



Bryssel den 31 maj 2018
(OR. en)

9011/1/18
REV 1

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

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

RAPPORT

från: Rådets generalsekretariat
till: Rådet

Föreg. dok. nr: ST 9011/18 TRANS 203 MAR 64 ENV 307 CODEC 780 PECHE 165

Komm. dok. nr: ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1

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 om ändring av direktiv
2009/16/EG och direktiv 2010/65/EU
– Allmän riktlinje

1. INLEDNING

1. Den 16 januari 2018 överlämnade kommissionen ovannämnda förslag till Europaparlamentet och rådet som en del av det så kallade paketet om cirkulär ekonomi.
2. Huvudsyftet med förslaget är att säkerställa en högre skyddsnivå för den marina miljön.
3. Kommissionen anser att en grundlig översyn är nödvändig 17 år efter ikraftträdandet av det nuvarande direktivet. Förslaget upphäver det nuvarande direktivet och ersätter det med ett nytt.

4. Direktivet tar upp bristen på systematisk registrering av avfall som avlämnas i hamnar och otillräckligt utbyte av information mellan medlemsstaterna. Kommissionen strävar efter att anpassa EU-lagstiftningen så långt som möjligt till internationella rättsliga ramar (Marpolkonventionen). Den har också fastställt att det nuvarande direktivet inte är fullt förenligt med unionens avfallslagstiftning och har för avsikt att åtgärda detta, bl.a. genom inrättande av planer för mottagande och hantering av avfall.
5. Genom direktivet inrättas också ett indirekt avgiftssystem för alla fartyg som ett incitament för att avlämna avfall till mottagningsanordningar i hamn.

2. ARBETET INOM RÅDET

6. Den 17 januari uppmanade det bulgariska ordförandeskapet kommissionen att lägga fram konsekvensbedömningen i arbetsgruppen för sjöfart. Därefter gjorde kommissionen den 24 januari en allmän presentation av förslaget för arbetsgruppen.
7. Arbetsgruppen för sjöfart behandlade förslaget vid sina möten den 1 och 21 februari, den 1 och 8 mars, den 12 och 19 april samt den 2, 14, 22 och 24 maj 2018. De viktigaste utmaningarna i ärendet rör kravet på att fartyg ska lämna det avfall som finns ombord innan fartyget lämnar varje hamn och på att driften av anordningarna för mottagning och hantering av avfall från fartyg ska täckas genom att en avgift tas ut från fartyg. Ordförandeskapet har utarbetat en text som är en kompromiss mellan bestämmelserna i direktivet för att komma till rätta med dessa frågor.

8. Arbetsgruppen för sjöfart enades om ett antal ändringar av kommissionens förslag, varav följande kan nämnas:
- Ett undantag för medlemsstater som varken har hamnar eller fartyg som för deras flagg.
 - En definition av passivt uppsamlat avfall.
 - En övergång från ett system med hamnstatskontrollinspektioner till ett riskbaserat tillvägagångssätt.
 - En inkludering av intäkter från system och medel för avfallshantering i kostnadstäckningssystemet.
9. Ordförandeskapet anser att den allmänna riktlinjen motsvarar en både välavvägd och enhetlig lösning på problemen i fråga.
10. Den 30 maj 2018 behandlade Coreper utkastet till allmän riktlinje och noterade de kvarstående reservationerna och samt beslutade att översända texten till rådet för antagande.

3. **ARBETET INOM EUROPAPARLAMENTET**

11. Europaparlamentets utskott för transport och turism (TRAN) utsåg den 15 mars 2018 Gesine Meissner (ALDE, DE) till föredragande. Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (ENVI) har delad befogenhet när det gäller vissa delar av förslaget. Fiskeriutskottet (PECH) kommer att avge ett yttrande om förslaget. Vid sitt möte den 7 juni 2018 höll utskottet för transport och turism en första diskussion om förslaget.

4. **KVARSTÅENDE RESERVATIONER OCH ÅTERSTÅENDE FRÅGOR**

12. Tyskland vidhåller en allmän granskningsreservation med avseende på kostnadstäckningssystemen i artikel 8.
13. Finland vidhåller en reservation mot stryningen av sista meningen i artikel 9.1 c, vilken begränsade undantaget till hamnar inom unionen.
14. Polen vidhåller en reservation mot tillägget av led d i artikel 9.1.
15. Kommissionen vidhåller i detta skede av förfarandet en allmän reservation mot eventuella ändringar av dess förslag, i avvaktan på Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen.
16. I syfte att tillhandahålla största möjliga incitament till avlämning av avfall vill kommissionen dessutom behålla förslaget om att ingen direkt avgift ska tas ut för avlämning av avfall som omfattas av bilaga V till Marpolkonventionen och beklagar införandet av ett undantag för fall där den avlämnade avfallsvolymen överskrider fartygets maximala lagringskapacitet för avfall. Kommissionen vill också begränsa undantaget från skyldigheterna i artiklarna 6, 7.1 och 8 med avseende på fall där det finns ett arrangemang för att säkerställa avlämning av avfallet och betalning av avgifterna i en hamn längs fartygets rutt. Slutligen vidhåller kommissionen en reservation mot införandet av genomförandeakter i artiklarna 5 och 8 samt den strykning av bilagorna 1 och 4 som följer av detta.

5. **SLUTSATS**

17. Rådet uppmanas att behandla den text som ordförandeskapet lagt fram enligt bilagan till detta dokument, så att en allmän riktlinje kan antas vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) (transportfrågor) den 7 juni 2018.

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 yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

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).

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

- (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/EG³, 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.
- (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 detta direktivs 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.

³ 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).

- (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 den utvärdering av det direktivet som genomfördes inom ramen för programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-utvärderingen).
- (9) Refit-utvärderingen har också visat att direktiv 2000/59/EG inte har varit helt effektivt på grund av bristande överensstämmelse med ramen för Marpolkonventionen. Dessutom har medlemsstaterna utvecklat olika tolkningar av de viktigaste begreppen i det 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 Refit-utvärderingen efterlystes ytterligare harmonisering av dessa begrepp och ytterligare anpassning till Marpolkonventionen för att undvika onödiga administrativa bördor både för hamnarna och hamnanvändarna.
- (10) Detta direktiv 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 2008/56/EG⁴ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG⁵ 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. Dessutom är begreppet "utökat producentansvar" en vägledande princip i unionens avfallslagstiftning, på grundval av vilken de som tillverkar produkter är ansvariga för sina produkters inverkan på miljön under produkternas hela livscykel. Dessa skyldigheter gäller även för hanteringen av avfall från fartyg.

⁴ 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).

⁵ 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).

- (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.
- (12a) I Europaparlamentets och rådets direktiv 20xx/.../EU av den [...] om ändring av direktiv 2008/98/EG om avfall⁶ (ramdirektivet om avfall) uppmanas medlemsstaterna att hejda uppkomsten av marint skräp som ett bidrag till FN: s mål för hållbar utveckling att förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet.
- (13) Majoriteten av det marina skräpet kommer från landbaserad verksamhet, men sjöfartsbranschen, inbegripet fiske- och fritidssektorerna, är också en viktig bidragande aktör, med utsläpp av fast avfall, inbegripet plastavfall och övergivna fiskeredskap, som går direkt ut i havet.
- (14) I kommissionens meddelande av den 2 december 2015, *Att sluta kretsloppet – en EU-handlingsplan för den cirkulära ekonomin*⁷, erkänns 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 [vilket också specificeras i MEPC.1/Circular 834]. Begreppet adekvat relaterar dels till driftsförhållandena vid anordningen med hänsyn till användarnas behov, dels till miljöledningen vid anordningarna i enlighet med unionens avfallslagstiftning. Det kan i vissa fall vara svårt att bedöma om en mottagningsanordning i hamn som är belägen utanför unionen uppfyller denna standard.

⁶ EUT C , , s. .

⁷ Kommissionens meddelande COM/2015/0614, *Att sluta kretsloppet – en EU-handlingsplan för den cirkulära ekonomin*, avsnitt 5.1.

- (16) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1069/2009⁸ 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 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. Om ett fartyg avlämnar en exceptionellt stor mängd avfall enligt bilaga V, i synnerhet driftsavfall, som överskrider den maximala särskilda lagringskapacitet för avfall som anges i formuläret för förhandsanmälan om avlämning av avfall får ytterligare en direkt avgift tas ut för att säkerställa att kostnaderna för mottagning av denna exceptionella avfallsmängd inte medför en oproportionerlig börda för en hamns kostnadstäckningssystem. Detta kan också vara fallet om den deklarerade särskilda lagringskapaciteten är orimlig eller oskälig. Fiske- och fritidssektorerna bör, med tanke på deras bidrag till uppkomsten av marint skräp, också ingå i detta system.

⁸ 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).

- (18a) I vissa medlemsstater har system inrättats för att tillhandahålla alternativ finansiering av kostnader för insamling och hantering av avfall från fiskeredskap och passivt uppsamlat avfall på land. Dessa system, som kan baseras på överenskommelser mellan hamnar och fiskesamhällen i medlemsstaterna, kan stödjas av system för utökat producentansvar vilket bör komplettera de kostnadstäckningssystem som inrättats i enlighet med detta direktiv. Som sådana bör dessa kostnadstäckningssystem, som baseras på tillämpningen av en indirekt avgift på 100 % för fast avfall från fartyg, inte avskräcka fiskehamnar att delta i befintliga system för passivt uppsamlat avfall.
- (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. Minskning av avfall uppnås huvudsakligen genom effektiv avfallssortering ombord i enlighet med IMO-riktlinjer för bilaga V till Marpolkonventionen och standarder som utarbetats av Internationella standardiseringsorganisationen.
- (20) Lastrester förblir lastägarens 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 avlämning av lastrester bör betalas av användaren av mottagningsanordningen, såsom anges i avtalen mellan berörda parter eller i andra lokala överenskommelser. Lastrester bör även inbegripa rester av oljehaltig last eller skadlig flytande last efter rengöring som omfattas av utsläppsnormer i bilagorna I och II till Marpolkonventionen och som under vissa omständigheter, i enlighet med dessa bilagor, inte måste avlämnas i hamn för att undvika onödiga driftskostnader för fartyg och trafikstockningar i hamnarna.

- (21) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352⁹ omfattar tillhandahållandet av mottagningsanordningar i hamn som en tjänst inom ramen för dess 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. Detta direktiv går utöver den ram som fastställs i den förordningen 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 Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG¹⁰, 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. I fall där det är svårt att avgöra om det finns adekvata mottagningsanordningar i hamnar utanför EU är det viktigt att den behöriga myndigheten noga överväger tillämpningen av undantaget.

⁹ 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).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

- (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.
- (24a) Genom direktiv 2010/65/EU förenklas och harmoniseras de administrativa förfaranden som gäller för sjöfarten genom en mer allmän användning av elektronisk informationsöverföring och en rationalisering av rapporteringsformaliteter. I Vallettaförklaringen, som antogs av rådet den 8 juni 2017, uppmanades Europeiska kommissionen att föreslå en lämplig uppföljning av översynen av detta direktiv. Ett offentligt samråd om rapporteringsformaliteter för fartyg genomfördes av kommissionen mellan den 25 oktober 2017 och den 18 januari 2018. För en effektiv utveckling av informationssystemen bör genomförandet av de nya elektroniska rapporteringskraven för avfall från fartyg inte ändras genom tillämpning av förslaget till förordning om inrättande av en enda kontaktpunkt för europeisk sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU, som nyligen antogs av kommissionen.
- (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.

- (25a) I MEPC.1/Circular 834 föreskriver IMO rapportering av påstådda brister hos mottagningsanordningar i hamn. Enligt detta förfarande får ett fartyg rapportera sådana brister till flaggstatens administration, som i sin tur ska informera IMO och hamnstaten om händelsen. Hamnstaten bör granska rapporten och vidta lämpliga åtgärder samt informera IMO och den rapporterande flaggstaten. Rapportering av denna information om påstådda brister direkt till det informations-, övervaknings- och tillsynssystem som föreskrivs i detta direktiv skulle möjliggöra efterföljande överföring av denna information till Gisis, och befria medlemsstaterna i deras egenskap av flaggstater och hamnstater från sin rapporteringsskyldighet gentemot 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 tillämpningen av undantag har lett till en onödig administrativ börda för fartyg och hamnar.
- (26a) Närsjöfarten, som kännetecknas av täta hamnanlöp, drabbas på grund av sitt trafikmönster av betydande kostnader för avlämning av avfall till mottagningsanordningar i hamn med det rådande systemet, eftersom det är nödvändigt att betala en avgift vid varje hamnanlöp. Trafiken är inte heller tillräckligt tidtabellsbunden eller regelbunden för att vara berättigad till undantag från betalning och avlämning av avfall på dessa grunder. För att begränsa den ekonomiska bördan för sektorn bör det vara möjligt att av fartygen ta ut differentierade avgifter, med beaktande av den typ av trafik fartygen används i.
- (27) Undergruppen för mottagningsanordningar i hamn, som inrättats inom ramen för det europeiska forumet för hållbar sjötransport, och som fört samman ett brett spektrum av experter inom området föröreningar förorsakade av fartyg och hantering av avfall från fartyg, ajournerade sig i december 2017 inför inledningen av de interinstitutionella förhandlingarna. Eftersom undergruppen gav kommissionen värdefull vägledning och sakkunskap vore det önskvärt att inrätta en liknande expertgrupp med mandat att utbyta erfarenheter av genomförandet av detta direktiv.

- (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 182/2011¹¹.
- (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, samt att dessa samråd sker i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹². För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹² EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (31) Eftersom målet med detta direktiv, nämligen att skydda den marina miljön från avfallsutsläpp till havs, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna 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 detta 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.
- (32a) För att inte lägga en oproportionell administrativ börda på kustlösa medlemsstater vilka varken har hamnar eller fartyg som för deras flagg och som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, bör sådana medlemsstater ges rätt att avvika från bestämmelserna i detta direktiv. De kustlösa medlemsstater som har fartyg som för deras flagg bör emellertid endast ges rätt att avvika från de bestämmelser som är tillämpliga på hamnar. Detta innebär att så länge dessa villkor är uppfyllda är de inte skyldiga att införliva detta direktiv eller vissa bestämmelser i det.
- (33) Direktiv 2000/59/EG bör därför upphävas [...].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

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, fritidsbåtar, bärplansbåtar, svävarer, 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, och som omfattas av bilagorna I, II, IV, V och VI till Marpolkonventionen, inbegripet passivt uppsamlat avfall.
- ca) *passivt uppsamlat avfall*: avfall som samlas i nät under fiskeinsatser.
- d) *lastrester*: sådana rester av lastmaterial ombord som finns kvar på däck eller i lastrum eller tankar 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 är kapabla att som en tjänst 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) [...]
- 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 som huvudsakligen utformats så att mottagande av fartyg möjliggörs, inbegripet ankarplatsen inom hamnens jurisdiktion.
- k) [...]
- 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.
- q) *indirekt avgift*: en avgift som betalas för tillhandahållandet av tjänster avseende mottagningsanordningar i hamn, utan hänsyn till den faktiska avlämningen av avfall från fartyg.

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

Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på
 - a) alla fartyg, oberoende av deras flagg, som anlöper eller framförs i en medlemsstats hamn, med undantag för fartyg som används för hamnrelaterade tjänster i enlighet med förordning (EU) 2017/352, 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. Vid tillämpningen av detta direktivet, och i syfte att undvika onödiga dröjsmål för fartyg, får medlemsstaterna besluta att undanta ankarplatserna i sina hamnar från tillämpningen av artiklarna 6, 7 och 8.
2. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att säkerställa att, när så rimligen är möjligt, fartyg som inte omfattas av detta direktivs tillämpningsområde avlämnar sitt avfall på ett sätt som är förenligt med detta direktiv.

3. Medlemsstater som varken har hamnar eller fartyg som för deras flagg som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde får avvika från direktivets bestämmelser, med undantag för den skyldighet som anges i tredje stycket i denna punkt.

Medlemsstater som inte har hamnar som omfattas [...] av detta direktivs tillämpningsområde får avvika från de av direktivets bestämmelser som enbart rör hamnar.

De medlemsstater som har för avsikt att utnyttja sådana avvikelser som anges i denna artikel avvikelse ska meddela kommission senast den ... [dagen för detta ändringsdirektivs införlivande] om villkoren är uppfyllda och ska därefter årligen informera kommissionen om eventuella senare ändringar. Fram till dess att dessa medlemsstater har införlivat och genomfört detta direktiv får de inte ha hamnar som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och inte heller tillåta fartyg eller båtar som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde att föra deras flagg.

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:
 - 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 och de praktiska arrangemangen i samband med användningen av anordningarna är enkla och snabba så att onödiga dröjsmål för fartyg undviks.
 - ba) Att de avgifter som tas ut för avlämning inte avskräcker från användning av mottagningsanordningarna i hamn.

c) Att mottagningsanordningarna i hamn möjliggör hantering av avfall från fartyg på ett miljömässigt hållbart sätt i enlighet med kraven i direktiv 2008/98/EG och annan relevant unionslagstiftning om avfall. För detta ändamål ska medlemsstaterna säkerställa separat insamling av avfall från fartyg i hamnar i enlighet med kraven i unionens lagstiftning om avfall, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG och 2012/19/EU¹³ samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG¹⁴. För att underlätta denna process får mottagningsanordningar i hamn samla in de separata avfallsfraktionerna i enlighet med de avfallskategorier som fastställs i Marpolkonventionen, med beaktande av riktlinjerna i denna konvention. Detta led 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, i deras egenskap av flaggstater, använda IMO:s formulär och förfaranden för att till IMO och myndigheterna i hamnstaten anmäla påstådda brister vid mottagningsanordningar i hamn.

[...]

Medlemsstaterna ska, i deras egenskap av hamnstater, utreda alla rapporterade fall av påstådda brister och använda IMO:s formulär och förfaranden för att underrätta IMO och den rapporterade flaggstaten om resultaten av undersökningen.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla parter som är involverade i avlämnningen eller mottagandet av avfall från fartyg kan begära ersättning för skada som orsakats av onödigt dröjsmål.

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/19/EU av den 4 juli 2012 om avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning (WEEE) (EUT L 197, 24.7.2012, s. 38).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG av den 6 september 2006 om batterier och ackumulatorer och förbrukade batterier och ackumulatorer och om upphävande av direktiv 91/157/EEG (EUT L 266, 26.9.2006, s. 1).

Artikel 5

Planer för mottagande och hantering av avfall

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att en lämplig plan för mottagande och hantering av avfall upprättas och genomförs för varje hamn efter fortlöpande samråd med de berörda parterna, särskilt hamnanvändare eller deras företrädare samt, där så är lämpligt, lokala behöriga myndigheter, operatörer av mottagningsanordningar i hamn och organisationer som genomför skyldigheter inom utökat producentansvar. 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.
- 1a. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av planerna för mottagande och hantering av avfall enligt punkt 1 i denna artikel ska kommissionen anta genomförandeakter för att i detalj fastställa de inslag som ska ingå dessa planer, vilka ska omfatta alla typer av avfall från fartyg som normalt anlöper hamnen och ska grunda sig på hamnens storlek och de typer av fartyg som anlöper hamnen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2. Den första av dessa genomförandeakter ska antas senast den [*EUT: vänligen för in datum för ikraftträdandet + 12 månader*].
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande information, från planerna för mottagande och hantering av avfall, om tillgången till adekvata mottagningsanordningar i deras hamnar på ett tydligt sätt meddelas fartygsoperatörerna och görs offentligt tillgänglig och lättillgänglig:
 - 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 av mottagningsanordningar i hamn och de tjänster som erbjuds.
 - d) Beskrivning av förfarandena för avlämning av avfall.

e) Beskrivning av kostnadstäckningssystemen, inbegripet de indirekta avgifterna och grunden för beräkningen av dem samt, i tillämpliga fall, system och medel för avfallshantering.

f) [...]

Denna information ska också göras tillgänglig i elektronisk form och hållas uppdaterad i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 14 i detta direktiv, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG¹⁵.

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 i hamnar specificeras för varje hamn.

4. Medlemsstaterna ska utvärdera och godkänna planen för mottagande och hantering av avfall och säkerställa att den godkänns på nytt åtminstone vart femte 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.

Medlemsstaterna ska övervaka hamnens genomförande av planen för mottagande och hantering av avfall. Om inga betydande ändringar har ägt rum under denna femårsperiod får det förnyade godkännandet bestå i en validering av de befintliga planerna.

5. [...]

¹⁵ 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).

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 direktiv 2002/59/EG och som är på väg till en hamn som är belägen inom unionen ska sanningsenligt och noggrant fylla i formuläret i bilaga 2 till detta direktiv 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, eller
 - b) så snart anlöpshamnen är känd, om denna information är tillgänglig mindre än 24 timmar före ankomsten, eller
 - c) senast när fartyget lämnar föregående hamn, om resan varar mindre än 24 timmar.
2. Den information som avses i punkt 1 i denna artikel ska rapporteras elektroniskt i den del av informations-, övervaknings- och tillsynssystemet som avses i artikel 14 i detta direktiv, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG och 2010/65/EU¹⁶.
3. Den information som avses i punkt 1 ska finnas tillgänglig ombord, helst i elektronisk form, åtminstone till nästa anlöpshamn och ska på begäran tillhandahållas de relevanta myndigheterna i medlemsstaterna.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som anmäls i enlighet med denna artikel granskas och delas med de relevanta tillsynsmyndigheterna utan dröjsmål.

¹⁶ 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 och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).

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 till en mottagningsanordning i hamn i enlighet med relevanta utsläppsnormer som fastställs i Marpolkonventionen.
2. Vid avlämning ska operatören av mottagningsanordningar i hamn eller myndigheten i den hamn där avfallet har avlämnats sanningsenligt och noggrant fylla i formuläret i bilaga 3 och utfärda och utan onödigt dröjsmål tillhandahålla avfallskvittot till fartyget.

Det krav som fastställs i första stycket ska inte gälla i små hamnar vars anordningar är obemannade eller som är avlägset belägna, förutsatt att den medlemsstat där sådana hamnar är belägna har anmält dessa hamnar 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, **eller så snart det har mottagits**, 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 2002/59/EG och direktiv 2010/65/EU.

Den information från avfallskvittot som avses i detta stycke ska finnas tillgänglig ombord på fartyget tillsammans med relevant oljedagbok, lastdagbok, avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan och ska på begäran tillhandahållas myndigheterna i medlemsstaterna.

4. [...]
5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får ett fartyg fortsätta till nästa anlöpshamn utan att avlämna avfallet, om

- a) 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, [...]
 - aa) den information som finns tillgänglig ombord på fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG 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, eller
 - b) fartyget endast anlöper ankarplatser under mindre än 24 timmar eller under svåra väderförhållanden, under förutsättning att området i fråga inte har undantagits från tillämpningsområdet med avseende på hamnar i enlighet med artikel 3.
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 det, på grundval av den tillgängliga informationen, inbegripet information som är tillgänglig elektroniskt i det informations-, övervaknings- och tillsynssystem som avses i artikel 14 eller i Gisis, inte kan fastställas att adekvata anordningar finns tillgängliga i nästa anlöpshamn, eller om denna hamn är okänd, ska medlemsstaten ålägga fartyget att före avgång avlämna allt avfall som inte kan tas emot och hanteras på ett adekvat sätt i nästa anlöpshamn.
8. Punkt 5 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. Medlemsstaterna får tillåta att kostnadstäckning kompletteras med alternativa finansieringssystem, såsom, i förekommande fall, intäkter från system och medel för avfallshantering.
- 1a. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av kostnadstäckningssystem enligt punkt 1 i denna artikel ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa kategorierna av kostnader och nettointäkter med anknytning till driften och förvaltningen av mottagningsanordningar i hamn på grundval av en utvärdering av samtliga följande inslag:
 - a) Direkta driftskostnader som uppstår vid den faktiska avlämningen av avfall från fartyg.
 - b) Indirekta administrativa kostnader som uppstår vid hanteringen av systemet i hamnen.
 - c) Nettointäkter från alternativa finansieringssystem, inbegripet system för avfallshantering och tillgänglig nationell och regional finansiering.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2. Den första av dessa genomförandeakter ska antas senast den [EUT: vänligen för in datum för ikraftträdandet + 12 månader].

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) Fartyg ska betala en indirekt avgift, 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. Den betydande delen av de direkta driftskostnaderna ska utgöra minst 30 % av de totala direkta kostnaderna för faktisk avlämning av avfallet under det föregående året.
 - c) För att skapa ett maximalt incitament till avlämning av avfall enligt bilaga V till Marpolkonventionen, undantaget lastrester, ska ingen direkt avgift tas ut för detta avfall, i syfte att säkerställa rätt till avlämning utan några ytterligare direkta avgifter baserade på de avfallsvolymer som avlämnats, undantaget om denna volym avlämnat avfall överstiger den maximala särskilda lagringskapacitet för avfall som nämns i formuläret i bilaga 2 till detta direktiv. Passivt uppsamlat avfall, inbegripet rätten till avlämning, ska omfattas av denna ordning.
 - ca) För att undvika att kostnaderna för insamling och behandling av passivt uppsamlat avfall uteslutande bärs av hamnanvändare får medlemsstaterna besluta att täcka dessa kostnader med intäkterna från alternativa finansieringssystem, inbegripet system för avfallshantering och tillgänglig nationell och regional finansiering.
 - d) Den indirekta avgiften ska inte omfatta avfall 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. [...]
- 4a. Avgifterna får differentieras på grundval av
- a) fartygets kategori, typ och storlek,
 - b) [...]
 - c) tillhandahållandet av fartygstjänster som utförs utanför normala öppettider i hamnen, eller
 - d) hur farligt avfallet är,
 - e) [...]
- 4b. Avgifterna får sänkas på grundval av
- a) den typ av handel som fartyget används för, särskilt om fartyget är i drift inom närsjöfart, eller
 - b) 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.
- 4c. Kommissionen ska senast den [*EUT: vänligen för in datum för ikraftträdandet + 12 månader*] anta genomförandeakter för att bestämma kriterierna för att fastställa om ett fartyg uppfyller de krav som anges i punkt 4b b i fråga om fartygets avfallshantering ombord. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 20.2.
5. [...]
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, om det finns tillräckliga bevis för att följande villkor är uppfyllda:
 - 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 anmälts till alla hamnar längs fartygets rutt och godkänts av den hamn där avlämning och betalning sker.
 - d) Trots det beviljade undantaget får ett fartyg inte fortsätta till nästa anlöpshamn om det inte finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn.
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

[...]

Artikel 12

Inspektioner utanför hamnstatskontroll

[...]

Artikel 12a

Inspektionsplikt

1. Medlemsstaterna ska utföra inspektioner av fartyg som anlöper deras hamnar motsvarande minst 10 % av det totala antalet enskilda fartyg som anlöper medlemsstaten årligen. Det totala antalet enskilda fartyg som anlöper en medlemsstat ska beräknas som det genomsnittliga antalet enskilda fartyg under de tre föregående åren enligt rapport via det informations-, övervaknings- och tillsynssystem som avses i artikel 13.
2. [...]

3. Medlemsstaterna ska fullgöra det antal inspektioner som anges i punkt [...] 1 i denna artikel genom att välja ut fartyg på grundval av en av unionens riskbaserade målinriktningsmekanismer. För att säkerställa harmonisering av inspektionerna och enhetliga villkor för urvalet av de fartyg som ska inspekteras ska kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter att definiera principerna för och de olika delarna i unionens riskbaserade målinriktningsmekanism, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 19.2.

När medlemsstaterna väljer ut vilka fartyg som ska inspekteras ska särskild uppmärksamhet ägnas

- a) fartyg som inte har fullgjort anmälningssplikten enligt artiklarna 6 och 7,
- b) fartyg för vilka man vid granskningen av den information som rapporterats i enlighet med artiklarna 6, 7 och 9 konstaterat andra skäl för att tro att fartyget inte efterlever detta direktiv.

4. [...]

5. Medlemsstaterna ska fastställa förfaranden för inspektioner av fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2002/59/EG i syfte att, i den mån det är praktiskt möjligt, säkerställa efterlevnad av detta direktiv.
6. 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 detta direktiv 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/EU:
 - 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. [...]
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som förtecknas i artikel 5.2 görs elektroniskt tillgänglig på SafeSeaNet.

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. [...]
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 detta direktiv. Kommissionen ska också säkerställa att inspektionsdatabasen innehåller information för unionens riskbaserade målinriktningsmekanism.
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 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. Kommissionen får också genom delegerade akter ändra bilagorna 2, 3 och 5 till detta direktiv 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 säkerställa 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, efter samråd med experter som utsetts av varje medlemsstat och i syfte att undvika ett allvarligt och oacceptabelt hot mot den marina miljön ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 19 med avseende på att ändra detta direktiv i den utsträckning som krävs för att undvika detta hot, i syfte att en ändring av Marpolkonventionen inte ska tillämpas vid tillämpningen av detta direktiv.

4. De delegerade akter som avses i denna artikel 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. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 18.1, 18.2 och 18.3 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [*datum för detta direktivs 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. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 18.1, 18.2 och 18.3 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.
- 2a. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

3. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
4. En delegerad akt som antas enligt artikel 18.1, 18.2 och 18.3 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), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002¹⁷. 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

[...]

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (EGT L 324 29.11.2002, s. 1).

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, 7 och 9 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 anses 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 [datum för ikraftträdandet].

Artikel 25

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [36 månader efter ikraftträdandet] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar och administrativa åtgärder 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.

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 ... den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA 1

KRAV PÅ PLANER FÖR MOTTAGANDE OCH HANTERING AV AVFALL I HAMNAR

[...]

BILAGA 2

STANDARDFORMAT FÖR FORMULÄRET FÖR FÖRHANDSANMÄLAN OM AVLÄMNING AV AVFALL

VID MOTTAGNINGSANORDNINGAR I HAMNAR

Anmälan om avlämning av avfall till (destinationshamnens namn enligt artikel 6 i direktiv XXXX/XX/EU)

Detta formulär bör behållas ombord på fartyget tillsammans med relevant oljedagbok, lastdagbok eller avfallsdagbok, i enlighet med Marpolkonventionen.

1. UPPGIFTER OM FARTYGET

1.1 Fartygets namn:	1.5 Ägare eller operatör:
1.2 IMO-nummer:	1.6 Registerbeteckning/signalbokstäver:
	1.6a MMSI-nummer:
1.3 Bruttodräktighet:	1.7 Flaggstat:
1.4 Typ av fartyg: ☐ Oljetankfartyg ☐ Kemikalietankfartyg ☐ Bulkfartyg ☐ Containerfartyg ☐ Annan typ av lastfartyg ☐ Passagerarfartyg ☐ Ro-ro ☐ Annat	

2. UPPGIFTER OM HAMN OCH RUTT

2.1 Plats/terminalnamn:	2.6 Senaste hamn för avlämning av avfall:
2.2 Datum och tid för ankomst:	2.7 Datum för sista avlämning:
2.3 Datum och tid för avgång:	2.8 Nästa avlämningshamn:
2.4 Senaste hamn och land:	2.9 Person som lämnar in detta formulär (om annan än befälhavaren):
2.5 Nästa hamn och land (om det är känt):	

3. AVFALLSTYP OCH AVFALLSMÄNGD SAMT LAGRINGSKAPACITET

Typ	Avfall som ska avlämnas (m ³)	Maximal lagringskapacitet för avfall (m ³)	Mängd avfall som behålls ombord (m ³)	Hamn där återstående avfall kommer att avlämnas	Uppskattad mängd avfall som kommer att genereras mellan anmälan och nästa anlöpshamn (m ³)
Marpol bilaga I – Olja					
Oljehaltigt länsvatten					
Oljehaltiga restprodukter (slam)					
Oljehaltigt spolvatten från tankrengöring					
Smutsigt barlastvatten					
Avlagringar och slam från rengöring av tankar					
Annat (specificera)					

Marpol bilaga II – NLS¹⁸					
Ämne i kategori X					
Ämne i kategori Y					
Ämne i kategori Z					
OS – Andra ämnen					
Marpol bilaga IV – Toalettavfall					
Marpol bilaga V – Fast avfall					
A. Plast					
B. Matavfall					
C. Hushållsavfall (t.ex. pappersprodukter, lump, glas, metall, flaskor, lergods osv.)					
D. Matolja					
E. Förbränningsaska					
F. Driftsavfall					
G. Djurkroppar					
H. Fiskeredskap					
I. WEEE					
J. Lastrester ¹⁹ (som är skadliga för den marina miljön)					
K. Lastrester ²⁰ (som inte är skadliga för den marina miljön)					
Marpol bilaga VI – Luftföroreningar					
Ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen ²¹					
Rester från avgasrening					

¹⁸ Ange officiell transportbenämning för det skadliga flytande ämnet i fråga

¹⁹ Får vara uppskattningar; ange officiell transportbenämning för torrlasten.

²⁰ Får vara uppskattningar; ange officiell transportbenämning för torrlasten.

²¹ Till följd av normalt underhåll ombord.

Annat avfall som inte omfattas av Marpol					
Passivt uppsamlat avfall					

Anm:

1. Denna information ska användas vid hamnstatskontroll och för andra inspektionsändamål.
2. Detta formulär ska fyllas i, utom i de fall då fartyget omfattas av undantag enligt artikel 9 i direktiv XXXX/XXXX/EU.

BILAGA 3

STANDARDFORMAT FÖR AVFALLSAVLÄMNINGSKVITO

Den utsedda företrädaren för tillhandahållaren av mottagningsanordningen ska lämna följande formulär till befälhavaren för ett fartyg som har avlämnat avfall i enlighet med artikel 7 i direktiv XX/XXXX/EU.

Detta formulär ska behållas ombord på fartyget tillsammans med relevant oljedagbok, lastdagbok eller avfallsdagbok, i enlighet med Marpolkonventionen.

1. UPPGIFTER OM MOTTAGNINGSANORDNING OCH HAMN

1.1.	Plats/terminalnamn:
1.2.	Tillhandahållare av mottagningsanordning:
1.3.	Tillhandahållare av behandlingsanläggning (om annan än ovan):
1.4.	Datum och tid för avfallsavlämning, från: till:

2. UPPGIFTER OM FARTYGET

2.1.	Fartygets namn:	2.5.	Ägare eller operatör:
2.2.	IMO-nummer:	2.6.	Registerbeteckning/signalbokstäver: MMSI-nummer:
2.3.	Bruttodräktighet:	2.7.	Flaggstat:
2.4.	Typ av fartyg:	☐ Oljetankfartyg ☐ Kemikalietankfartyg ☐ Bulkfartyg ☐ Containerfartyg ☐ Annan typ av lastfartyg ☐ Passagerarfartyg ☐ Ro-ro ☐ Annat (specificera)	

3. AVFALLSTYP OCH AVFALLSMÄNGD SOM MOTTAGITS

Marpol bilaga I – Olja	Mängd (m ³)		Marpol bilaga V –Fast avfall	Mängd (m ³)
Oljehaltigt länsvatten			A. Plast	
Oljehaltiga restprodukter (slam)			B. Matavfall	
Oljehaltigt spolvatten från tankrengöring			C. Hushållsavfall (t.ex. pappersprodukter, lump, glas, metall, flaskor, lergods osv.)	
Smutsigt barlastvatten			D. Matolja	
Avlagringar och slam från rengöring av tankar			E. Förbränningsaska	
Annat (specificera)			F. Driftsavfall	

Marpol bilaga II – NLS	Mängd (m3)/Namn⁵		G. Djurkroppar	
Ämne i kategori X			H. Fiskeredskap	
Ämne i kategori Y			I. WEEE	
			J. Lastrester ⁶ (som är skadliga för den marina miljön)	
			K. Lastrester ⁶ (som inte är skadliga för den marina miljön)	
			Marpol bilaga VI – Luftföroreningar	Mängd (m³)
Ämne i kategori Z			Ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen	
OS – övriga ämnen			Rester från avgasrening	
Marpol bilaga IV – Toalettavfall	Mängd (m³)		Annat avfall som inte omfattas av Marpol	Mängd (m³)
			Passivt uppsamlat avfall	

Å hamnanläggningen vägnar intygas härmed att ovanstående avfall eller restprodukter har levererats.

Underskrift:

Fullständigt namn och företagets stämpel:

⁵ Ange officiell transportbenämning för det skadliga flytande ämnet i fråga.

⁶ Ange officiell transportbenämning för torrlasten.

BILAGA 4

Kostnadskategorier för och nettointäkter från drift och administration av mottagningsanordningar i hamn

[...]

BILAGA 5

Intyg om undantag

**INTYG OM UNDANTAG ENLIGT ARTIKEL 9
I FRÅGA OM KRAVEN ENLIGT ARTIKEL 6,
ARTIKEL 7 OCH ARTIKEL 8 I DIREKTIV XXXX/XX/EU
I HAMNEN/HAMNARNA [ANGE HAMN] I [ANGE MEDLEMSSTAT]¹**

Fartygets namn Registerbeteckning/signalbokstäver

Flaggstat

[*ange fartygets namn*] [*ange IMO-nummer*] [*ange flaggstatens namn*]

är i tidtabellsbunden trafik med täta och regelbundna hamnanlöp i följande hamn(ar) i [*ange medlemsstatens namn*] enligt en tidsplan eller förutbestämd färdväg:

[]

och anlöper dessa hamnar minst en gång varannan vecka:

[]

och har föranstaltat om betalningen av avgiften och avlämningen av avfall till hamnen, eller en tredje part i hamnen:

[]

och undantas därför i enlighet med [*ange relevant artikel i nationell lagstiftning*] från kraven på:

- ☐ obligatorisk avlämning av avfall från fartyg
- ☐ förhandsanmälan av avfall, och
- ☐ betalning av en obligatorisk avgift, i följande hamnar:

[]

¹ Stryk om ej tillämpligt

Detta intyg är giltigt till och med den [*datum*], såvida inte grunderna för utfärdandet av intyget ändras före det datumet.

Ort och datum:

.....

Namn

Befattning
