



Strasbourg, le 16.1.2018
SWD(2018) 22 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil

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

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

Résumé de l'analyse d'impact (2 pages maximum)
Analyse d'impact pour la révision de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison
A. Nécessité d'une action
Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?
<p>1. Les rejets de déchets en mer, qui ont un impact négatif sur le milieu marin. Estimations annuelles: 31 000 m³ de déchets huileux, 136 000 m³ d'eaux usées et 60 000 à 300 000 tonnes d'ordures.</p> <p>2. La charge administrative (estimée à 127 millions d'EUR/an) associée à la mise en œuvre de la directive, qui a des effets négatifs sur les opérations de transport maritime.</p>
Quels sont les objectifs à atteindre?
<p>1. Protection de l'environnement marin grâce à une réduction des rejets en mer de déchets des navires et contribution aux objectifs plus larges de l'économie circulaire;</p> <p>2. facilitation des opérations maritimes grâce à une réduction de la charge administrative.</p>
Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?
<p>Une action au niveau de l'Union est nécessaire en vue d'assurer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • une mise en œuvre harmonisée des règles convenues au niveau international (MARPOL) afin de résoudre le problème de la pollution causée par les navires; • des conditions de concurrence équitables pour les ports et les utilisateurs des ports, dans le but d'accroître la compétitivité du secteur.
B. Les solutions
Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?
<ul style="list-style-type: none"> • Option 1: Scénario de référence • Option 2: Révision minimale — initiatives ciblées et ajustements juridiques concis; • Option 3: Alignement sur MARPOL — renforcement de l'alignement sur la convention MARPOL, en mettant l'accent sur les rejets illicites de déchets en mer; intégration des inspections des IRP dans le régime de contrôle par l'État du port; • Option 4: Régime de l'UE en matière d'IRP outrepassant le cadre de MARPOL — renforcement du régime en matière d'IRP au-delà du cadre de MARPOL: obligation de dépôt applicable à <i>tous</i> les déchets des navires; • Variante 3B et 4B : Déchets marins — résolution du problème spécifique des déchets marins provenant des navires; redéfinition de la position des navires de pêche et des bateaux de plaisance en vertu de la directive. <p>L'option privilégiée est l'option 3B (alignement sur la convention MARPOL avec une attention accrue pour les déchets marins).</p>
Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?
<p>Toutes les parties concernées se félicitent de la révision et sont en faveur d'une plus grande harmonisation des règles au niveau de l'UE.</p> <p>— Un certain nombre de ports s'opposent à la redevance indirecte de 100 % pour les ordures et préfèrent la simplification des grands principes de recouvrement des coûts (options 3 et 4).</p> <p>— Les utilisateurs des ports demandent une plus grande transparence des redevances sur les déchets, une amélioration des procédures de consultation et l'harmonisation du régime d'exemption (options 3 et 4).</p> <p>— La plupart des parties concernées sont favorables à la poursuite de l'alignement sur la convention MARPOL (champ d'application et définitions) (option 3).</p> <p>L'option soutenue par la plupart des parties prenantes est l'option 3B, car elle concilie les deux objectifs généraux.</p>
C. Incidences de l'option privilégiée
Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

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