gennemgribende revision 17 år efter det nuværende direktivs ikrafttræden. Forslaget ophæver det nuværende direktiv og erstatter det med et enkelt nyt direktiv.

4. Direktivet adresserer manglen på systematisk registrering af affald, der afleveres i havne, og utilstrækkelig udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne. Kommissionen forsøger så vidt muligt at tilpasse EU-lovgivningen til de internationale retlige rammer (MARPOL-konventionen), og den har også konstateret, at det nuværende direktiv ikke fuldt ud er i overensstemmelse med Unionens affaldslovgivning, og søger at afhjælpe dette, bl.a. gennem oprettelsen af planer for affaldsmodtagelse og -håndtering.
5. Direktivet etablerer også en indirekte afgiftsordning for alle skibe for at tilskynde til aflevering af affald til modtagefaciliteter i havne.
6. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) udpegede den 15. marts 2018 Gesine Meissner (ALDE, DE) til ordfører. Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer (ENVI) har delt kompetence i forbindelse med nogle dele af forslaget. Fiskeriudvalget (PECH) vil afgive udtalelse om forslaget. Den 7. juni 2018 skal TRAN-udvalget have sin første udveksling af synspunkter om forslaget.
7. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget har endnu ikke vedtaget deres udtalelse om forslaget.

2. **ARBEJDET I RÅDET**

8. Den 17. januar opfordrede det bulgarske formandskab Kommissionen til at forelægge konsekvensanalysen i Søtransportgruppen. Herefter gav Kommissionen den 24. januar gruppen en generel præsentation af forslaget.
9. Søtransportgruppen har behandlet forslaget på møderne den 1. og 21. februar, 1. og 8. marts, 12. og 19. april og 2., 14., 22. og 24. maj 2018. De centrale udfordringer i sagen omfatter en forpligtelse for skibe til at aflevere affald, der transporteres om bord, inden de forlader den enkelte havn, og til at drift af modtagefaciliteter i havne til modtagelse og behandling af affald fra skibe dækkes ved opkrævning af en afgift fra skibe. Formandskabet har udarbejdet et kompromis mellem bestemmelserne i direktivet for at håndtere disse spørgsmål.

3. UDESTÅENDE SPØRGSMÅL

10. Gruppen har i vid udstrækning behandlet de tekniske spørgsmål. Visse grundlæggende politikvalg, navnlig vedrørende den dynamiske henvisning til MARPOL-konventionen, fjernelse af visse bilag og fritagelsen fra ordninger til sikring af aflevering af affald og betaling af afgifter til havne i tredjelande, deles ikke fuldt ud af alle medlemsstater. Formandskabet mener imidlertid, at den nuværende kompromistekst udgør en afbalanceret, men også sammenhængende løsning på de pågældende spørgsmål.

4. KONKLUSION

11. De Faste Repræsentanternes Komité opfordres til at godkende den af formandskabet forelagte kompromistekst i bilaget til nærværende dokument med henblik på at nå frem til en generel indstilling på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 7. juni 2018.
-

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ophævelse af direktiv
2000/59/EF og om ændring af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionens havpolitik er rettet mod et højt sikkerhedsniveau og miljøbeskyttelse. Dette kan opnås ved at overholde internationale konventioner, kodekser og resolutioner, samtidig med at havenes frihed bevares, jf. De Forenede Nationers havretskonvention ("UNCLOS").

¹ EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

- (2) Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen") indeholder generelle forbud mod udtømning fra skibe til søs, men regulerer også betingelserne, under hvilke visse former for affald kan udtømmes i havmiljøet. MARPOL-konventionen kræver, at medlemsstaterne sikrer, at der er tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne.
- (3) Unionen har søgt at gennemføre MARPOL-konventionen gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF³ ved at følge en havnebaseret tilgang. Direktiv 2000/59/EF tager sigte på at forene interesserne for en ubesværet søtransport med beskyttelse af havmiljøet.
- (4) I de sidste to årtier har MARPOL-konventionen og dets bilag gennemgået væsentlige ændringer, der fastsætter skærpede normer og forbud mod udtømning af affald fra skibe til søs.
- (5) Bilag VI til MARPOL-konventionen indførte udtømningsnormer for nye affaldskategorier, navnlig restprodukter fra udstødningsrensningssystemer, der består af både slam og afløbsvand. Disse affaldskategorier bør indgå i dette direktivs anvendelsesområde.
- (6) Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedtog den 15. april 2014 den konsoliderede vejledning for udbydere og brugere af modtagefaciliteter i havne (MEPC.1/Bekendtgørelse 834), herunder standardformatet for affaldsanmeldelse, affaldskvittering og indberetning af påståede utilstrækkeligheder ved modtagefaciliteter i havne.
- (7) På trods af nævnte lovgivningsmæssige udvikling forekommer der stadig udtømning af affald til søs. Dette skyldes en kombination af faktorer, navnlig at der ikke altid er adgang til passende modtagefaciliteter i havne, at håndhævelsen ofte er utilstrækkelig, og at der er mangel på incitamenter til at aflevere affaldet på land.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til skibsassald og lastrester fra skibe (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81).

- (8) Direktiv 2000/59/EF har bidraget til at øge den mængde affald, der afleveres til havnemodtagefaciliteter siden dets ikrafttræden, og det har således bidraget til at reducere udtømningen af affald som beskrevet i den evaluering af direktivet, der blev gennemført inden for rammerne af programmet for målrettet og effektiv regulering (REFIT-evaluering).
- (9) REFIT-evalueringen har også vist, at direktiv 2000/59/EF ikke har været fuldt effektivt på grund af uoverensstemmelser med MARPOL-konventionens rammer. Desuden har medlemsstaterne fortolket nøglekoncepterne i det direktiv forskelligt såsom faciliteternes tilstrækkelighed, forudanmeldelse af affald og den obligatoriske aflevering af affald til havnemodtagefaciliteter og fritagelser for skibe, der sejler i fast rutefart. REFIT-evalueringen viste, at der var behov for mere harmonisering af disse begreber og yderligere tilpasning til MARPOL-konventionen for at undgå unødigt administrativ byrde for både havne og havnebrugere.
- (10) Dette direktiv er også afgørende for anvendelsen af den vigtigste miljølovgivning og relevante principper i forbindelse med havne og håndtering af affald fra skibe. Især Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF⁵ er relevante instrumenter i denne henseende.
- (11) Direktiv 2008/98/EF fastsætter de vigtigste principper for affaldshåndtering, herunder affaldshierarkiet og princippet om, at "forureneren betaler", som tilskynder til genbrug og genanvendelse af affald frem for andre former for nyttiggørelse og bortskaffelse af affald og kræver, at der etableres systemer til særskilt indsamling af affald. Desuden er begrebet udvidet producentansvar et vejledende princip i Unionens affaldslovgivning, hvorefter produktets producenter er ansvarlige for deres produkters miljøpåvirkninger gennem hele produktens livscyklus. De forpligtelser gælder også for håndtering af affald fra skibe.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet) (EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3).

- (12) Særskilt indsamling af affald fra skibe, herunder vraget fiskeriudstyr, er nødvendig for at sikre yderligere nyttiggørelse i det efterfølgende affaldshåndteringsled. Skrald sorteres ofte ombord på skibe i overensstemmelse med internationale normer og standarder, og EU-lovgivningen skal sikre, at disse bestræbelser på affaldssortering ombord ikke hindres af manglende ordninger for særskilt indsamling på land.
- (12a) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 20xx/.../EU af [...] om ændring af direktiv 2008/98/EF om affald⁶ (affaldsrammedirektivet) opfordrer medlemsstaterne til at standse produktionen af havaffald som et bidrag til FN's bæredygtighedsmål om at forhindre og væsentligt reducere havforurening af enhver slags.
- (13) Skønt hovedparten af havaffaldet stammer fra landbaserede aktiviteter, er skibsindustrien, herunder fiskeri- og fritidssektorerne, også en vigtig bidragsyder, idet der udtømmes skrald, herunder plast og udtjent fiskeriudstyr, der ryger direkte i havet.
- (14) Kommissionens meddelelse af 2. december 2015 med titlen "Kredsløbet lukkes - en EU-handlingsplan for den cirkulære økonomi"⁷ anerkender den specifikke rolle, som direktiv 2000/59/EF skal spille i denne henseende ved at sikre adgangen til passende faciliteter til modtagelse af skrald og sørge for både det rette niveau af incitamenter samt håndhævelsen af aflevering af affald til de landbaserede anlæg.
- (15) En havnemodtagefacilitet anses for at være tilstrækkelig, hvis den kan imødekomme behovet hos de skibe, der normalt anløber havnen, uden at forårsage unødigt forsinkelse [, således som det også er beskrevet i MEPC.1/Bekendtgørelse 834]. Tilstrækkelighed vedrører både driftsforholdene for anlægget i lyset af brugernes behov såvel som miljøstyringen af faciliteterne i overensstemmelse med EU's affaldslovgivning. **Det kan i nogle tilfælde være vanskeligt at vurdere, om en havnemodtagefacilitet beliggende uden for Unionen opfylder denne standard.**

⁶ EUT C af , s. .

⁷ Kommissionens meddelelse COM(2015) 614, "Kredsløbet lukkes - en EU-handlingsplan for den cirkulære økonomi", afsnit 5.1.

- (16) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1069/2009⁸ kræver, at køkken- og madaffald fra international fart forbrændes eller bortskaffes ved nedgravning i et godkendt deponeringsanlæg, herunder affald fra skibe, der anløber havne i Unionen, som potentielt har været i kontakt med animalske biprodukter om bord. For at dette krav ikke skal begrænse muligheden for yderligere genbrug og genanvendelse af affald fra skibe, bør man bestræbe sig på at sortere affaldet bedre ombord for at undgå en eventuel kontaminering af affald, såsom emballageaffald.
- (17) For at sikre at havnene råder over tilstrækkelige modtagefaciliteter, er det afgørende, at der udvikles en plan for modtagelse og håndtering af affald, som løbende evalueres, og som er baseret på høringer af alle relevante havnebrugere. Af praktiske og organisatoriske grunde kan nabohavne i samme region have interesse i at udarbejde en fælles plan, der dækker adgangen til modtagefaciliteter i hver af de havne, der er omfattet af planen, samtidig med at der skabes en fælles administrativ ramme.
- (18) For effektivt at løse problemet med havaffald er det afgørende at skabe det rette niveau af incitament til aflevering af affald til havnemodtagefaciliteter, især skrald. Dette kan opnås gennem en ordning for omkostningsdækning, som indebærer betaling af en indirekte afgift, uanset om der afleveres affald eller ej, og som skal give ret til aflevering af affald uden betaling af yderligere direkte afgifter. **Hvis et skib afleverer en ekstraordinær affaldsmængde i henhold til bilag V, navnlig driftsaffald, der overstiger den maksimale dedikerede lagerkapacitet som nævnt i forudanmeldelsen af affald, kan der opkræves en yderligere direkte afgift for at sikre, at omkostningerne i forbindelse med modtagelsen af denne ekstraordinære affaldsmængde ikke medfører en uforholdsmæssig stor byrde for en havns ordning for omkostningsdækning. Dette kan også være tilfældet, hvis den erklærede dedikerede lagerkapacitet er uforholdsmæssig stor eller urimelig.** Fiskeri- og fritidssektorerne bør også medtages i dette system, idet de også bidrager til forekomsten af havaffald.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 1069/2009 af 21. oktober 2009 om sundhedsbestemmelser for animalske biprodukter og afledte produkter, som ikke er bestemt til konsum, og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1774/2002 (forordningen om animalske biprodukter) (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 1).

- (18a) I visse medlemsstater er der indført ordninger for at tilvejebringe alternativ finansiering af omkostningerne ved indsamling og håndtering af affald i form af fiskeriudstyr eller passivt fisket affald på land. Disse ordninger, som kan være baseret på aftaler mellem havnene og fiskersamfundene i medlemsstaterne, kan støttes af ordninger for udvidet producentansvar, som bør supplere de ordninger for omkostningsdækning, der er indført i overensstemmelse med dette direktiv. Som sådan bør de ordninger for omkostningsdækning, der er baseret på anvendelse af en indirekte afgift på 100 % for skrald fra skibe, ikke få fiskerihavnssamfund til at undlade at deltage i eksisterende afleveringsordninger for passivt fisket affald.
- (19) Konceptet "grønt skib" bør videreudvikles i forbindelse med affaldshåndtering, således at der anvendes et effektivt belønningssystem for de fartøjer, der reducerer deres affald om bord. Affaldsreduktion opnås først og fremmest gennem effektiv affaldssortering ombord i overensstemmelse med IMO-retningslinjerne for bilag V til MARPOL-konventionen og standarder udarbejdet af Den Internationale Standardiseringsorganisation.
- (20) Lastrester er stadig lastejerens ejendom efter losning af lasten til terminalen, og de har ofte en økonomisk værdi. Af denne grund bør lastrester ikke være omfattet af ordningen for omkostningsdækning og den indirekte afgift; afgiften i forbindelse med aflevering af lastrester bør betales af brugeren af modtagefaciliteten i overensstemmelse med de kontraktlige ordninger mellem de involverede parter eller andre lokale ordninger. Lastrester omfatter også rester af olieholdig eller giftig flydende last efter rengøring og rensningshandlinger, som udtømningsnormerne i bilag I og II til MARPOL-konventionen gælder for, og som på visse betingelser, der er fastsat i nævnte bilag, ikke behøver at blive afleveret i havn for at undgå unødvendige driftsomkostninger for skibe og ophobning af skibe i havne.

- (21) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352⁹ er levering af modtagefaciliteter i havne en tjeneste inden for dens anvendelsesområde. Forordningen indeholder bestemmelser om gennemsigtighed i afgiftssystemerne i forbindelse med brug af havnetjenester, høring af havnebrugere og behandling af klager. Dette direktiv rækker videre end de rammer, der er fastsat i forordningen, idet det fastsætter mere detaljerede krav til forvaltningen og tilrettelæggelsen af ordningerne for omkostningsdækning i forbindelse med brug af havnemodtagefaciliteter for affald fra skibe samt gennemsigtigheden af afgiftsstrukturen.
- (22) Foruden at skabe incitament til at aflevere affald er det afgørende at sikre en effektiv håndhævelse af pligten til at aflevere affald på grundlag af en risikobaseret tilgang i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF¹⁰, som dog ikke længere er i overensstemmelse målet i direktiv 2000/59/EF om at foretage inspektion af 25 % af de fartøjer, der falder ind under dets anvendelsesområde.
- (23) En af de største hindringer for en effektiv håndhævelse af pligten til at aflevere affald har været medlemsstaternes forskellige fortolkning og anvendelse af fritagelsen baseret på tilstrækkelig lagerkapacitet ombord. For at undgå at anvendelsen af denne undtagelse underminerer direktivets hovedformål, bør den præciseres nærmere, især med hensyn til den næste anløbshavn, og der bør indføres fælles metoder og kriterier for at sikre en ensartet bestemmelse af, hvad der udgør tilstrækkelig lagerkapacitet. **I tilfælde, hvor det er vanskeligt at afgøre, om der er tilstrækkelige modtagefaciliteter til rådighed i havne uden for Unionen, er det af afgørende betydning, at den kompetente myndighed nøje overvejer at anvende undtagelsen.**

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiell gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

- (24) Overvågning og håndhævelse bør lettes gennem et system baseret på elektronisk indberetning og udveksling af oplysninger. Med henblik herpå bør det eksisterende informations- og overvågningssystem, der er oprettet i henhold til direktiv 2000/59/EF, videreudvikles og fortsat drives på grundlag af eksisterende elektroniske datasystemer, navnlig Unionens informations- og udvekslingssystem (SafeSeaNet) og Inspektionsdatabasen (THETIS). Systemet bør også indeholde oplysninger om de modtagefaciliteter, der er tilgængelige i de forskellige havne.

(24a) Direktiv 2010/65/EU forenkler og harmoniserer de administrative procedurer i forbindelse med søtransport ved at gøre elektronisk overførsel af informationer mere generel og strømline meldeformaliteter. Vallettaerklæringen, som Rådet vedtog den 8. juni 2017, opfordrede Europa-Kommissionen til at foreslå passende opfølgning af revisionen af dette direktiv. Kommissionen foretog en offentlig høring om meldeformaliteter for skibe fra den 25. oktober 2017 til den 18. januar 2018. For at sikre en effektiv udvikling af informationssystemerne bør gennemførelsen af de nye elektroniske meldekrav for skibes affald ikke ændres ved gennemførelsen af forslaget til forordning om etablering af et miljø med et europæisk enstrengt system for søtransport og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU, som for nylig er blevet vedtaget af Kommissionen.

- (25) MARPOL-konventionen kræver, at de kontraherende parter holder oplysningerne om deres havnemodtagefaciliteter ajour og formidler disse oplysninger til IMO. Med henblik herpå har IMO etableret en database for havnemodtagefaciliteter inden for sit globale integrerede skibsinformationssystem ("GISIS"). Ved at indberette disse oplysninger til det informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem, der er oprettet i henhold til direktivet, og den efterfølgende overførsel af disse oplysninger via systemet til GISIS, vil medlemsstaterne ikke længere skulle indberette disse oplysninger separat til IMO.

- (25a) MEPC.1/Bekendtgørelse 834 indeholder bestemmelser om indberetning af påståede utilstrækkeligheder ved modtagefaciliteter i havne. Efter denne procedure kan et skib indberette sådanne utilstrækkeligheder til flagstatens administration, som dernæst giver IMO og havnestaten meddelelse om forholdet. Havnestaten bør undersøge indberetningen og reagere hensigtsmæssigt samt informere IMO og den indberettende flagstat. Hvis disse oplysninger om påståede utilstrækkeligheder indberettes direkte i det informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem, som er fastlagt i dette direktiv, kan disse oplysninger efterfølgende sendes til GISIS, hvorved medlemsstaterne i deres egenskab af flag- og havnestater fritages for deres indberetningspligt til IMO.
- (26) Der er behov for en yderligere harmonisering af undtagelsesordningen for skibe, der sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb, og navnlig bør de anvendte udtryk og betingelserne for disse fritagelser præciseres. REFIT-evalueringen og konsekvensanalysen har vist, at manglen på harmonisering af betingelserne for og anvendelsen af fritagelser har skabt en unødvendig administrativ byrde for skibe og havne.
- (26a) Nærskibstrafik har på grund af sine trafikmønstre, som er kendetegnet ved hyppige havneanløb, betydelige omkostninger under den nuværende ordning for aflevering af affald til modtagefaciliteter i havne, fordi de skal betale en afgift ved hvert eneste havneanløb. Samtidig sejler nærskibstrafikken ikke nok i fast rutefart til, at den kan fritages for betaling og aflevering af affald med den begrundelse. For at begrænse den finansielle byrde på sektoren bør det være muligt at pålægge fartøjer differentierede gebyrer afhængigt af den form for trafik, de er involveret i.
- (27) Undergruppen for havnemodtagefaciliteter, der blev oprettet under det europæiske forum for bæredygtig skibsfart og samlede en bred vifte af eksperter inden for forurening fra skibe og håndtering af affald fra skibe, blev opløst i december 2017 i lyset af de interinstitutionelle forhandlingers påbegyndelse. Eftersom undergruppen ydede Kommissionen værdifuld vejledning og ekspertise, ville det være ønskeligt at oprette en lignende ekspertgruppe med mandat til udveksling af erfaringer om gennemførelsen af dette direktiv.

- (28) Kommissionens beføjelser til at gennemføre direktiv 2000/59/EF bør ajourføres i overensstemmelse med traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).
- (29) Kommissionen bør tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastlægge en metode til anvendelse af undtagelsen baseret på tilstrækkelig lagerkapacitet og videreudvikle det oplysnings-, overvågnings- og håndhævelsessystem, der oprettes i henhold til dette direktiv. Gennemførelsesretsakterne bør vedtages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹¹.
- (30) For at tage hensyn til den globale udvikling og fremme en miljøvenlig affaldshåndtering om bord bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af dette direktiv for at ajourføre referencerne til internationale instrumenter og bilagene og for at ændre henvisninger til internationale instrumenter for om nødvendigt at forhindre, at ændringer af disse internationale instrumenter gælder i forbindelse med dette direktiv, og for at udvikle fælles kriterier for anerkendelse af "grønne skibe" med det formål at indrømme disse skibe en nedsat affaldsafgift. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet og sørge for, at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016¹². For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

¹² EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (31) Målet for dette direktiv, nemlig at beskytte havmiljøet imod udtømmning af affald til søs, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (32) Unionen er præget af regionale forskelle på havneniveau, hvilket også kan konstateres i den territoriale konsekvensanalyse. Havne varierer afhængigt af geografisk placering, størrelse, administrativ struktur og ejerskab, og karakteriseres ved den type skibe, der normalt anløber. Desuden afspejler affaldshåndteringssystemerne forskellene på kommunalt plan samt den underliggende infrastruktur til affaldshåndtering.
- (32a) For ikke at pålægge indlandsmedlemsstater, som hverken har havne eller skibe, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, en uforholdsmæssig stor administrativ byrde bør disse medlemsstater kunne fravige bestemmelserne i dette direktiv. Indlandsmedlemsstater, som har skibe, der fører deres flag, bør dog kun kunne fravige de bestemmelser, der finder anvendelse på havne. Det betyder, at de ikke er forpligtet til at gennemføre dette direktiv eller visse bestemmelser heri, så længe nævnte betingelser er opfyldt.
- (33) Direktiv 2000/59/EF bør derfor ophæves –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

AFSNIT 1: ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand

Dette direktiv har til formål at beskytte havmiljøet mod de negative virkninger fra udtømmning af affald fra skibe, der anvender havne i Unionen, samt sikre en ubesværet søtransport ved at forbedre adgangen til tilstrækkelige modtagefaciliteter i havne og afleveringen af affald til disse faciliteter.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved

- a) "skib": et søgående fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet, herunder fiskerfartøjer og fritidsbåde, hydrofoilbåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer og flydende materiel
- b) "MARPOL-konventionen": den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe i sin aktuelle udgave
- c) "affald fra skibe": alt affald, herunder lastrester, der genereres under skibets drift eller under lastning, losning og rengøring og rensningshandlinger og falder ind under anvendelsesområdet for bilag I, II, IV, V og VI til MARPOL-konventionen, og passivt fisket affald
- ca) passivt fisket affald: affald, der samles i garn under fiskeri
- d) "lastrester": rester af ethvert lastmateriale om bord, som forbliver på dækket eller i lastrum eller tanke efter lastning og losning, herunder restmængder eller spild ved lastning og losning, uanset om det er i våd eller tør tilstand eller indeholdt i vaskevand, undtagen laststøv der forbliver på dækket efter fejning eller støv på skibets ydre flader

- e) "modtagefaciliteter i havne": enhver facilitet, som er fast, flydende eller mobil, og som kan yde den tjeneste at modtage affald fra skibe
- f) "fiskerfartøj": ethvert skib, der er udstyret eller anvendes erhvervsmæssigt til fangst af fisk eller andre levende ressourcer fra havet
- g) "fritidsfartøj": et skib af en hvilken som helst type med en skroglængde på 2,5 meter eller mere, uanset fremdrivningsmiddel, beregnet til sports- eller fritidsformål og ikke til erhvervsmæssige formål
- h) [...]
- i) "indenrigsfart": en sejlads i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme havn eller en anden havn i samme medlemsstat
- j) "havn": et sted eller et geografisk område, hvor der er foretaget anlægsarbejder og forefindes udstyr, primært udformet til at modtage skibe, herunder ankerpladser inden for havnens jurisdiktion
- k) [...]
- l) "tilstrækkelig lagerkapacitet": tilstrækkelig kapacitet til at opbevare affaldet om bord fra afgangstidspunktet til den næste anløbshavn, herunder det affald, der forventeligt vil blive produceret under rejsen
- m) "fast rute fart": trafik baseret på en offentliggjort eller planlagt liste over afgang- og ankomsttider mellem identificerede havne eller gentagne overfarter, der udgør en anerkendt tidsplan [...] ¹³
- n) "regelmæssige havneanløb": gentagne rejser foretaget med det samme skib, der følger et fast mønster mellem identificerede havne eller foretager en række rejser fra og til samme havn uden mellemliggende anløb

¹³ SE: foreslår en tidsfrist på mindst tre måneder.

- o) "hyppige havneanløb": et skibs anløb til samme havn mindst én gang hver fjortende dag
- p) "GISIS": det globale integrerede skibsinformationssystem oprettet af Den Internationale Søfartsorganisation.
- q) "indirekte afgift ": en afgift betalt for tilrådighedsstillelse af modtagefacilitetstjenester i havnen, uanset den faktiske aflevering af affald fra skibe,

"affald fra skibe" som defineret i litra c), **ca)** og d) anses for affald som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2008/98/EF.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for:

- a) alle skibe, uanset flag, som anløber eller opererer i en havn i en medlemsstat, med undtagelse af skibe, der udfører havnerelaterede tjenester som defineret i forordning (EU) 2017/352, alle orlogsfartøjer, marinehjælpekibe og andre skibe, der ejes eller drives af en stat og på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikkekommercielle formål
- b) alle havne i medlemsstaterne, som normalt anløbes af skibe, der er omfattet af litra a). Med henblik på dette direktiv og for at undgå unødigt forsinkelse for skibe kan medlemsstaterne beslutte at udelukke ankerpladserne fra deres havne [...] **med henblik på** anvendelsen af artikel 6, 7 og 8.

2. Medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at sikre, at skibe, der ikke falder ind under dette direktivs anvendelsesområde, hvor det med rimelighed er muligt, afleverer deres affald på en måde, som er i overensstemmelse med dette direktiv.

3. Medlemsstater, der hverken har havne eller skibe, der fører deres flag og er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan fravige bestemmelserne i dette direktiv med undtagelse af forpligtelsen i tredje afsnit.

Medlemsstater, der ikke har havne, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, kan fravige de bestemmelser i dette direktiv, der udelukkende vedrører havne.

De medlemsstater, som agter at benytte undtagelserne i denne artikel, meddeler senest på [gennemførelsesdatoen for dette ændringsdirektiv] Kommissionen, om betingelserne er opfyldt, og underretter derefter årligt Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer. Indtil de pågældende medlemsstater har gennemført og implementeret dette direktiv, må de ikke have havne, der falder inden for direktivets anvendelsesområde, eller tillade skibe eller fartøjer, der falder inden for direktivets anvendelsesområde, at føre deres flag.

AFSNIT 2:

TILRÅDIGHEDSSTILLELSE AF PASSENDE MODTAGEFACILITETER I HAVNE

Artikel 4

Modtagefaciliteter i havne

1. Medlemsstaterne sikrer, at der i havne stilles modtagefaciliteter til rådighed, som er tilstrækkelige til at imødekomme behovene for de skibe, der normalt anløber havnene, uden at forårsage unødigt forsinkelse af skibene.
2. Medlemsstaterne sørger for, at:
 - a) modtagefaciliteterne har kapacitet til at modtage de typer og mængder af affald fra skibe, som normalt anløber havnen, under hensyntagen til de operationelle behov hos havnens brugere, havnens størrelse og geografiske placering, typen af skibe, der anløber havnen [...], og de undtagelser, der er omhandlet i artikel 9
 - b) formaliteterne og de praktiske ordninger vedrørende brug af faciliteterne er enkle og hurtige for at undgå unødige forsinkelser og ulemper for skibe
 - ba) de afgifter, der opkræves for aflevering af affald, ikke afskrækker skibene fra at benytte modtagefaciliteterne i havnen

c) modtagefaciliteterne tillader håndtering af affald fra skibe på en miljømæssig forsvarlig måde i overensstemmelse med kravene i direktiv 2008/98/EF og anden relevant EU-lovgivning om affald. Med henblik herpå sikrer medlemsstaterne særskilt indsamling af affald fra skibe i havne som krævet i EU's affaldslovgivning, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF, direktiv 2012/19/EU¹⁴ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF¹⁵. For at lette denne proces kan modtagefaciliteterne indsamle særskilte affaldsfraktioner i overensstemmelse med de affaldskategorier, der er defineret i MARPOL-konventionen under hensyntagen til dens retningslinjer. Dette litra finder anvendelse, uden at dette berører de strengere krav i forordning (EF) nr. 1069/2009 vedrørende håndtering af køkken- og madaffald.

3. Medlemsstaterne anvender i deres egenskab af flagstater IMO-formularerne og -procedurerne til at give IMO og havnestatens myndigheder meddelelse om påståede utilstrækkeligheder ved modtagefaciliteter i havne.

[...]

Medlemsstaterne undersøger i deres egenskab af havnestater alle indberettede tilfælde af påståede utilstrækkeligheder og anvender IMO-formularerne og -procedurerne til at give IMO og den indberettende flagstat meddelelse om resultatet af undersøgelsen.

5. Medlemsstaterne sikrer, at enhver part, der er involveret i aflevering eller modtagelse af affald fra skibe, kan kræve erstatning for skader forårsaget af unødigt forsinkelse.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/19/EF af 4. juli 2012 om affald af elektrisk og elektronisk udstyr (WEEE) (EUT L 197 af 24.7.2012, s. 38).

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF af 6. september 2006 om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer samt om ophævelse af direktiv 91/157/EØF (EØS-relevant tekst) (EUT L 266 af 26.9.2006, s. 1).

Artikel 5

Planer for modtagelse og håndtering af affald

1. Medlemsstaterne sikrer, at der udarbejdes og gennemføres en hensigtsmæssig plan for modtagelse og håndtering af affald for alle havne efter høring af de berørte parter, især havnebrugerne eller deres repræsentanter **og**, hvis det er relevant, lokale kompetente myndigheder, operatører af havnemodtage**faciliteter** og organisationer, der gennemfører udvidet producent**ansvar**. Disse høringer bør afholdes både under den indledende udarbejdelse af planerne og efter deres vedtagelse, især når der er sket betydelige ændringer med hensyn til kravene i artikel 4, 6 og 7. [...]

1a¹⁶. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af planer for modtagelse og håndtering af affald i henhold til stk. 1 vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter for at fastlægge de detaljerede elementer, der skal være omfattet af sådanne planer, som skal gælde for alle typer affald fra skibe, som normalt anløber havnen, og være baseret på havnens størrelse og den type skibe, som anløber den. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 20, stk. 2. Den første af disse gennemførelsesretsakter vedtages senest den [EUT: indsæt datoen for ikrafttrædelsen + 12 måneder].

2. Medlemsstaterne sikrer, at følgende oplysninger i planerne for modtagelse og håndtering af affald vedrørende adgangen til tilstrækkelige modtagefaciliteter i deres havne tydeligt meddeles skibsoperatørerne og offentliggøres og gøres let tilgængelige:
 - a) modtagefaciliteternes placering for hver kajplads
 - b) en liste over affald fra skibe, der normalt håndteres af havnen
 - c) en liste over kontaktpunkter, operatører af havnemodtagefaciliteter og de tjenester, der udbydes
 - d) en beskrivelse af procedurerne for aflevering af affald

¹⁶ Kommissionen: forbehold.

- e) en beskrivelse af omkostningsdækningen, herunder de indirekte afgifter og beregningsgrundlaget, og affaldshåndteringsordningerne og finansiering, hvor det er relevant, og
- f) [...]

Disse oplysninger skal ligeledes stilles til rådighed elektronisk og ajourføres i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF¹⁷.

- 3. De i stk. 1 omhandlede planer for modtagelse og håndtering af affald kan, når det er nødvendigt af effektivitetshensyn, udarbejdes i fællesskab mellem to eller flere nabohavne i samme region under passende deltagelse af hver havn, forudsat at behovet for og adgangen til modtagefaciliteter i havnen er præciseret for hver enkelt havn.
- 4. Medlemsstaterne evaluerer og godkender planen for modtagelse og håndtering af affald og sørger for, at den godkendes på ny mindst hvert femte år¹⁸, efter den er blevet godkendt eller godkendt på ny, samt efter betydelige ændringer i havnens drift. Disse ændringer omfatter, men er ikke begrænset til, strukturelle ændringer i trafikken til havnen, udvikling af ny infrastruktur, ændringer i efterspørgslen og tilrådighedsstillelsen af modtagefaciliteter og nye behandlingsteknikker ombord.

Medlemsstaterne overvåger havnens gennemførelse af planen for modtagelse og håndtering af affald. Hvis der i denne femårige periode ikke er sket betydelige ændringer, kan deres fornyede godkendelse bestå i en validering af de eksisterende planer.

- 5. [...]

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s.10).

¹⁸ MT: foreslår tre år.

AFSNIT 3

AFLEVERING AF AFFALD FRA SKIBE

Artikel 6

Forudanmeldelse af affald

1. Operatøren, agenten eller skibsføreren på et skib, der falder inden for direktiv 2002/59/EF, og som planlægger at anløbe en havn i Unionen, udfylder formularen i bilag II til nærværende direktiv sandfærdigt og præcist og meddeler disse oplysninger til den myndighed eller det organ, der er udpeget til dette formål af den medlemsstat, hvor den pågældende havn er beliggende:
 - a) mindst 24 timer inden ankomsten, hvis anløbshavnen kendes eller
 - b) så snart anløbshavnen kendes, hvis denne oplysning først foreligger mindre end 24 timer inden ankomsten eller
 - c) senest ved afsejling fra den foregående havn, hvis sejladsens varighed er under 24 timer.
2. De oplysninger, der er omhandlet i stk. 1 i nærværende artikel, indberettes elektronisk i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EU og direktiv 2010/65/EF¹⁹.
3. De i stk. 1 nævnte oplysninger skal være tilgængelige om bord, helst i elektronisk form, i det mindste indtil næste anløbshavn og stilles til rådighed på forlangende for den relevante medlemsstats myndigheder.
4. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der meddeles efter denne artikel, undersøges og straks deles med de relevante håndhævende myndigheder.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).

Artikel 7

Aflevering af affald fra skibe

1. Skibsføreren på et skib, der anløber en havn i Unionen, skal, før skibet forlader havnen, aflevere alt sit affald, der transporteres ombord, til en modtagefacilitet i havnen i overensstemmelse med de relevante udtømningsnormer, der er fastsat i MARPOL-konventionen.
- 2²⁰. Ved aflevering udfylder operatøren af havnemodtagefaciliteten eller myndigheden i den havn, hvor affaldet blev afleveret, sandfærdigt og præcist formularen i bilag 3 og udsteder og leverer uden unødigt forsinkelse affaldskvitteringen til skibet.

Kravet i stk. 1 gælder ikke i små havne med ubemandede faciliteter eller [...] i fjerntliggende havne [...], forudsat at den medlemsstat, hvor sådanne havne er beliggende, har underrettet disse havne elektronisk i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv.

3. Operatøren, agenten eller skibsføreren på et skib, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, indberetter inden afrejse, så snart de er modtaget, elektronisk oplysningerne fra affaldskvitteringen i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv, i overensstemmelse med direktiv 2002/59/EU og direktiv 2010/65/EF.

Oplysningerne fra affaldskvitteringen som nævnt i dette stykke skal være tilgængelige om bord sammen med den behørig olieoptegnelsesbog, fragtoptegnelsesbog, affaldsoptegnelsesbog eller affaldsstyringsplan og på forlangende stilles til rådighed for medlemsstatens myndigheder.

4. [...]
5. Uanset stk. 1 kan et skib fortsætte til næste anløbshavn uden at aflevere affaldet, hvis:

²⁰ FR: foreslår at begrænse pligten til at udstede en kvittering til skibe på over 45 meter.

- a) det fremgår af de oplysninger, der er givet efter bilag 2 og 3, at der er tilstrækkelig dedikeret lagerkapacitet til alt det affald, der er blevet og vil blive akkumuleret under skibets planlagte sejlads til den næste anløbshavn [...]
 - aa) det fremgår af de tilgængelige oplysninger om bord på skibe, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, at der er tilstrækkelig dedikeret lagerkapacitet til alt det affald, der er blevet og vil blive akkumuleret under skibets planlagte sejlads til den næste anløbshavn, eller
 - b) skibet kun ligger ved ankerplads i mindre end 24 timer eller under ugunstige vejrforhold, hvor et sådant område ikke er blevet udelukket fra havnens anvendelsesområde i overensstemmelse med artikel 3.
6. For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af undtagelsen vedrørende tilstrækkelig dedikeret lagerkapacitet tillægges Kommissionen gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge metoderne til beregning af den tilstrækkelige dedikerede lagerkapacitet om bord. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 20, stk. 2.
7. Hvis det ikke på baggrund af de oplysninger, der er tilgængelige, herunder oplysninger, der er tilgængelige elektronisk i det informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem, der er omhandlet i artikel 14 eller i GISIS, kan fastslås, at der er tilstrækkelige faciliteter til rådighed i den næste anløbshavn, eller hvis denne havn er ukendt, skal medlemsstaten kræve, at skibet før afgang afleverer alt det affald, der ikke kan modtages og håndteres korrekt i den næste anløbshavn.
8. Anvendelsen af stk. 5 berører ikke de strengere krav for skibe, der er vedtaget i overensstemmelse med folkeretten.

Ordninger for omkostningsdækning

1. Medlemsstaterne sikrer, at omkostningerne til drift af faciliteter til modtagelse og behandling af affald fra skibe, bortset fra lastrester, dækkes gennem opkrævning af en afgift fra skibe. Medlemsstaterne kan tillade, at omkostningsdækning suppleres med alternative finansieringssystemer som f.eks. indtægter fra affaldshåndteringsordninger og finansiering, hvor det er relevant [...]

1a²². For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af ordninger for

omkostningsdækning i henhold til stk. 1 vedtager Kommissionen

gennemførelsesretsakter for at fastsætte kategorierne af omkostninger og

nettoindtægter i forbindelse med driften og administrationen af modtagefaciliteter i

havne på grundlag af en evaluering af samtlige følgende elementer:

- a) **direkte driftsomkostninger, som opstår i forbindelse med den faktiske aflevering af affald fra skibe**
- b) **indirekte administrative omkostninger, der opstår som led i styringen af systemet i havnen og**
- c) **nettoprovenuet fra alternative finansieringssystemer, herunder affaldshåndteringsordninger og national eller regional finansiering, der er til rådighed.**

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 20, stk. 2. Den første af disse gennemførelsesretsakter vedtages senest den [EUT: indsæt datoen for ikrafttrædelsen + 12 måneder].

2. Ordningen for omkostningsdækning må ikke tilskynde skibe til at udtømme deres affald i havet. Med henblik herpå anvender medlemsstaterne følgende principper i udformningen og forvaltningen af ordningerne for omkostningsdækning i havne:

²¹ DE og EL: generelt undersøgelsesforbehold.

²² Kommissionen: forbehold.

- a) skibe skal betale en indirekte afgift, uanset om der afleveres affald til en modtagefacilitet i havnen
- b) den indirekte afgift skal dække de indirekte administrationsomkostninger samt en væsentlig del af de direkte driftsomkostninger [...]. Den væsentlige del af de direkte driftsomkostninger skal udgøre mindst 30 % af de samlede direkte omkostninger i forbindelse med den faktiske aflevering af affald i løbet af det foregående år
- c) for at give et maksimalt incitament til at aflevere affald som defineret i bilag V til MARPOL-konventionen bortset fra lastrester skal der ikke kræves nogen direkte afgift for dette affald for at sikre ret til aflevering af affald uden yderligere afgifter på grundlag af mængden af afleveret affald, undtagen når denne mængde af afleveret affald overstiger den maksimale dedikerede lagerkapacitet som omhandlet i formularen i bilag 2 til dette direktiv²³. Passivt fisket affald er omfattet af denne ordning, herunder retten til aflevering
- ca) **for** at undgå, at omkostningerne til indsamling og behandling af passivt fisket affald udelukkende bæres af brugere af havnen, kan medlemsstaterne beslutte at dække disse omkostninger med indtægter fra alternative finansierings**systemer, herunder affaldshåndterings**ordninger **og national eller regional finansiering, der er til rådighed** [...]
- d) **den** indirekte afgift omfatter ikke affald fra røggasrensningsanlæg, hvortil omkostninger dækkes med udgangspunkt i de typer og mængder af affald, der afleveres.

3. Den del af omkostningerne, som eventuelt ikke dækkes af den i litra b) omhandlede afgift, dækkes med udgangspunkt i de typer og de mængder affald, som skibet faktisk afleverer.

4. [...]

4a. Afgifterne kan differentieres på følgende grundlag:

- a) skibets kategori, type og størrelse

²³ Kommissionen: forbehold.

- b) [...]
- c) levering af tjenester til skibe uden for havnens normale driftstid **eller**
- d) affaldets farlige karakter [...]
- e) [...]

4b. Afgifterne kan nedsættes på følgende grundlag:

- a) den form for skibsfart, skibet sejler, navnlig hvis et skib sejler nærskibsfart, eller**
- b) skibets design, udstyr og drift påviser, at skibet producerer en reduceret mængde affald og håndterer affaldet på en bæredygtig og miljømæssig forsvarlig måde.**

4c [...] . Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter senest [*EUT: indsæt datoen for ikrafttrædelsen + 12 måneder*] for at fastlægge kriterierne for at fastslå, om et skib opfylder kravene i stk. **4b**, litra **b)**, med hensyn til skibets håndtering af affald ombord. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 20, stk. 2.

- 5. [...]
- 6. For at sikre at afgifterne er rimelige, klare og ikkediskriminerende, og at de afspejler omkostningerne i forbindelse med de faciliteter og tjenesteydelser, der stilles til rådighed og i givet fald benyttes, bør afgiftsbeløbet og beregningsgrundlaget offentliggøres for havnens brugere.

Artikel 9

Undtagelser

1. Medlemsstaterne kan fritage et skib, der anløber deres havne, fra forpligtelserne i artikel 6, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, hvis der er tilstrækkelige beviser for, at følgende betingelser er opfyldt:
 - a) skibet sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb
 - b) der findes en ordning til at sikre, at affaldet afleveres, og afgifterne betales i en havn på skibets rute og
 - c) ordningen under litra b) kan dokumenteres ved hjælp af en underskrevet kontrakt med en havn eller et affaldsfirma, affaldsleveringskvitteringer og en bekræftelse af, at ordningen er blevet meddelt alle havne på skibets rute og godkendt af den havn, hvor afleveringen og betalingen finder sted. [...] ²⁴²⁵²⁶.
2. Hvis fritagelsen gives, udsteder den medlemsstat, hvor havnen er beliggende, et fritagelsescertifikat baseret på formularen i bilag 5, der bekræfter, at skibet opfylder de nødvendige betingelser og krav for anvendelsen af fritagelsen med angivelse af fritagelsens varighed.
3. Medlemsstaterne indberetter elektronisk oplysningerne fra fritagelsescertifikatet i den del af informations-, overvågnings- og håndhævelsessystemet, der er omhandlet i artikel 14 i dette direktiv, i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 2002/59/EF.

²⁴ NL: foreslår at tilføje følgende som litra d): "uanset den fritagelse, der er blevet indrømmet i afgangshavnen, må et skib ikke sejle videre til den næste anløbshavn, hvis der ikke er tilstrækkelig dedikeret lagerkapacitet til alt det affald, der er blevet og vil blive akkumuleret under skibets planlagte sejlads til den næste anløbshavn."

²⁵ Kommissionen: forbehold.

²⁶ ES og FI: forbehold.

4. Medlemsstaterne sørger for en effektiv overvågning og håndhævelse af ordningen for aflevering af affald og betaling af afgiften for de fritagne fartøjer, der besøger deres havne.

AFSNIT 4:

HÅNDHÆVELSE

Artikel 10

Inspektioner

Medlemsstaterne sikrer, at ethvert skib kan underkastes inspektion med henblik på at kontrollere, at det overholder kravene i dette direktiv.

Artikel 11

Inspektioner i forbindelse med havnestatskontrol

[...]

Artikel 12

Inspektioner uden for havnestatskontrol

[...]

Artikel 12a

Inspektionsforpligtelser

1. Medlemsstaterne foretager inspektion af skibe, der anløber deres havne, svarende til mindst 10 % af det samlede antal individuelle skibe, der årligt anløber medlemsstaten. Det samlede antal individuelle skibe, der anløber en medlemsstat, beregnes som det gennemsnitlige antal individuelle skibe i de foregående tre år som indberettet gennem det informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem, der er omhandlet i artikel 13.
2. [...]

3. Medlemsstaterne opfylder det antal inspektioner, der er angivet i stk. 1 [...], ved at udvælge skibe på grundlag af en risikobaseret EU-udvælgelsesmekanisme. For at sikre harmonisering af inspektionerne og fastsætte ensartede betingelser for udvælgelse af skibe til inspektion tillægges Kommissionen gennemførelsesbeføjelser til at definere principperne for og elementerne i Unionens risikobaserede udvælgelsesmekanisme i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 19, stk. 2.

Ved udvælgelsen af de skibe, der skal inspiceres, skal medlemsstaterne navnlig være opmærksomme på:

- a) skibe, der ikke har opfyldt meddelelseskravene i artikel 6 og 7
- b) skibe, for hvilke gennemgangen af de oplysninger, der er fremsendt i henhold til artikel 6, 7 og 9, har afsløret andre grunde til at formode, at skibet ikke opfylder dette direktiv.

4. [...]

5. Medlemsstaterne fastlægger procedurer for inspektion af skibe, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, med henblik på, **så vidt det er praktisk muligt**, at sikre overholdelsen af dette direktiv.
6. Hvis den relevante myndighed i medlemsstaten ikke er tilfreds med resultaterne af inspektionen, sørger den for, at skibet ikke forlader havnen, før det har afleveret sit affald til en modtagefacilitet i havnen i overensstemmelse med artikel 7, uden at dette berører anvendelsen af de sanktioner, der er omhandlet i artikel 16.

Artikel 13

Informations-, overvågnings- og håndhævelsessystem

Gennemførelsen og håndhævelsen af dette direktiv lettes ved hjælp af den elektroniske indberetning og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, der er fastsat i artikel 14 og 15.

Artikel 14

Indberetning og udveksling af oplysninger

1. Indberetningen og udvekslingen af oplysninger baseres på Unionens informations- og udvekslingssystem (SafeSeaNet) som omhandlet i artikel 22a, stk. 3, og bilag III til direktiv 2002/59/EF.
2. Medlemsstaterne sørger for elektronisk indberetning af følgende data inden for en rimelig frist, jf. direktiv 2010/65/EU²⁷:
 - a) oplysninger om det faktiske ankomsttidspunkt og afgangstidspunkt for hvert skib, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2002/59/EF, som anløber en EU-havn sammen med en identifikator for den pågældende havn
 - b) oplysningerne i affaldsanmeldelsen, jf. bilag 2
 - c) oplysningerne i affaldskvitteringen, jf. bilag 3
 - d) oplysningerne i fritagelsescertifikatet, jf. bilag 5.
3. [...]
4. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der er opført i artikel 5, stk. 2, er elektronisk tilgængelige for SafeSeaNet.

²⁷ FR: forbehold med hensyn til revisionen af direktiv 2010/65 i afventning af analysen af den foreslåede revision (artikel 14 og 15).

Artikel 15

Registrering af inspektioner

1. Kommissionen udvikler, vedligeholder og opdaterer en inspektionsdatabase, som alle medlemsstaterne har adgang til, og som indeholder alle de oplysninger, der er nødvendige for gennemførelsen af den inspektionsordning, der indføres ved dette direktiv. Denne database vil være baseret på den inspektionsdatabase, der er omhandlet i artikel 24 i direktiv 2009/16/EF, og vil have samme funktionaliteter som sidstnævnte database.
2. Medlemsstaterne sørger for, at oplysninger om de inspektioner, der foretages efter dette direktiv, herunder oplysninger om fejl og mangler samt udstedte forbud mod sejlads, straks overføres til inspektionsdatabasen, så snart inspektionsrapporten er udarbejdet, eller forbuddet mod sejlads er blevet ophævet, eller en fritagelse er blevet udstedt.
3. [...]
4. Kommissionen sikrer, at inspektionsdatabasen gør det muligt at hente alle relevante data, som medlemsstaterne har indberettet, med henblik på at overvåge gennemførelsen af dette direktiv. Kommissionen sikrer også, at inspektionsdatabasen leverer oplysninger til Unionens risikobaserede udvælgelsesmekanisme.
5. Medlemsstaterne skal til enhver tid have adgang til de registrerede oplysninger.

Artikel 16

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

AFSNIT 5: AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 17

Udveksling af erfaringer

Kommissionen sørger for tilrettelæggelse af udveksling af erfaringer mellem medlemsstaternes nationale myndigheder og eksperter, herunder fra den private sektor, om anvendelsen af dette direktiv i Unionens havne.

Artikel 18

Ændringsprocedure

1. Kommissionen bemyndiges til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 19 med henblik på at ændre bilagene til dette direktiv og henvisningerne til IMO-instrumenter, i det omfang det er nødvendigt for at bringe dem i overensstemmelse med EU-lovgivningen eller for at tage hensyn til udviklingen på internationalt niveau, især i forhold til IMO.
2. Kommissionen kan også ved hjælp af delegerede retsakter [...] ændre bilag **2, 3 og 5²⁸** til dette direktiv, når det er nødvendigt for at forbedre gennemførelses- og overvågningsordningerne i dette direktiv, navnlig dem, der er fastsat i artikel 6, 7 og 9, for at sikre en effektiv anmeldelse og aflevering af affald samt en korrekt anvendelse af undtagelser.
- 3²⁹. Under særlige omstændigheder, når det er behørigt begrundet ud fra en relevant analyse foretaget af Kommissionen, og for at undgå en alvorlig og uacceptabel trussel mod søfartssikkerheden, sundheden, leveforholdene eller arbejdsvilkårene ombord eller havmiljøet eller for at undgå uforenelighed med Unionens søfartslovgivning, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 19 for at ændre dette direktiv med henblik på ikke at anvende en ændring af MARPOL-konventionen i forbindelse med dette direktiv.

²⁸ Kommissionen: forbehold med hensyn til at lade bilag 1 og 4 udgå.

²⁹ BE, DE, IT, MT og NL: forbehold.

4. De delegerede retsakter, der er fastsat i denne artikel, vedtages senest tre måneder før udløbet af den internationalt fastsatte periode for stiltiende accept af den pågældende ændring eller den planlagte dato for nævnte ændrings ikrafttræden.

I perioden forud for en sådan delegeret retsakts ikrafttræden afstår medlemsstaterne fra at tage initiativ til at indarbejde ændringen i national lovgivning eller til at anvende ændringen af det pågældende internationale instrument.

Artikel 19

Udøvelse af de delegerede beføjelser

- 1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 18, stk. 1, 2 og 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [*ikrafttrædelsesdatoen for dette direktiv*].
Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
2. Den i artikel 18, stk. 1, 2 og 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
- 2a. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

3. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 18, stk. 1, 2 og 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 20

Udvalg

1. Kommissionen bistås af udvalget for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002³⁰. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 21

Ændring af direktiv 2009/16/EF

[...]

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1).

Artikel 22

Ændring af direktiv 2010/65/EU

I direktiv 2010/65/EU foretages følgende ændringer:

I punkt A i bilaget ændres nr. 4 således:

"4. Anmeldelse om affald fra skibe, herunder restmængder.

Artikel 6, [...] 7 og 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 201X/XX/EU".

Artikel 23

Ophævelse

Direktiv 2000/59/EF ophæves.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv.

Artikel 24

Evaluerings

Kommissionen evaluerer dette direktiv og forelægge resultaterne af evalueringen for Europa-Parlamentet og Rådet senest syv år efter [ikrafttrædelsesdatoen].

Artikel 25

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest [36 måneder efter ikrafttrædelsen] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 26

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 27

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG 1

[...]

³¹ Kommissionen: forbehold med hensyn til at lade bilag 1 og 4 udgå.

[...]

BILAG 2

STANDARDFORMULAR TIL FORUDANMELDELSE AF AFFALD TIL MODTAGEFACILITETER I HAVNE

Meddelelse om aflevering af affald til: (angiv bestemmelseshavn, jf. artikel 6 i direktiv XXXX/XX/EU)

Denne formular bør opbevares om bord på fartøjet sammen med den behørig olieoptegnelsesbog, fragtoptegnelsesbog eller affaldsoptegnelsesbog som krævet i MARPOL-konventionen.

1. SKIBSOPLYSNINGER

1.1 Skibets navn:	1.5 Ejer eller operatør:
1.2 IMO-nummer:	1.6 Kendingsnummer eller -bogstaver:
	1.6a MMSI-nummer:
1.3 Bruttotonnage:	1.7 Flagstat:
1.4 Skibstype:	Olietankskib Kemikalietanker Bulkskib RO-RO Container Andet (specificer)

2. HAVNE- OG REJSEOPPLYSNINGER

2.1 Sted/Terminalnavn:	2.6 Sidste havn, hvor der blev afleveret affald:
2.2 Ankomstdato og -tidspunkt:	2.7 Dato for sidste aflevering:
2.3 Afrejsedato og -tidspunkt:	2.8 Næste afleveringshavn:
2.4 Sidste havn og land:	2.9 Person, der indsender denne formular er (hvis anden end skibsføreren):
2.5 Næste havn og land (hvis kendt):	

3. TYPE OG MÆNGDE AFFALD OG LAGRINGSKAPACITET³²

Type	Affald, der skal afleveres (m ³)	Maksimal dedikeret lagerkapacitet til affald (m ³)	Affaldsmængde, der beholdes om bord (m ³)	Den havn, hvor det resterende affald vil blive afleveret	Skønnet affaldsmængde der vil blive produceret mellem meddelelsen og næste anløbshavn (m ³)
MARPOL Bilag I – Olie					
Olieholdigt ballastvand					
Olierester (slam)					
Olieholdigt tankskyllevand					
Beskidt ballastvand					
Skæl og slam fra tankrensning					
Andet (angiv nærmere)					

³² SI: foreslår kategorien "andet" affald.

MARPOL Bilag II – NLS³³					
Kategori X-substans					
Kategori Y-substans					
Kategori Z-substans					
AS- andre substanser					
MARPOL Bilag IV – Spildevand					
MARPOL Bilag V – Skrald					
A. Plast					
B. Madrester					
C. Husholdningsaffald (f.eks. papirprodukter, klude, glas, metal, flasker, lertøj, osv.)					
D. Madolie					
E. Aske fra forbrændingsanlæg					
F. Driftsaffald					
G. Døde dyr					
H. Fiskeriudstyr					
I. E-affald					
J. Lastrester ³⁴ (skadelige for havmiljøet)					
K. Lastrester ³⁵ (ikke skadelige for havmiljøet)					
MARPOL Bilag VI – Luftforureningsrelateret					
Ozonnedbrydende stoffer og udstyr, der indeholder sådanne stoffer ³⁶					
Restprodukter fra udstødningsgas					

³³ Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den involverede NLS.

³⁴ Kan være et skøn. Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den tørre last.

³⁵ Kan være et skøn. Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den tørre last.

³⁶ Opstået fra normale vedligeholdelsesaktiviteter om bord.

Øvrigt affald, der ikke er dækket af MARPOL					
Passivt fisket affald					

Bemærkninger

1. Disse oplysninger anvendes til havnestatskontrol og andre inspektionsformål.
2. Denne formular udfyldes, medmindre skibet er omfattet af en fritagelse i henhold til artikel 9 i direktiv XXXX/XXXX/EU

BILAG 3

STANDARDFORMULAR TIL AFFALDSLEVERINGSKVITTERINGEN

Den udpegede repræsentant for leverandøren af modtagefaciliteterne udsteder denne formular til føreren af et skib, der har afleveret affald i overensstemmelse med artikel 7 i direktiv XXXX/XX/EU.

Denne formular skal opbevares om bord på fartøjet sammen med den behørig olieoptegnelsesbog, fragtoptegnelsesbog eller affaldsoptegnelsesbog som krævet af MARPOL.

1. MODTAGEFACILITET OG HAVNEOPLYSNINGER

1.1.	Sted/terminalnavn:
1.2.	Leverandør(er) af modtagefaciliteter
1.3.	Behandlingsfacilitetsleverandør(er) – hvis anden end ovenstående:
1.4.	Affaldsafleveringsdato og -tidspunkt fra: til:

2. SKIBSOPLYSNINGER

2.1.	Skibets navn:	2.5. Ejer eller operatør:
2.2.	IMO-nummer:	2.6. Kendingsnummer eller -bogstaver: MMSI-nummer:
2.3.	Bruttotonnage:	2.7. Flagstat:
2.4.	Skibstype: Olie tanker Kemikalie tanker Bulk skib Container ☐ Andet lastskib ☐ Passagerskib ☐ Ro-ro ☐ Andet (specificer)	

3. TYPE OG MÆNGDE AF MODTAGET AFFALD³⁷

MARPOL Bilag I – Olie	Mængde (m ³)		MARPOL Bilag V – Skrald	Mængde (m ³)
Olieholdigt ballastvand			A. Plast	
Olierester (slam)			B. Madrester	
Olieholdigt tankskyllevand			C. Husholdningsaffald (f.eks. papirprodukter, klude, glas, metal, flasker, lertøj, osv.)	
Beskidt ballastvand			D. Madolie	
Skæl og slam fra tankrensning			E. Aske fra forbrændingsanlæg	
Andet (angiv nærmere)			F. Driftsaffald	

³⁷ SI: foreslår kategorien "andet" affald.

MARPOL Bilag II – NLS	Mængde (m³)/Navn⁵	G. Døde dyr	
Kategori X-substans		H. Fiskeriudstyr	
Kategori Y-substans		I. E-affald	
		J. Lastrester ⁶ (skadelige for havmiljøet)	
		K. Lastrester ⁶ (ikke skadelige for havmiljøet)	
		MARPOL Bilag VI – Luftforureningsrelateret	Mængde (m³)
Kategori Z-substans		Ozonnedbrydende stoffer og udstyr, der indeholder sådanne stoffer	
AS – andre substanser		Restprodukter fra udstødningsgas	
MARPOL Bilag IV – Spildevand	Mængde (m³)	Øvrigt affald, der ikke er dækket af MARPOL	Mængde (m³)
		Passivt fisket affald	

Jeg bekræfter på havnefacilitetens vegne, at ovennævnte affald/restprodukter er blevet afleveret.

Underskrift: Fulde navn og firmastempel:

⁵ Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den involverede NLS

⁶ Angiv det rigtige forsendelsesnavn for den tørre last

BILAG 4

[...]

[...]

BILAG 5

Fritagelsescertifikat

**FRITAGELSESCERTIFIKAT I HENHOLD TIL ARTIKEL 9
I FORBINDELSE MED KRAVENE UNDER ARTIKEL 6,
ARTIKEL 7 OG ARTIKEL 8 I DIREKTIV XXXX/XX/EU
I HAVNEN[E] I [ANGIV HAVN] I [ANGIV MEDLEMSSTAT]¹**

Skibets navn, kendingsnummer eller -bogstaver Flagstat

[indsæt skibets navn] [indsæt IMO nummer]

[indsæt flagstatens navn]

sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige anløb i følgende havn(e), der befinder sig i
[indsæt medlemsstatens navn] ifølge en tidsplan eller forudbestemt rute:

[]

og anløber disse havne mindst en gang hver anden uge:

[]

og har indgået en aftale for at sikre betaling af afgifter for og aflevering af affald til havnen eller en
tredjepart i havnen:

[]

og er således fritaget, i henhold til [Indsæt relevant artikel i landets nationale lovgivning], fra
kravene om:

- ☐ obligatorisk aflevering af affald fra skibe
- ☐ forudanmeldelse af affald og
- ☐ betaling af den obligatoriske afgift i følgende havn(e):

¹ Slet det ikke gældende.

[...]

[]

Dette certifikat er gyldigt indtil [*indsæt dato*], medmindre begrundelsen for udstedelse af certifikatet ændres inden denne dato.

Sted og dato

.....
Navn

Titel
