



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 16.1.2018 г.
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от
кораби, за отмяна на Директива 2000/59/ЕО и за изменение на Директива
2009/16/ЕО и Директива 2010/65/ЕС**

(текст от значение за ЕИП)

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

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Изхвърлянето на отпадъци от кораби представлява все по-голяма заплаха за морската среда и има скъпоструващи екологични и икономически последици. В последно време проблемът с морските отпадъци излезе на преден план, след като нарастващ брой научни изследвания предоставиха доказателства за опустошителното въздействие на тези отпадъци върху морските екосистеми и последиците от това за човешкото здраве. Въпреки че повечето източници на морски отпадъци са на сушата, морският транспорт също има съществен дял в изхвърлянето в морето битови и експлоатационни отпадъци. Налице са също сериозни опасения относно последиците от еутрофикацията от отпадъчните води, изхвърляни от кораби, по-специално от големи пътнически кораби, в някои морски райони, например Балтийско море, както и влиянието на нефтосъдържащите отпадъци върху морските видове и местообитания.

Причините за незаконното изхвърляне на отпадъци в морето могат да бъдат намерени както на борда на корабите (лоши практики за управление на отпадъците на борда), така и на брега (липса на подходящи съоръжения за приемане на отпадъци от корабите в пристанищата).

С Директива 2000/59/ЕО¹ се урежда организацията на сушата чрез разпоредби, осигуряващи наличието на пристанищни приемни съоръжения (ППС) и предаването на отпадъците в тези съоръжения. С посочената директива се въвеждат приложимите международни норми, т.е. тези, които се съдържат в конвенцията MARPOL². Докато с директивата се уреждат основно дейности в пристанището, конвенцията MARPOL е насочена предимно към дейности в открито море. По този начин директивата едновременно прилага и допълва конвенцията MARPOL, като регулира правните, практическите и финансовите отговорности между участниците в дейности по море и участниците в дейности на брега. Въпреки че конвенцията MARPOL предоставя цялостна рамка за справяне с причиненото от кораби замърсяване с различни замърсяващи вещества, тя не предвижда ефективен механизъм за правоприлагане. Поради това включването на основните концепции и задължения от конвенцията MARPOL в правото на ЕС означава, че те ще могат да бъдат ефективно правоприлагани чрез правната система на ЕС.

Приблизително 17 години след влизането си в сила директивата се нуждае от задълбочено преразглеждане. Настоящата ситуация се различава значително от тази през 2000 г., когато първоначалната директива беше приета. Тъй като конвенцията MARPOL беше подсилена оттогава насам с последващи изменения, обхватът и определенията на действащата директива вече не са в съответствие с международната рамка. В следствие на това държавите членки се ориентират във все по-голяма степен спрямо рамката на MARPOL, което прави проблематично изпълнението и правоприлагането на директивата. Освен това в държавите членки се прилагат различни тълкувания на основните понятия на директивата, което създава объркване сред корабите, пристанищата и операторите.

¹ Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

² Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (консолидирана версия).

Целта на преразглеждането е да се постигне по-висока степен на опазване на морската среда, като се намали изхвърлянето на отпадъци в морето и се увеличи ефективността на морските операции в пристанището посредством намаляване на административната тежест и актуализиране на регулаторната рамка. Тъй като предложението е изготвено в съответствие с Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT), то е съобразено с принципите на програмата REFIT за опростяване и изясняване.

За по-голяма яснота, с предложението се отменя сегашната директива, като тя се заменя с една-единствена нова директива. Предложението включва също допълнителни изменения на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол³, както и на Директива 2010/65/ЕС⁴.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Намаляването на замърсяването на моретата е важно поле на дейност на ЕС в областта на морския транспорт. Това бе потвърдено в съобщението на Комисията относно политиката на ЕС за морски транспорт до 2018 г.⁵, в което се призовава да се намалят отпадъците от морските превози до нула. Тази цел може да бъде постигната чрез спазване на международните конвенции и стандарти. Конвенцията MARPOL, представляваща международната рамка в тази област, претърпя редица изменения, като например включването на нови или по-строги норми за изхвърлянето на отпадъци от кораби. Те следва да бъдат отразени в директивата по подходящ начин.

Предоставянето на съоръжения за приемане на отпадъци в пристанищата се квалифицира като услуга, която дадено пристанище предоставя на своите ползватели, както е определено в Регламента за пристанищните услуги⁶. В предложената директива се отчитат съответните принципи и разпоредби, включени в посочения регламент, и същевременно се доразвиват неговите изисквания, като се предвиждат определени структури на разходите, както и тяхната прозрачност. Това се прави в името на общата цел на предлаганата директива, която е да се намали изхвърлянето на отпадъци в морето. Освен това Регламентът за пристанищните услуги се прилага само за пристанища от мрежата TEN-T, докато предложената директива обхваща *всички* пристанища, включително и по-малките, като например рибарските и яхтените пристанища.

С Директива 2010/65/ЕО предварителното уведомление за отпадъци се включва в информацията, която трябва да се докладва по електронен път чрез „националната система за обслужване на едно гише“. За тази цел бе разработено електронно съобщение за отпадъците. Информацията, която се докладва в това съобщение, се обменя в последствие чрез системата за обмен на морска информация на ЕС (SafeSeaNet) и се препраща на отчетния модул в базата данни за държавния

³ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57).

⁴ Директива 2010/65/ЕС на Европейския парламент и Съвета от 20 октомври 2010 г. относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи във и/или напускащи пристанищата на държавите членки (ОВ L 283, 29.10.2010 г., стр. 1).

⁵ СОМ(2009)8 „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“.

⁶ Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1).

пристанищен контрол, създадена съгласно Директива 2009/16/ЕО с цел да се улеснят спазването, наблюдението и правоприлагането.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Действащата директива и настоящото предложение са в пълно съответствие с принципите на законодателството на ЕС в областта на околната среда, и по-специално с: i) принципа на предпазливост; ii) принципа „замърсителят плаща“; и iii) принципа за прилагане на превантивните действия при източника, когато това е възможно. Това е също принос за постигането на целите на Рамковата директива за морска стратегия⁷, чиято цел е да защити морската околна среда, и същевременно призив за постигането на добро екологично състояние на всички морски води на ЕС до 2020 г. С предложената директива се взема под внимание също Рамковата директива за отпадъците⁸, като се предвижда подобряване на практиките за управление на отпадъците в пристанищата в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ и с йерархията на отпадъците в ЕС. И най-накрая, предложената директива е в съответствие с Директивата за съдържанието на сярата⁹, която допринася за устойчивостта на морския транспорт чрез намаляване на съдържанието на сярата в корабното гориво. Прилагането на режима, наложен от Директивата за съдържанието на сярата, не трябва обаче да води до „преобразуване“ на емисии във въздуха в отпадъци, възникващи като вторичен продукт на използваните технологии за намаляване на емисиите (като например системи за пречистване на отработените газове), които се изхвърлят в морето или други водни басейни, като например пристанищата и речните устия.

Предложената директива ще бъде също така от основно значение за постигането на целта, заложена в стратегията на Комисията за кръговата икономика¹⁰, да се намали до 2020 г. с 30 % количеството на намираните на плажовете морски отпадъци и на намираните в морето изгубени риболовни съоръжения. В Стратегията за кръговата икономика се потвърждава също, че преразглеждането на Директивата за ППС може да бъде пряк и съществен принос за намаляването на морските отпадъци, произхождащи от експлоатацията на кораби. В стратегията на Комисията относно пластмасите¹¹ се разглеждат допълнителни мерки за намаляване на изгубените или изоставени риболовни съоръжения, като например схеми за разширена отговорност на производителя и за обратно изкупуване на обичайно изоставяните риболовни съоръжения, както и засилен обмен на информация относно тези схеми.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Като се има предвид, че предложението заменя действащата понастоящем директива, правното основание остава член 100, параграф 2 от ДФЕС (предишен член 80, параграф 2 от ДЕО), който включва приемането на общи правила в сферата на морския

⁷ Директива 2008/56/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда (ОВ L 164, 25.6.2008 г., стр. 19).

⁸ Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви (ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3).

⁹ Директива 2005/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 юли 2005 г. по отношение на нивото на съдържание на сярата в корабните горива (ОВ L 191, 22.7.2005 г., стр. 59).

¹⁰ COM(2015) 614 final, „Затваряне на цикъла — план за действие на ЕС за кръговата икономика“.

¹¹ Работен документ на службите на Комисията, SWD(2018)16.

транспорт. Въпреки че целта на директивата е опазването на морската среда от изхвърлянето на отпадъци в морето, нейната обща цел в тази област на политиката е да улесни морския транспорт и да допринесе за изграждането на вътрешния пазар в областта на транспорта.

- **Субсидиарност (извън областите на изключителна компетентност)**

Корабоплаването е международен икономически сектор, в който дейностите се извършват в международни води и пристанища по целия свят. Поради това секторът се нуждае от международни правила, които в областта на замърсяването, причинено от експлоатацията на кораби, се осигуряват от конвенцията MARPOL. Основните проблеми на международния режим обаче не се дължат на недостатъчна стандартизация, а по-скоро на факта, че стандартите не се прилагат правилно и тяхното прилагане не се контролира. Стремешът към хармонизирано прилагане на договорените на международно равнище правила, допълнени при необходимост от специфични изисквания на ЕС, е един от основните стълбове на морската политика на ЕС. Това намира отражение и в правното основание на директивата, а именно, член 100, параграф 2 от ДФЕС, който включва приемането на общи правила в сферата на морския транспорт. Тъй като с директивата се транспонира конвенцията MARPOL в законодателството на ЕС, тя има същата цел като конвенцията, т.е. опазването на морската среда срещу замърсяване от кораби. Замърсяването на морската среда обичайно се проявява навсякъде във водите на ЕС и поради това за ефективното справяне с проблемите е необходим общ подход на ЕС, тъй като те не могат да бъдат решени чрез действия на отделните държави членки.

За да се избегне възникването на множество различни политики за предаване на отпадъци от кораби в пристанищата и да се гарантират еднакви условия на конкуренция за пристанищата и пристанищните ползватели, е необходима допълнителна хармонизация на равнище ЕС. Едно опростено и съответно по-хармонизирано прилагане на различните задължения на равнище ЕС ще подобри конкурентоспособността и икономическата ефективност на сектора на корабоплаването и ще гарантира наличието на основни условия в пристанищата. Това следва да предотврати неблагоприятните явления, като например „изборно пазаруване на ППС“, при което корабите задържат своите отпадъци на борда, докато достигнат пристанище, където предаването им е икономически най-изгодно. Допълнителното хармонизиране на режимите за освобождаване на корабите, извършващи редовни превози с редовни посещения в пристанища, ще допринесе за справянето с неефективности както при корабите, така и при пристанищата.

В същото време държавите членки запазват свободата си на преценка по отношение на прилагането на общите правила и принципи на местно равнище и на равнище пристанище. При новата директива те ще продължат да вземат решенията за проектирането и експлоатацията на системите за покриване на разходите, размера на таксите и разработването на планове за приемане и обработка на отпадъците в пристанищата на тяхна територия. Органите на държавите членки са най-добре в състояние да преценят степента на подробност и обхвата на планове за приемане и обработка на отпадъците, с оглед на размера и географското положение на пристанищата, както и на нуждите на корабите, които ги посещават.

- **Пропорционалност**

Предложението има две цели: i) да се подобри опазването на морската среда от изхвърлянето на отпадъци от кораби, като същевременно ii) се гарантира ефективността на операциите на морския транспорт в пристанищата. Оценката на въздействието показва, че в морето продължават се изхвърлят отпадъци, с опустошителни последици за морските екосистеми, дължащи се по-специално на изхвърлянето на твърди отпадъци. В същото време настоящият режим създава ненужна административна тежест за пристанищата и техните ползватели, най-вече в резултат на несъответствия между задълженията по директивата и тези по международната рамка (т.е. конвенцията MARPOL). Оценката на въздействието доказва пропорционалността на избрания вариант за решаването на проблемите, в съответствие с коментарите на Комитета за регулаторен контрол по доклада за оценката на въздействието.

Целта на предложението е да се решат тези проблеми, като се потърси по-нататъшно съгласуване с конвенцията MARPOL, по-специално по отношение на обхвата, определенията и формулярите. С предложената директива се търси също така по-голяма съгласуваност с други законодателни актове на ЕС, като проверките се включват изцяло в рамката за държавния пристанищен контрол, задълженията за наблюдение и докладване се привеждат в съответствие с Директива 2002/59/ЕО. Новият подход разчита в значителна степен на система за електронно докладване и обмен на информация, основана на съществуващите електронни системи, както и на принципа, че информацията следва да се докладва само веднъж. Това следва да улесни наблюдението и правоприлагането, като същевременно сведе до минимум свързаната с тези дейности административна тежест.

Специфичният проблем с морските отпадъци изисква допълнителни мерки, които следва да доведат до допълнително намаляване на изхвърлянето на твърди отпадъци от корабите. Това следва да се постигне чрез съвкупност от стимули и мерки за правоприлагане. Като се има предвид, че риболовният и развлекателният сектори също допринасят в значителна степен за проблема с морските отпадъци, тези сектори бяха интегрирани по-систематично в системата, особено по отношение на стимулите за предаването на отпадъци на брега. Въпреки това, тъй като задълженията за уведомяване и извършване на проверки биха довели до възникването на несъразмерна тежест за малките плавателни съдове и пристанища, се прилага диференциран подход въз основа на брутния тонаж и дължината. Този подход ще се състои от следните елементи:

- Докладването на информация, съдържаща се в предварителното уведомление за отпадъци и потвърждението за приемането на отпадъци, ще се изисква само от кораби с дължина 45 метра и повече, в съответствие с Директива 2002/59/ЕО.
- По отношение на риболовните кораби и плавателните съдове за отдых, целта да бъдат проверявани 20 % от съдовете ще се прилага само за плавателни съдове с брутен тонаж над 100 тона, в съответствие с изискванията на ММО на борда да се съхранява план за управление на отпадъците.
- Търговските кораби ще бъдат инспектирани в рамките на държавния пристанищен контрол, като се прилага основан на риска подход, което трябва да направи системата по-ефикасна и ефективна.

Въпреки че директивата има за цел по-нататъшното хармонизиране на основните понятия на режима на ППС, с цел да се осигури общ подход на ЕС въз основа на съответните международни норми, тя оставя свобода на преценка на държавите членки

при вземането на решения относно оперативните мерки, приложими на равнище пристанище, въз основа на съображения от местен характер, както и на административното устройство и структурата на собствеността на пристанището. Адекватността на съоръженията за приемане на отпадъци в пристанищата се определя въз основа на размера, географското положение и вида на трафика, посещаващ пристанището, което от своя страна определя степента на подробност и обхвата на плана на пристанището за приемане и обработка на отпадъците. Тези планове могат да се разработват също и в географски контекст, като по този начин ще се обслужват интересите на пристанищата и на трафика в даден регион.

Въпреки че държавите членки ще трябва да гарантират, че в системите за покриване на разходите са залегнали установените в директивата принципи, по-специално принципите за събиране на непреки такси и за нивата на прозрачност, те ще имат свобода да определят системите за таксуване и да вземат решения за точния размер на таксите, като отчитат вида на трафика в пристанищата. Тази свобода на преценка ще бъде по-ограничена за твърдите отпадъци — най-важният елемент на морските отпадъци, разходите за които ще се възстановяват изцяло чрез непряката такса. Като се имат предвид особено отрицателните последици за морската среда, причинявани от пластмасите и други съставни елементи на твърдите отпадъци от кораби, е необходим максимален финансов стимул, за да се гарантира, че твърдите отпадъци се предават при всяко влизане в пристанище, вместо да се изхвърлят в морето.

- **Избор на инструмент**

В интерес на ясното и последователно изготвяне на законодателство предложението за нова директива беше счетоно за най-подходящото законодателно решение. Алтернативният вариант, а именно предлагането на набор от изменения на сегашната директива, беше отхвърлен, тъй като той би наложил въвеждането на голям брой изменения. Вариантът с нов регламент също беше отхвърлен, тъй като той не би предоставил достатъчно гъвкавост на държавите членки да определят най-добрата политика за прилагане в своите пристанища, които се различават значително по размер, местоположение, собственост и административно устройство.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Последващата оценка показва, че директивата е изиграла своята роля за постигането на целта за намаляване на изхвърлянето на отпадъци в морето и е имала ясна добавена стойност за ЕС. При все това, независимо че количествата на отпадъците, предавани на брега, са се увеличили, тенденциите са били различни при различните категории отпадъци. Освен това в морето продължават да се изхвърлят значителни количества отпадъци. Това се дължи основно на различия в тълкуването и прилагането на основните задължения съгласно действащата понастоящем директива, като например предоставянето на подходящи пристанищни приемни съоръжения, проектирането и експлоатацията на системите за покриване на разходите и правоприлагането на задължението за предаване.

Концепцията за адекватността на пристанищните приемни съоръжения не бе определена ясно в старата директива, което предизвикваше объркване сред

ползвателите и операторите на пристанищата. В по-широк смисъл, липсата на консултации с ползвателите на пристанищата, както и на съгласуваност с „наземното“ законодателство на ЕС, доведоха до ситуация, при която в пристанищата невинаги са налични подходящи съоръжения. Например, по време на консултациите заинтересованите страни се оплакаха от липсата в пристанищата на разделно събиране на отпадъци, които преди това са били разделени на борда в съответствие с международните стандарти. Освен това е налице объркване по отношение на обхвата на задължението за предаване в светлината на нормите на MARPOL за изхвърлянето, включително относно определянето на достатъчния капацитет за съхранение на борда, представляващ главното основание да се разреши даден кораб да напусне по изключение пристанището, без да е предал отпадъците си.

Правната и административна рамка в областта на проверките на ППС също е неясна, както и основата за извършването на тези проверки и тяхното редовност провеждане. Накрая, освобождаванията за корабите, извършващи редовни превози, се прилагаха на различни основания и при различни условия, което създаваше ненужна административна тежест. Тези проблеми намалиха ефективността на режима по отношение на постигането на неговата основна цел — намаляването на изхвърлянето на отпадъци в морето.

Други проблеми, подчертани в последващата оценка:

- Директивата не е в пълно съответствие със съответните политики на ЕС, например със законодателството на ЕС в областта на отпадъците и с неговите основни принципи, които не са прилагани напълно в пристанищата.
- Значителни промени в международната правна рамка (MARPOL) не бяха включени в директивата.
- Липсата на систематично записване на предаваните в пристанищата отпадъци и недостатъчният обмен на информация между държавите членки възпрепятстваха ефективното наблюдение и правоприлагане на директивата и доведоха до значителни пропуски в данните за потоците отпадъци в пристанищата на ЕС.
- **Консултации със заинтересованите страни**

Бяха провеждани редовни консултации с широк кръг от групи заинтересовани страни в контекста на подгрупата за ППС, създадена в рамките на Европейския форум за устойчиво корабоплаване с цел да съдейства в процеса на преразглеждане. Подгрупата, в която са представени основните групи заинтересовани страни, а именно държавите членки, националните органи, пристанищата, корабособствениците, операторите на пристанищни приемни съоръжения и НПО в областта на околната среда, обединява експертни знания на високо равнище относно пристанищните приемни съоръжения за управление на отпадъците от кораби. В хода на няколко заседания подгрупата проучи и обсъди предложените мерки и варианти за преразглеждането, и нейните предложения бяха надлежно разгледани и взети предвид при изготвяне на предложението. Обобщение на резултатите от разискванията на подгрупата е включено в приложенията към работния документ на службите на Комисията¹².

¹² Приложение 2, страница 7, „Обзорен доклад на консултацията със заинтересованите страни“.

Като цяло заинтересованите страни подкрепят идеята за преразглеждане, с което да се търси по-нататъшно съгласуване с MARPOL, по-специално що се отнася до обхвата на изискването за задължително предаване, и да се въведат конкретни мерки за преодоляване на проблема с морските отпадъци. Подгрупата подчерта многократно необходимостта от правилно прилагане на принципите на правото на ЕС относно отпадъците в контекста на режима за ППС, както и от по-нататъшно хармонизиране на режима за освобождаване и системите за покриване на разходите, без на пристанищата в ЕС да бъде налаган подходът „една система за всичко“. Освен това подгрупата обсъди начини за подобряване на наблюдението и правоприлагането, както и възможности за улесняване на процеса чрез електронно докладване и електронен обмен на данни.

В рамките на процеса на оценката на въздействието бе организирана открита обществена консултация, която предизвика реакции от широк кръг заинтересовани страни. Тя бе последвана от целева консултация, насочена към всички заинтересовани страни в пристанищата. Тези консултации показаха, че липсата на стимули и правоприлагане е сред най-важните причини за цялостните проблеми с изхвърляните в морето отпадъци. Освен това, и в двете консултации беше отбелязано, че несъответствията в определенията и формулярите, както и различните режими за предоставяне на освобождавания са основната причина за ненужната административна тежест.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Настоящото предложение се основава на информацията, събрана и анализирана в процеса на оценката (по REFIT) и оценката на въздействието, за което бяха извършени външни проучвания. Освен това от Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ) бяха получени техническа помощ и специфични данни.

В последващата оценка от 2015 г. бяха анализирани данни, получени от 40 големи търговски пристанища, въз основа на които бяха съставени времеви графици за предаването на отпадъци за периода 2004—2013 г. Част от данните произхождаха от по-ранни проучвания на ЕАМБ, проведени в контекста на изпълнението на директивата, и бяха допълнени с проучване от заинтересованите страни.

Помощното проучване, проведено през 2016 г. в подкрепа на **оценката на въздействието** в контекста на преразглеждането на директивата, целеше да бъдат допълнени данните за количествата отпадъци, предавани в пристанищата, получени в предишни проучвания (Ramboll 2012 г. и Panteia 2015 г.) в периода 2013—2015 г. Актуализирани данни за предаването на отпадъци за този период бяха получени от 29 от оценените преди това 40 пристанища. Освен това в помощното проучване за оценката на въздействието е използван моделът за изчисляване на непредадените отпадъци, известен като модел MARWAS, който измерва: i) разликата между отпадъците, които се очаква да бъдат предадени в пристанища, от които са получени данни за предаването, въз основа на трафика към тези пристанища през определения период; и ii) предадените абсолютни количества в тези пристанища през този период. Данни за посещенията от кораби на тези 29 пристанища са били получени от ЕАМБ и включени в модела. В помощното проучване беше разработена също екологична оценка на уязвимостта на различните регионални морски области по отношение на различните категории отпадъци от корабите. Методиката е обяснена подробно в

съответното приложение към работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящото предложение¹³.

Постоянна подкрепа по време на процеса беше оказвана от посочената по-горе подгрупа за ППС.

- **Оценка на въздействието**

В оценката на въздействието бяха анализирани различни варианти на политиката за преразглеждане на директивата, основаващи се на следните ръководни принципи:

- (1) обхватът на преразглеждането, обемът на законодателните промени и разработването на насоки с незадължителен характер;
- (2) обхватът на изискването за задължително предаване на отпадъци; изборът между привеждане в съответствие с нормите на MARPOL за изхвърлянето или въвеждане на режим с нулево изхвърляне на отпадъци чрез цялостно предаване на отпадъците в пристанищата. Това оказва въздействие и върху други аспекти, като например прилагането на системи за покриване на разходите и правоприлагането;
- (3) потенциалът за решаване на конкретния проблем с морските отпадъци от кораби (предимно твърди отпадъци от кораби);
- (4) потенциалът за намаляване на административната тежест и опростяване на режима в съответствие с целите на предложението по програмата REFIT.

Тези принципи са отразени в целите на политиката, описани по-долу.

ВАРИАНТ 1: Базов сценарий. При този вариант не се планират законодателни изменения на директивата. Вместо това ще бъдат разработени насоки с незадължителен характер и ще продължи да се разширява електронната система за докладване и наблюдение, създадена по член 12, параграф 3 от действащата директива, която се основава на докладването по електронен път в системата SafeSeaNet и базата данни THETIS (държавен пристанищен контрол).

ВАРИАНТ 2: Минимално преразглеждане. Този вариант предвижда целенасочени инициативи и малки законодателни корекции във връзка с конвенцията MARPOL, както и със съответното законодателство на Съюза, като се изхожда от базовия сценарий. По-специално, вариантът уеднаквява обхвата с този на конвенцията MARPOL, като включва отпадъците, попадащи в обхвата на приложение VI към конвенцията, и актуализира препратките към законодателството на Съюза в областта на околната среда.

ВАРИАНТ 3: Привеждане в съответствие с MARPOL. С този вариант се цели по-нататъшно сближаване с MARPOL, по-специално при определянето на обхвата на задължението за предаване на отпадъци в съответствие с нормите на MARPOL за изхвърлянето, което би допринесло за справянето с незаконното изхвърляне на отпадъци в морето. Този вариант предвижда също включването на проверките на ППС в държавния пристанищен контрол и съдържа пълния набор от мерки за подобряване на

¹³ Приложение 4, страница 23, „Аналитични модели, използвани при изготвянето на оценката на въздействието“.

адекватността на съоръженията, както и икономически стимули за корабите да предават своите отпадъци в тях.

ВАРИАНТ 4: Режимът на ЕС за ППС надхвърля предвиденото в MARPOL. Този вариант има за цел да укрепи действащия понастоящем по силата на директивата режим, като изискванията му надхвърлят тези по конвенцията MARPOL. Задължителното предаване ще се прилага за всички отпадъци от корабите, включително за отпадъци, които съгласно MARPOL могат да се изхвърлят в морето. Този вариант включва също пълния набор от мерки за подобряване на адекватността на съоръженията и за осигуряване на подходящи стимули за предаване.

ВАРИАНТИ 3Б и 4Б: Подварианти на посочените по-горе варианти 3 и 4 по отношение на морските отпадъци. Тези подварианти се занимават конкретно с проблема с морските отпадъци от кораби (предимно изхвърляния на твърди отпадъци). Включени са както стимули, така и мерки за правоприлагане, както и предложение за включване на риболовните кораби и плавателните съдове за отдых изцяло в обхвата на директивата, но като се прилага диференциран подход по отношение на правоприлагането въз основа на брутния тонаж.

Оценката на въздействието стигна до заключението, че предпочитаният вариант е вариант на политиката 3Б, тъй като той съчетава целите за намаляване на изхвърлянето на отпадъци в морето, по-специално на изхвърлянето на твърди отпадъци (морски отпадъци), с предвиденото намаляване на административната тежест чрез по-нататъшно съгласуване с конвенцията MARPOL.

Очаква се предпочетеният вариант на политиката:

- да има положително въздействие върху околната среда, тъй като той следва да доведе до значително намаляване на броя на незаконните изхвърляния в морето на нефтосъдържащи отпадъци, отпадъчни води, твърди отпадъци и скруберни отпадъци;
- да има важен принос за кръговата икономика чрез специалните мерки, насочени към намаляване на морските отпадъци, включително отпадъци от кораби в риболовния и развлекателния сектор, и подобряване на практиките за управление на отпадъците в пристанището;
- да доведе до намаляване на разходите по правоприлагането и до съществено намаляване на административните разходи;
- да създаде допълнителна заетост, особено в сектора на обработка на отпадъците и в сектора на туризма в крайбрежните райони;
- да доведе до повишаване на екологичната осведоменост във връзка с проблема с морските отпадъци както на брега, така и на борда на корабите.

Очаква се предпочетеният вариант да **предизвика допълнителни разходи за постигане на съответствие и допълнителни оперативни разходи**, по-специално под формата на инвестиции в събирането на отпадъци в пристанищата, привеждането в съответствие на системите за покриване на разходите и разработването на нови мощности за приемане и обработка на нови потоци от отпадъци. Очаква се обаче тези разходи да бъдат ограничени. Очакваното равнище на тези разходи е описано в оценката на въздействието, включена в работния документ на службите на Комисията,

придружаващ предложението¹⁴. Поради липсата на данни обаче не бе възможно да се предостави точна количествена оценка на общите разходи за постигане на съответствие.

Оценката на въздействието беше представена за одобрение на Комитета за регулаторен контрол през май 2017 г. Комитетът даде положително становище с особено мнение¹⁵. В своето становище Комитетът изрази опасения относно добавената стойност на директивата в сравнение с конвенцията MARPOL и поиска повече обяснения за връзката между двата режима и за това доколко предложените варианти са в съответствие с конвенцията или надхвърлят нейните изисквания. В този контекст Комитетът също постави някои въпроси относно пропорционалността на предпочетения вариант, по-специално тъй като той съдържа допълнителни по-специфични изисквания за по-малки плавателни съдове и тъй като все още има известна несигурност по отношение на точното съответствие и инвестиционните разходи, свързани с този вариант. Тези коментари бяха взети предвид както следва:

- Бяха включени допълнителни разяснения относно начина, по който в директивата ще се транспонират съответните задължения по конвенцията MARPOL, като се използва съобразен с пристанищата подход с цел не само да се осигури правоприлагането на тези изисквания чрез правния режим на ЕС, но и да се добави стойност по отношение на изпълнението им в държавите членки, по-специално чрез допълнителни елементи, като например планове за приемане и обработка на отпадъците, системите за покриване на разходите в пристанищата и режима на предоставяне на освобождавания за корабите, извършващи редовни превози. Бяха включени таблица, представяща сравнение между двата инструмента, и преглед на най-важните изменения на конвенцията MARPOL през последните 15 години.
- Беше включена таблица, сравняваща различните варианти на политика с конвенцията MARPOL. Освен това беше обяснено, че предпочитаният вариант, основаващ се на съгласуване с MARPOL, не предвижда цялостно съгласуване, тъй като това би означавало да се отменят основни задължения, които са доказали, че са много подходящи и полезни, както беше посочено в последващата (REFIT) оценка на директивата. Бяха включени допълнителни разяснения, за да се докаже пропорционалността на всеки един от вариантите, и беше предоставена повече информация относно начина, по който предпочитаните варианти предвиждат да се преразгледа положението на по-малките плавателни съдове, т.е. риболовните кораби и плавателните съдове за отдых, като се приложи диференциран подход към правоприлагането въз основа на брутния тонаж и общата дължина.
- Освен това бяха положени допълнителни усилия за получаване на количествени данни от пристанищата във връзка с някои от основните задължения, включени в предпочитания вариант. Въпреки това, тъй като темата засяга чувствителни търговски данни, беше получена само ограничена обратна информация и описанието на съответствието и инвестиционните разходи имаше предимно качествено изражение.

¹⁴ Работен документ на службите на Комисията — Оценка на въздействието, стр. 60 (разходи за привеждане в съответствие) и стр. 73 (заклечения).

¹⁵ Становище относно оценката на въздействието / Пристанищни приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и остатъци от товари, 23 юни 2017 г., <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/...>

- **Оценка на териториалното въздействие**

Предложеното преразглеждане има важно регионално измерение, като се имат предвид различните морски басейни в ЕС и местните особености на пристанищата. Поради тази причина беше извършена оценка на териториалното въздействие. В оценката бяха посочени специфичните предизвикателства, пред които могат да се изправят пристанищата, разположени на малки острови и в отдалечени места, при прилагането на режима за ППС, но беше направен също изводът, че новата директива може да осигури ползи за тези региони, по-специално в развитието на туризма, заетостта и доброто управление. Въпреки това, независимо от регионалните различия, оценката на териториалното въздействие показва силна необходимост от хармонизиране на основни аспекти на директивата. Резултатите от оценката на териториалното въздействие са обобщени в обзорния доклад, приложен към работния документ на службите на Комисията, придружаващ предложението.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Предвид факта, че предложението представлява инициатива по REFIT, то е насочено към опростяване на регулаторната рамка и намаляване на административната тежест.

При по-добро съгласуване на определенията с конвенцията MARPOL ще стане възможно в директивата да бъдат включени изцяло и разработените от ММО стандартни формуляри за уведомление за отпадъци и потвърждение за приемане на отпадъци. По този начин може да се избегне в най-голяма степен възникването на паралелни формуляри и системи. Освен това се предлага проверките по режима за ППС да бъдат включени в държавния пристанищен контрол и да се използва системата за информация и наблюдение, разработена въз основа на действащата директива (член 12, параграф 3) и основаваща се на докладването по електронен път в системата SafeSeaNet и базата данни THETIS, за да се улеснят наблюденията и правоприлагането. Очаква се тези мерки да доведат до по-ефективни проверки и поради това до намаляване на административните разходи със 7,1 млн. евро. Очаква се също предложеното преразглеждане да доведе до увеличаване на възможностите за стопанска дейност за занимаващите се с отпадъци оператори в пристанищата, както и за оператори в развлекателния и туристическия сектор, повечето от които се определят като МСП, тъй като в пристанищата ще се предават повече отпадъци, което ще доведе до по-чиста морска среда и ще има положително въздействие върху местния и регионалния туризъм.

Предложената нова директива оставя на държавите членки значителна свобода на преценка да: i) организират приемните съоръжения в своите пристанища, както е отразено в плановете за приемане и обработка на отпадъците; и ii) да разработват подходящи системи за събиране на такси, като вземат предвид размера и географското положение на пристанищата, както и вида на трафика към/от тези пристанища.

Предложеното преразглеждане предвижда да продължи разработването и експлоатацията на системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, вече създадена по силата на действащата директива с цел улесняване на наблюденията и правоприлагането по директивата. Системата ще се основава на системата на Съюза за обмен на морска информация, предвидена съгласно Директива 2002/59/ЕО и на базата данни за проверки, създадена съгласно Директива 2009/16/ЕО. Данните ще се докладват по електронен път чрез „националната система за обслужване на едно гише“,

в съответствие с Директива 2010/65/ЕС, и ще се обменят между държавите членки за целите на наблюдението и правоприлагането. Предложението също така ще стандартизира допълнително формулярите за електронно докладване на потвържденията за приемане на отпадъци, уведомленията за отпадъци и освобождаванията на кораби, извършващи редовни превози.

- **Основни права**

Предложението няма въздействие върху опазването на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма въздействие върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за наблюдение, оценка и докладване**

Предложението е придружено от план за изпълнение, който съдържа списък на действията, необходими за изпълнението на мерките, и набелязва основните технически, правни и времеви предизвикателства пред изпълнението.

Набелязани са подходящи механизми за наблюдение и докладване. ЕАМБ играе важна роля в този процес, тъй като тя отговаря за разработването и експлоатацията на електронни системи за данни за морския транспорт.

С действащата директива вече се изисква установяването на обща система за информация и наблюдение, която да: i) идентифицира корабите, които не предават своите отпадъци; и ii) гарантира, че целите на директивата са били постигнати. Тази система беше разработена в последните години на основата на съществуващи бази данни. По-конкретно възможността за електронно докладване и обмен на информация от предварителното уведомление за отпадъци беше предоставена от SafeSeaNet, а в рамките на базата данни за проверки (THETIS) беше разработен специален модул за ЕС за отчитане на резултатите от проверките на ППС. В допълнение бяха предприети стъпки, за да се гарантира, че информацията, която се съхранява в системата SafeSeaNet се препраща систематично към THETIS-EU, така че да може да се извършва наблюдение на изпълнението и правоприлагане по отношение на задължението за предаване. С предложената директива системите ще бъдат допълнително подобрени и следва също да включват основна информация относно наличието на приемни съоръжения в пристанищата на ЕС. Тази информация ще се препраща също на GISIS — глобалната интегрирана корабоплавателна информационна система на ММО, за да се гарантира, че като докладват съгласно директивата, държавите членки спазват същевременно и международните си задължения за докладване.

Освен това ЕАМБ ще подпомага наблюдението на изпълнението на предложената директива. Като се има предвид, че пълният цикъл на предвидените посещения на ЕАМБ във връзка с изпълнението се очаква да продължи 5 години¹⁶, оценка на директивата се предвижда да се извършва на всеки седем години.

¹⁶ Както е предвидено в методиката за посещения на ЕАМБ в държавите членки), <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Наред с това се предвижда създаването на експертна група, състояща се от представители на държавите членки и от други съответни сектори. Групата ще обменя информация и опит относно прилагането на директивата и ще предоставя необходимите насоки на Комисията.

- **Обяснителни документи (за директиви)**

Не се изискват обяснителни документи, тъй като целта на предложението е да бъде опростен и изяснен съществуващият режим.

6. ПОДРОБНО РАЗЯСНЕНИЕ НА ОТДЕЛНИТЕ РАЗПОРЕДБИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Предложената директива ще съгласува във възможно най-голяма степен режима на ЕС с конвенцията MARPOL, по-конкретно по отношение на обхвата, определенията и формулярите. Постигането на пълно съгласуване обаче не е възможно, тъй като директивата е насочена към операции в пристанища, докато конвенцията MARPOL е съсредоточена върху операции в морето. Въпреки че директивата се основава на задълженията, които държавите членки са поели по конвенцията MARPOL, тя отива по-далеч, като разглежда подробно правните, оперативните и финансовите задължения на всички оператори. В допълнение, предложената директива, подобно на своя предшественик, има по-широк обхват, като обхваща всички плавателни съдове по море и всички посещавани от тях пристанища на ЕС.

Основните области, в които директивата и конвенцията MARPOL ще продължат да се различават, се отнасят до:

- приемането на планове за приемане и обработка на отпадъци;
- разработването и функционирането на системите за покриване на разходите;
- задължителното докладване на информация от предварителното уведомление за отпадъци и потвърждението за приемане на отпадъци;
- режима за проверки;
- режима за освобождавания на корабите, извършващи редовни превози.

Много от посочените различия в режима на ЕС имат за цел да подобрят изпълнението и правоприлагането на режима, предвиден от конвенцията MARPOL.

Най-важните промени, които се въвеждат с новата директива, са изложени по-долу.

Заглавие, обхват и определения:

Заглавието ще бъде променено, така че изрично да се отнася за предаването на отпадъци от кораби, тъй като това ще отразява по-добре основната цел на директивата.

Член 2 ще замени понятието „отпадъци от експлоатацията на кораби“ с по-общото понятие „отпадъци от кораби“, определено по отношение на съответните приложения към конвенцията MARPOL. Това понятие ще включва също категорията „остатъци от товари“, както и отпадъците, попадащи в обхвата на приложение VI към конвенцията MARPOL, т.е. остатъците от системи за пречистване на отработени газове, състоящи се от утайки и отливни води от тези системи. Заличаването на разграничението между отпадъците от експлоатацията на корабите и остатъците от товари и гарантирането на пълно съответствие с определенията в MARPOL дава възможност за по-нататъшно

съгласуване със стандартните формуляри и удостоверения на ММО. Пасивно улавяните отпадъци, т.е. отпадъците, попадащи в мрежите в рамките на риболовни дейности, са включени в определението за отпадъци от кораби, за да се гарантира предприемането на подходящи мерки за предаването на този вид отпадъци от риболовния сектор в пристанищните приемни съоръжения, като се има предвид тяхното значение в контекста на морските отпадъци. Ясни и актуализирани позовавания са добавени в съответните законодателни актове на ЕС.

Адекватност на пристанищните приемни съоръжения:

Понятието „подходящи пристанищни приемни съоръжения“ е по-ясно описано в съответствие с насоките на ММО. Изискването за разделно събиране на отпадъци, произтичащо от Рамковата директива за отпадъците, е включено изрично в **член 4** и трябва да се прилага в пристанищата. Това е от особено значение в случаите, когато преди това отпадъците са били събирани разделно на борда в съответствие с международните норми и стандарти.

По отношение на планове за приемане и обработка на отпадъците, които са от основно значение за определянето на пристанищните приемни съоръжения като „подходящи“, в **член 5** и **приложение 1** беше поставено по-силно ударение върху изискванията за консултациите. Бяха включени също уточнения относно съставните елементи на един „подходящ план“, „значителните промени“ на такъв план и „регионалния контекст“, в които той може да бъде разработен.

Стимули за предаване:

За да се гарантира, че се предоставят подходящи стимули за предаването на различните видове отпадъци в пристанищни приемни съоръжения, в **член 8** се определят основните принципи, на основата на които трябва да са изградени и да работят всички системи за събиране на такси, създадени по силата на директивата. Това включва връзката между събираните такси и разходите на ППС, изчисляването на „съществения принос“, който трябва да се покрие чрез непряка такса, и основните изисквания за прозрачност. В директивата е включено ново **приложение 4**, което съдържа преглед на различните видове разходи на системата от ППС, като се прави разграничение между преки и непреки разходи.

Въпреки че член 8 не предписва прилагането на една конкретна система във всички пристанища на ЕС, предложената система за покриване на разходите е по-строга по отношение на принципите, които трябва да се прилагат при установяване на непряка такса за твърди отпадъци, включително пасивно уловени отпадъци. Тъй като изхвърлянето на твърди отпадъци като цяло допринася значително за по-широкия проблем с морските отпадъци, се предлага система „без специална такса“, при която плащането на непряка такса следва да дава на корабите правото да предават цялото количество отпадъци на борда, без да е необходимо да плащат допълнителни преки такси (въз основа на количеството). Риболовните кораби и плавателните съдове за отдых също ще бъдат включени в системата за събиране на непреки такси, като по този начин би следвало да се обхване и обезвреждането на излезлите от употреба мрежи за риболов и пасивно уловените отпадъци.

Член 8 също така укрепва концепцията за „екологичен кораб“, която вече е разработена и се прилага в отделни пристанища в съответствие с международните стандарти и

схеми за сертифициране. Съгласно тази концепция следва да се прилага намалена такса за отпадъците при кораби, които могат да демонстрират устойчиво управление на отпадъците на борда, критериите за което ще трябва да бъдат допълнително определени в делегиран акт на Комисията.

Правоприлагане на изискването за задължително предаване:

Формулярът за предварително уведомление за отпадъци, посочен в **член 6**, е приведен в пълно съответствие с циркулярно писмо МЕРС/834 на ММО и е предоставен в новото приложение 2 към директивата. Обхватът на задължението за предаване за всички отпадъци е в съответствие с конвенцията MARPOL, така че Директивата за ППС отразява напълно режима за изхвърляне по MARPOL — в случаи, когато MARPOL забранява изхвърлянето на отпадъци в морето, Директивата за ППС изисква предаването на тези отпадъци в пристанищните приемни съоръжения на брега, включително на остатъците от товари. При този подход не е необходима конкретна разпоредба за предаването на остатъците от корабни товари, какъвто беше случаят при старата директива. В допълнение, **член 7** изисква да се издава потвърждение за приемането на отпадъци от кораба при тяхното предаване, което съдържа информацията, която корабът следва да докладва по електронен път в системата за информиране, наблюдение и правоприлагане (т.е. системата SafeSeaNet), преди да напусне пристанището.

Член 7 ограничава прилагането на освобождаването въз основа на наличието на достатъчен капацитет за съхранение на отпадъци, до случаите, в които следващото пристанище, което ще бъде посетено, се намира в ЕС, и в които не съществува несигурност по отношение на наличието на подходящи пристанищни приемни съоръжения. Тази оценка следва да се извърши въз основа на информацията, предоставена в интегрираната в SafeSeaNet система за информиране, наблюдение и правоприлагане относно наличието на подходящи пристанищни приемни съоръжения в пристанищата на ЕС. Освен това, настоящото предложение предвижда приемането от Комисията посредством акт за изпълнение на специфични методи за изчисляване на достатъчния капацитет за съхранение на борда.

Относно режима на проверки, в **член 10** се уточнява, че проверките на ППС трябва да бъдат напълно интегрирани в режима за държавен пристанищен контрол, създаден съгласно Директива 2009/16/ЕО, и трябва да следват основан на риска подход, когато корабът попада в приложното поле на тази директива. За да се гарантира, че при всяка проверка в рамките на държавния пристанищен контрол се проверява също спазването на изискванията за ППС, трябва да се въведат някои промени в Директива 2009/16/ЕО, както е посочено в **член 21**. В същото време, за риболовни кораби, плавателни съдове за отдых и кораби за вътрешни превози с брутен тонаж над 100 тона е предвиден специален режим за проверки, тъй като такива кораби не са обхванати от Директивата за държавния пристанищен контрол. Резултатите от проведените на тези кораби проверки ще трябва да бъдат записвани в система за информиране, наблюдение и правоприлагане, като се използва специален модул за ЕС в рамките на базата данни THETIS.

Режим на освобождаване за корабите, извършващи редовни превози с редовни посещения в пристанища:

В **член 9** от предложението се предвижда по-нататъшно хармонизиране на критериите за освобождаване, по-специално по отношение на това какво представлява „кораб, извършващ редовни превози“ с „чести и редовни посещения в пристанища“, както и на това какво е „достатъчно доказателство за наличието на споразумение“ за предаване на отпадъци и плащане на таксата. Въвежда се стандартно удостоверение за освобождаване, което трябва да бъде включено в система за информиране, наблюдение и правоприлагане чрез електронно докладване в SafeSeaNet, така че държавите членки да могат впоследствие да обменят информацията, съдържаща се в удостоверението.

Риболовни кораби и плавателни съдове за отдых:

Положението на риболовните кораби и малките плавателни съдове за отдых беше преразгледано в предложената директива, като се има предвид относително важния им принос за проблема с морските отпадъци. Докато при действащата понастоящем директива риболовните кораби и малките плавателни съдове за отдых са освободени от някои от основните задължения, тези освобождавания са преразгледани в предложената директива, така че в обхвата ѝ да попадат по-големи плавателни съдове (въз основа на дължината и брутния тонаж), за да се гарантира пропорционалността на режима.

По отношение на системите за покриване на разходите, риболовните кораби и плавателните съдове за отдых ще подлежат на събиране на непряка такса. Подобно на други плавателни съдове, риболовните кораби и плавателните съдове за отдых ще бъдат задължени да плащат такса на пристанището, независимо от това дали предават отпадъци, или не. По този начин обаче корабите следва да получат правото да предават всички свои отпадъци, без да се налага да плащат допълнителни такси, включително всякакви изоставени риболовни съоръжения и пасивно уловени отпадъци. По отношение на другите видове отпадъци, общите задължения за прилагането на минимум 30 % непряка такса ще важат и за предаването на отпадъци от риболовния и развлекателния сектор.

Докладване на информацията от уведомлението за отпадъци и потвърждението за приемане на отпадъци ще се изисква само за риболовни кораби и плавателни съдове за отдых с дължина от 45 метра и повече. Да се изисква от плавателни съдове под този праг да докладват по електронен път преди пристигането и напускането би било непропорционално, тъй като тези плавателни съдове обикновено не са оборудвани за електронно докладване, а пристанищата, които ги приемат, не са в състояние да обработват електронни уведомления при всяко посещение на пристанището. Това бе посочено и в оценката на въздействието, придружаваща предложението¹⁷.

По отношение на правоприлагането, директивата предвижда проверките да се извършват при поне 20 % от всички риболовни кораби и плавателни съдове за отдых с брутен тонаж над 100 тона, посещаващи всяка година пристанищата на съответната държава членка. Този праг съответства на изискването по конвенцията MARPOL за наличие на план за вписване на отпадъците на борда на кораби с брутен тонаж над 100 тона.

¹⁷ Работен документ на службите на Комисията — Оценка на въздействието, точка 5.2.5, стр. 46.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за отмяна на Директива 2000/59/ЕО и за изменение на Директива 2009/16/ЕО и Директива 2010/65/ЕС

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹⁸,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁹,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Морската политика на Съюза е насочена към постигане на високо ниво на безопасност и опазване на околната среда. Тази цел може да бъде постигната чрез спазването на международните конвенции, кодекси и резолюции, като същевременно се запази свободата на мореплаването, предвидена от Конвенцията на Обединените нации по морско право (UNCLOS).
- (2) Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби („конвенцията MARPOL“) предвижда общи забрани за изхвърляне на отпадъци от кораби в морето, но също така урежда условията, при които някои видове отпадъци могат да бъдат изхвърляни в морската среда. Конвенцията MARPOL изисква държавите членки да гарантират предоставянето на подходящи приемни съоръжения в пристанищата.
- (3) Прилагането на конвенцията MARPOL в Съюза беше осъществено чрез Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁰ въз основа на съобразен с пристанищата подход. Директива 2000/59/ЕО има за цел да съвмести доброто функциониране на морския транспорт с опазването на морската среда.

¹⁸ ОВ С , , стр. .

¹⁹ ОВ С , , стр. .

²⁰ Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

- (4) През последните две десетилетия конвенцията MARPOL и приложенията към нея претърпяха важни изменения, с които бяха въведени по-строги норми и забрани за изхвърлянето на отпадъци от кораби в морето.
- (5) С приложение VI към конвенцията MARPOL бяха въведени норми за изхвърляне на нови категории отпадъци, по-специално на остатъците от системи за пречистване на отработени газове, състоящи се от утайки и отливни води. Тези категории отпадъци следва да бъдат включени в обхвата на директивата.
- (6) На 15 април 2014 г. Международната морска организация (ММО) прие Консолидирани насоки за доставчици и ползватели на пристанищни приемни съоръжения (MEPC.1/циркулярно писмо 834), включително стандартни формуляри за уведомлението за отпадъци, потвърждението за приемане на отпадъци и докладването на предполагаеми недостатъци в пристанищните приемни съоръжения.
- (7) Въпреки това развитие на нормативната уредба все още е налице изхвърляне на отпадъци в морето. Това се дължи на съвкупност от фактори, а именно — в пристанищата не винаги са налични подходящи пристанищни приемни съоръжения, правоприлагането често е недостатъчно и липсват стимули за предаване на отпадъците на сушата.
- (8) След като влезе в сила, Директива 2000/59/ЕО допринесе за нарастване на количествата на предаваните в пристанищните приемни съоръжения отпадъци и имаше основно значение за намаляването на изхвърляните в морето отпадъци, както бе констатирано в оценката по REFIT на директивата.
- (9) Оценката по REFIT показва също така, че Директива 2000/59/ЕО не е била напълно ефективна поради несъответствия с рамката на конвенцията MARPOL. Освен това в държавите членки бяха тълкувани по различен начин ключови понятия от директивата, като например адекватността на съоръженията, предварителното уведомяване за отпадъци, задължението за предаване на отпадъци в пристанищни приемни съоръжения и освобождаванията за корабите, извършващи редовни превози. В оценката се призовава за повече хармонизация на тези понятия и по-нататъшно привеждане в съответствие с конвенцията MARPOL, с цел да се избегне излишна административна тежест както за пристанищата, така и за техните ползватели.
- (10) Директивата е също от основно значение за прилагането на основното законодателство и основните принципи в областта на околната среда в контекста на пристанищата и управлението на отпадъците от кораби. По-специално, Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и Съвета²¹, както и Директива 2008/56/ЕО на Европейския парламент и Съвета²², са важни инструменти в това отношение.
- (11) Директива 2008/98/ЕО определя основните принципи за управление на отпадъците, включително на принципа „замърсителят плаща“ и йерархията на отпадъците, която призовава да се дава предимство на повторната употреба и рециклирането на отпадъците пред другите форми на оползотворяване и

²¹ Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви (ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3),

²² Директива 2008/56/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. за създаване на рамка за действие на Общността в областта на политиката за морска среда (Рамкова директива за морска стратегия) (ОВ L 164, 25.6.2008 г., стр. 19).

обезвреждане на отпадъци и изисква създаването на системи за разделно събиране на отпадъци. Тези задължения са приложими също по отношение на управлението на отпадъците от кораби.

- (12) Необходимо е отпадъците на корабите, включително изоставени риболовни съоръжения, да се събират разделно, за да се гарантира тяхното по-нататъшно рециклиране при управлението на отпадъците надолу по веригата. Твърдите отпадъци често се разделят на борда на корабите в съответствие с международните норми и стандарти, като законодателството на Съюза следва да гарантира, че тези усилия за разделяне на отпадъците на борда не се спъват от липсата на механизми за разделно събиране на сушата.
- (13) Макар че по-голямата част от морските отпадъци произхождат от наземни дейности, секторът на мореплаването, включително риболовът и развлеченията, също има важен принос, като изхвърля директно в морето твърди отпадъци, в т.ч. пластмаси и изоставени риболовни съоръжения.
- (14) Стратегията на Комисията за кръговата икономика²³ определи цел за намаляване на морските отпадъци с 30 % до 2020 г. и потвърди специфичната роля, която Директива 2000/59/ЕО трябва да изиграе в това отношение, като осигури наличието на подходящи съоръжения за приемане на твърди отпадъци и предвиди както подходящо равнище на стимулите, така и правоприлагане относно предаването на отпадъци в съоръженията на брега.
- (15) Едно пристанищно приемно съоръжение се счита за подходящо, ако то е в състояние да отговори на нуждите на корабите, използващи обичайно пристанището, без да предизвиква неоправдани забавяния. Адекватността се отнася както за условията на експлоатация на съоръжението с оглед на потребностите на ползвателите, така и за съобразеността с околната среда управление на съоръженията в съответствие със законодателството на Съюза в областта на отпадъците.
- (16) Регламент (ЕО) № 1069/2009 на Европейския парламент и на Съвета²⁴ изисква кухненските отпадъци от международния транспорт да бъдат изгаряни или унищожавани чрез заравяне в разрешено депо за отпадъци, включително отпадъците от посещаващи пристанищата на Съюза кораби, които евентуално са били в контакт със странични животински продукти на борда. За да не ограничава това изискване насърчаването на повторната употреба и рециклирането на отпадъци от корабите, следва да се положат усилия за по-добро разделяне на отпадъците на борда, така че да бъде избегнато потенциалното замърсяване на отпадъци, например отпадъците от опаковки.
- (17) Разработването и преразглеждането на плана за приемане и обработка на отпадъците въз основа на консултация с всички съответни ползватели на пристанището е от съществено значение за гарантирането на адекватността на пристанищните приемни съоръжения. Възможно е съседни пристанища в един и същ регион да желаят по практически и организационни причини да разработят съвместен план, обхващащ наличието на пристанищни приемни съоръжения във

²³ Съобщение на Комисията COM(2015) 0614 final, „Затваряне на цикъла — план за действие на ЕС за кръговата икономика“, точка 5.1.

²⁴ Регламент (ЕО) № 1069/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на здравни правила относно странични животински продукти и производни продукти, непредназначени за консумация от човека, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1774/2002 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 1).

всяко от пристанищата в рамките на плана и осигуряващ същевременно обща административна рамка.

- (18) От основно значение за ефективното решаване на проблема с морските отпадъци е да се осигурят стимули на необходимото равнище за предаване на отпадъци в пристанищни приемни съоръжения, и по-специално на твърди отпадъци. Това може да се постигне чрез система за покриване на разходите, която изисква прилагането на непряка такса, която се дължи независимо от това дали се предават отпадъци и следва да дава право за предаване на отпадъци, без да е необходимо да се заплащат допълнителни преки такси. Риболовният и развлекателният сектори също следва да бъдат включени в тази система, като се има предвид техният принос за възникването на морски отпадъци.
- (19) Концепцията за „екологичен кораб“ следва да бъде допълнително развита по отношение на управлението на отпадъците, така че да може да се приложи ефективна система за насърчаване на плавателните съдове, които намаляват генерираните на борда им отпадъци.
- (20) Остатъците от товари остават собственост на собственика на товара след разтоварването му на терминала и често имат икономическа стойност. Поради това остатъците от товари не следва да бъдат включвани в системите за покриване на разходите и за прилагане на непреки такси. Таксата за предаването на остатъците от товари следва да се заплаща от ползвателя на приемното съоръжение, както е определено в договорните споразумения между участващите страни или в други местни споразумения.
- (21) Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета²⁵ включва в своя обхват предоставянето на пристанищни приемни съоръжения като услуга. Той предоставя правила за прозрачността на структурите на таксите, прилагани за ползването на пристанищните услуги, за консултациите с ползвателите на пристанищата и за процедурите за разглеждане на жалби. Директивата надхвърля рамката, предвидена от Регламент (ЕС) 2017/352, като предоставя по-подробни изисквания за експлоатацията и проектирането на системите за покриване на разходите за работата на пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от корабите и за прозрачността на ценовата структура.
- (22) Наред с предоставянето на стимули за предаване, ефективното правоприлагане на задължението за предаване е от първостепенно значение и при него следва да се прилага основан на риска подход в съответствие с Директива 2009/16/ЕО²⁶, което пък вече не е в съответствие с поставената в Директива 2000/59/ЕО цел за проверка на 25 % от попадащите в нейния обхват кораби.
- (23) Една от основните пречки за ефективното правоприлагане на изискването за задължително предаване е различното тълкуване и прилагане от страна на държавите членки на разпоредбите за освобождаване въз основа на достатъчен капацитет за съхранение на борда. За да се избегне подкопаването на основната цел на директивата в резултат на прилагането на това освобождаване, условията за него следва да се уточнят допълнително, по-специално по отношение на следващото пристанище, което ще бъде посетено, а достатъчният капацитет за

²⁵ Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1).

²⁶ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57).

съхранение следва да се определя по хармонизиран начин в пристанища на Съюза въз основа на общи методика и критерии.

- (24) Наблюдението и правоприлагането следва да бъдат улеснени чрез система, основана на електронно докладване и обмен на информация. За тази цел съществуващата система за информация и наблюдение, създадена съгласно Директива 2000/59/ЕО, следва да бъде доразвита и да продължи да се експлоатира въз основа на съществуващите електронни системи за данни, по-специално на системата на Съюза за обмен на морска информация (SafeSeaNet) и на базата данни от проверки (THETIS). Системата следва да включва също информация относно пристанищните приемни съоръжения в различни пристанища.
- (25) Конвенцията MARPOL изисква от договарящите се страни да поддържат актуална информацията за своите пристанищни приемни съоръжения и да съобщават тази информация на ММО. За тази цел ММО е създала база данни за пристанищните приемни съоръжения в рамките на Глобалната интегрирана информационна система за кораби (GISIS). Чрез докладването на тази информация в системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, създадена с директивата, и последващото предаване на тази информация чрез системата GISIS, ще отпадне необходимостта държавите членки да докладват тази информация отделно на ММО.
- (26) Съществува необходимост от по-нататъшно хармонизиране на режима на освобождаване за корабите, извършващи редовни превози с чести и редовни посещения в пристанища, и по-специално от изясняване на използваните термини и условията за тези освобождавания. Оценката по REFIT и оценката на въздействието показаха, че липсата на хармонизация на условията и прилагането на освобождаванията е довела до ненужна административна тежест за корабите и пристанищата.
- (27) Подгрупата по въпросите на пристанищните приемни съоръжения, създадена в рамките на Европейския форум за устойчиво корабоплаване и обединяваща широк кръг от експерти в областта на замърсяването от експлоатацията на кораби и управлението на отпадъците от кораби, предостави на Комисията ценни насоки и експертни познания. Желателно е тази група да се запази като отделна експертна група с цел обмен на опит по прилагането на директивата.
- (28) Правомощията, предоставени на Комисията за изпълнение на Директива 2000/59/ЕО, следва да бъдат актуализирани в съответствие с Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).
- (29) На Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия, за да определи методика за прилагане на освобождаването въз основа на достатъчен капацитет за съхранение и да продължи да развива системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, създадена съгласно настоящата директива. Актовете за изпълнение следва да се приемат в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.
- (30) За да се вземат предвид развитията на международно ниво и да се насърчи съобразеното с околната среда управление на отпадъците на борда, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС, с които да изменя настоящата директива с цел да актуализира позоваванията на международни инструменти и приложенията,

както и да изменя позоваванията на международни инструменти с цел да се избегне, при необходимост, прилагането на измененията на тези международни инструменти за целите на настоящата директива, както и с цел да разработи общи критерии за признаване на „екологичните кораби“, за да се предоставя на такива кораби намалена такса за отпадъци. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.

- (31) Тъй като целта на предложената директива, а именно опазването на морската среда от изхвърляния на отпадъци, не може да бъде постигната в удовлетворителна степен от държавите членки поотделно, а може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза поради мащаба и последиците на предвиденото действие, Съюзът може да вземе мерки, в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за ЕС. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (32) За Съюза са характерни регионалните различия на равнище пристанище, както е посочено и в оценката на териториалното въздействие. Пристанищата се различават въз основа на географското си положение, размера, административното устройство и собствеността и се характеризират с вида на корабите, които обикновено ги посещават. Освен това системите за управление на отпадъците отчитат различията на общинско равнище и инфраструктурата за управление на отпадъците надолу по веригата.
- (33) Поради това Директива 2000/59/ЕО следва да бъде отменена,
- ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:**

РАЗДЕЛ 1: ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1 **Предмет**

Настоящата директива има за цел да защити морската среда от отрицателните последици, дължащи се на изхвърлянето на отпадъци от кораби, ползващи пристанища на територията на Съюза, и същевременно да гарантира безпроблемното функциониране на морското движение чрез подобряване на достъпа до подходящи пристанищни приемни съоръжения и предаване на отпадъците в тези съоръжения.

Член 2 **Определения**

За целите на настоящата директива:

- а) „кораб“ означава мореходен плавателен съд от всякакъв вид, експлоатиран в морска среда, включително риболовни кораби и плавателни съдове за отдых, които не извършват търговска дейност, плавателни съдове на подводни криле, съдове на въздушна възглавница, подводници и плаващи платформи;

- б) „MARPOL“ означава Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби в нейната актуална версия;
- в) „отпадъци от кораби“ означава всички отпадъци, включително остатъци от товари, възникнали по време на експлоатацията на кораба или по време на товарене, разтоварване и почистване, или отпадъци, които са попаднали в мрежите по време на риболовни операции и попадат в обхвата на приложения I, II, IV, V и VI към MARPOL;
- г) „остатъци от товари“ означава остатъци от товарите на борда, които остават на палубата или в трюмовете след товарене и разтоварване, включително излишъци или разливи при товарене и разтоварване, независимо дали в течно или сухо състояние или отнесени в отливната вода, с изключение на прах от товара, останал на палубата след премитане, или прах по външните повърхности на кораба;
- д) „пристанищни приемни съоръжения“ означава всички съоръжения, трайно прикрепени, плаващи или подвижни, които могат да приемат отпадъците от кораби;
- е) „риболовен кораб“ означава всеки кораб, оборудван или използван с търговска цел за улов на риба или на други живи морски ресурси;
- ж) „плавателен съд за отдих“ означава кораб от всякакъв вид, с дължина на корпуса 2,5 метра и повече, независимо от начина на задвижване, предназначен за спортни или развлекателни цели, който не извършва търговски дейности;
- з) „кораб за вътрешни превози“ означава кораб, плаващ под знамето на държава членка и извършващ само вътрешни превози в тази държава членка;
- и) „вътрешен превоз“ означава плаване в морски зони от едно пристанище на държава членка до същото или друго пристанище на територията на същата държава членка;
- й) „пристанище“ означава място или географска зона, устроено и оборудвано така, че да позволява приемането на кораби, включително зоната за заставане на котва в юрисдикцията на пристанището;
- к) „кухненски отпадъци“ означава цялата отпадъчна храна, включително използвано олио за готвене, от ресторанти, обекти за хранене и кухни;
- л) „достатъчен капацитет за съхранение“ означава достатъчен капацитет за съхранение на отпадъците на борда на кораба от момента на напускане на пристанището до следващото влизане в пристанище, включително на отпадъците, които се очаква да възникнат по време на пътуването;
- м) „редовни превози“ означава превози въз основа на обявено или планирано разписание с посочени времена на отпътуване и пристигане между посочени пристанища или често повтарящи се пътувания между пристанища, които се приемат за общоприето разписание;
- н) „редовни посещения в пристанище“ означава повтарящи се пътувания на даден кораб, които образуват постоянна схема на движение между посочени пристанища, или серия от пътувания без междинни влизания в пристанище, започващи и завършващи в едно и също пристанище;

- о) „чести посещения в пристанище“ означава посещения на дадено пристанище от конкретен кораб, осъществявани най-малко веднъж на две седмици;
- п) „GISIS“ означава Глобалната интегрирана информационна система за кораби, създадена от Международната морска организация;

„Отпадъци от кораби“, както са определени в букви в) и г), означава отпадъци по смисъла на член 3, параграф 1 от Директива 2008/98/ЕО²⁷.

Член 3 **Обхват**

Настоящата директива се прилага:

- а) за всички кораби, независимо под какво знаме плават, които посещават пристанище на дадена държава членка или действат в такова пристанище, с изключение на военните кораби и спомагателните военни кораби, както и други кораби, принадлежащи на държава или експлоатирани от държава, докато същата ги използва изключително за правителствени и негърговски цели,
- б) за всички пристанища на държавите членки, посещавани обичайно от изброените в буква а) кораби.

Държавите членки предприемат мерки, за да гарантират, че когато това е възможно, корабите, които не попадат в обхвата на настоящата директива, предават своите отпадъци по начин, съвместим с настоящата директива.

РАЗДЕЛ 2: ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ПОДХОДЯЩИ ПРИСТАНИЩНИ ПРИЕМНИ СЪОРЪЖЕНИЯ

Член 4 **Пристанищни приемни съоръжения**

1. Държавите членки гарантират наличието на пристанищни приемни съоръжения, които отговарят на нуждите на корабите, използващи обичайно пристанището, без да предизвикват неоправдани забавяния на корабите.
2. Държавите членки гарантират, че:
 - а) пристанищните приемни съоръжения разполагат с капацитета да поемат видовете и количествата отпадъци от корабите, които обичайно използват пристанището, като се имат предвид оперативните нужди на ползвателите на това пристанище, значението и географското му положение, вида на корабите, които го посещават, както и освобождаванията, предвидени в член 9;
 - б) формалностите, свързани с използването на съоръженията, се уреждат лесно и бързо, така че да се избегнат неоправдани закъснения за корабите,

²⁷ Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви (ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3).

а събираните за предаването такси не представляват стимул за корабите да избягват използването на пристанищните приемни съоръжения;

- в) пристанищните приемни съоръжения позволяват съобразено с околната среда управление на отпадъците на кораба в съответствие с изискванията на Директива 2008/98/ЕО и другото съответно законодателство на Съюза относно отпадъците. За тази цел държавите членки осигуряват разделното събиране на отпадъци от корабите в пристанищата, както се изисква в законодателството на Съюза в областта на отпадъците, по-специално в Директива 2008/98/ЕО, Директива 2012/19/ЕС и Директива 2006/66/ЕО. Буква в) се прилага без да се засягат по-строгите изисквания, наложени от Регламент (ЕО) № 1069/2009 за управление на кухненските отпадъци от международния транспорт.

3. Държавите членки използват формулярите и процедурите, определени от ММО, за да докладват на властите на държавата на пристанището за предполагаеми недостатъци на пристанищните приемни съоръжения.

Всякаква информация, получена чрез тази процедура за докладване се изпраща по електронен път също и в частта от системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 14 от настоящата директива.

4. Държавите членки разследват всички докладвани случаи на предполагаеми недостатъци и гарантират, че всяка страна, участваща в предаването или приемането на отпадъци от корабите, може да търси обезщетение за вреди, причинени от неоправдано забавяне.

Член 5

Планове за приемане и обработка на отпадъците

5. Всяко пристанище трябва да има и да прилага подходящ план за приемане и обработка на отпадъците, изготвен след консултации със заинтересованите страни, по-специално с ползвателите на пристанищата или с техни представители. Тези консултации следва да се провеждат както по време на изготвянето на проекта на плана, така и след приемането му, особено ако е имало значителни изменения по отношение на изискванията на членове 4, 6 и 7. Подробните изисквания относно изготвянето на тези планове са представени в приложение 1.
6. Държавите членки гарантират, че следната информация от плановете за приемане и обработка на отпадъците, засягаща наличието на подходящи приемни съоръжения в съответното пристанище и свързаните с тях разходи, се съобщава ясно на корабните оператори и е обществено достъпна на уебсайта на пристанището или в печатна форма:
- а) местоположение на пристанищните приемни съоръжения за всяко кейово място;
 - б) списък на отпадъците от корабите, които обикновено се управляват от пристанището;
 - в) списък на звената за контакти, операторите и предлаганите услуги;
 - г) описание на процедурите за предаване на отпадъци;
 - д) описание на системите за покриване на разходите; и

- е) описание на процедурите за докладване на предполагаеми недостатъци в пристанищните приемни съоръжения.

Тази информация се докладва по електронен път също и в частта от системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 14 от настоящата директива, в съответствие с Директива 2002/59/ЕО.

7. Планове за приемане и обработка на отпадъците, посочени в параграф 1, могат, когато това е необходимо с цел постигане на по-добра ефективност, да бъдат разработени съвместно от две или повече съседни пристанища в същия район, като всяко пристанище участва по подходящ начин, при условие че необходимостта от приемни съоръжения и тяхната наличност се посочват за всяко от пристанищата.
8. Държавите членки оценяват и одобряват плана за приемане и обработка на отпадъците, като контролират неговото изпълнение и следят той да бъде подлаган на ново одобряване поне на всеки три години, както и след настъпването на важни промени в експлоатацията на пристанището. Тези промени включват, но не се ограничават само до структурни промени в трафика до пристанището, разработване на нова инфраструктура, промени в търсенето и осигуряването на пристанищни приемни съоръжения и нови техники за обработка на борда.

РАЗДЕЛ 3

ПРЕДАВАНЕ НА ОТПАДЪЦИ ОТ КОРАБИ

Член 6

Предварително уведомление за отпадъци

9. Операторът, агентът или капитанът на кораб, който попада в обхвата на Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁸, различен от риболовен кораб или плавателен съд за отдиш с дължина по-малко от 45 метра, пътуващ за пристанище в ЕС, попълва точно формуляра от приложение 2 и съобщава тази информация на институцията или органа, определени за тази цел от държавата членка, в която се намира пристанището:
- а) най-малко 24 часа преди пристигането, ако пристанището, което ще посети, е известно,
 - б) веднага след като стане известно пристанището, което ще посети, ако тази информация е налична по-малко от 24 часа преди пристигането, или
 - в) най-късно в момента, в който корабът напуска предходното пристанище, ако продължителността на пътуването е по-малка от 24 часа.
10. Посочената в параграф 1 информация се докладва по електронен път също и в частта от системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 14 от настоящата директива, в съответствие с Директива 2010/65/ЕС и Директива 2002/59/ЕО.

²⁸

Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО на Съвета (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

11. Посочената в параграф 1 информация се съхранява на борда най-малко до следващото влизане в пристанище и се предоставя на компетентните органи на държавите членки при поискване от тяхна страна.
12. Държавите членки гарантират, че информацията, която се съобщава съгласно настоящия член, се проверява надлежно и се споделя с компетентните органи за правоприлагане без забавяне.

Член 7

Предаване на отпадъци от кораби

13. Капитанът на кораб, който посещава пристанище на Съюза, предава преди да напусне пристанището всички отпадъци, превозвани на борда на кораба, в пристанищното приемно съоръжение в съответствие с приложимите норми за изхвърляне, предвидени в конвенцията MARPOL.
14. След предаването операторът на отпадъците или администрацията на пристанището, в което са били предадени отпадъците, попълва точно формуляра от приложение 3 и издава на кораба потвърждение за приемането.

Това изискване не се прилага в малки пристанища без персонал или в отдалечени пристанища, при условие че държавата членка, в която се намира пристанището, е съобщила тази информация по електронен път в частта от системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 14 от настоящата директива.
15. Операторът, агентът или капитанът на кораб, попадащ в обхвата на Директива 2002/59/ЕО, докладва преди излизане по електронен път информацията от потвърждението за приемането на отпадъци в частта от системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 14 от настоящата директива, в съответствие с Директива 2010/65/ЕС и Директива 2002/59/ЕО.
16. Посочената в параграф 2 информация се съхранява на борда за най-малко две години и се предоставя на органите на държавите членки при поискване от тяхна страна.
17. Без да се засяга параграф 1, даден кораб може да продължи без да е предал отпадъците си към следващото пристанище, което ще посети, ако:
 - а) корабът посещава пристанището само за да застане на котвена стоянка за по-малко от 24 часа или прави това поради неблагоприятни атмосферни условия;
 - б) предоставената в съответствие с приложения 2 и 3 информация показва, че е налице достатъчен капацитет за съхранение на борда на всички отпадъци, които са били натрупани, и на тези които ще бъдат събрани по време на предвиденото плаване на кораба до следващото пристанище, което той ще посети.
18. С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на освобождаването въз основа на достатъчния капацитет за съхранение, се предоставят изпълнителни правомощия на Комисията за определяне на методи, които да се използват за изчисляването на достатъчния капацитет за съхранение на борда. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 20, параграф 2.

19. Ако следващото пристанище, което ще посети корабът, е извън Съюза, или има основания да се смята, че в него не са налице подходящи съоръжения, или това пристанище е неизвестно, държавата членка изисква от кораба да предаде всички свои отпадъци, преди да напусне пристанището.
20. Параграф 2 се прилага без това да накърнява по-строги изисквания, валидни за корабите, приети в съответствие с международното право.

Член 8

Системи за покриване на разходите

21. Държавите членки гарантират, че експлоатационните разходи на пристанищните приемни съоръжения за приемане и обработка на отпадъците от корабите, различни от остатъците от товари, се покриват чрез събирането на такси от корабите. Тези разходи включват елементите, изброени в приложение 4.
22. Системите за покриване на разходите не трябва да представляват стимул за корабите да изхвърлят своите отпадъци в морето. За тази цел държавите членки прилагат следните принципи при проектирането и експлоатацията на системите за покриване на разходите в пристанищата:
- а) част от таксата, която се плаща от корабите, трябва да е непряка такса, която се заплаща, независимо дали се предават отпадъци в пристанищно приемно съоръжение;
 - б) непряката такса трябва да покрива непреките административни разходи, както и значителна част от преките експлоатационни разходи, определени в приложение 4. Тази значителна част от преките експлоатационни разходи трябва да представлява поне 30 % от общите годишни преки разходи за действителното предаване на отпадъци;
 - в) с цел да се осигури максимален стимул за предаване на отпадъци, както е определено в приложение V към конвенцията MARPOL, включително отпадъците, попаднали в мрежите по време на риболовни операции, начисляваната непряка такса трябва да покрива всички разходи на пристанищните приемни съоръжения за тези отпадъци, за да се гарантира правото на предаване без никакви допълнителни преки такси;
 - г) непряката такса не трябва да обхваща отпадъци от системите за пречистване на отработените газове, разходите за които ще се покриват въз основа на видовете и количествата предадени отпадъци.
23. Частта от разходите, която не се покрива от таксата, посочена в буква б), ще се покрива въз основа на действително предадените от кораба видове и количества отпадъци.
24. Таксите могат да варират, наред с другото, в зависимост от категорията, вида и размера на кораба, от вида на трафика, в който участва корабът, както и в зависимост от услугите, предоставяни извън установеното работно време в пристанището.
25. Таксите трябва да бъдат намалени, ако конструкцията, оборудването и експлоатацията на кораба са такива, че може да се докаже, че на кораба възникват намалени количества отпадъци и те се управляват по устойчив и съобразен с околната среда начин. На Комисията се предоставя правомощието

да установява посредством делегирани актове в съответствие с член 19 критериите за определяне дали даден кораб отговаря на изискванията, посочени в настоящия параграф във връзка с управлението на отпадъците на борда на кораба.

26. За да се гарантира, че таксите са справедливи, прозрачни и недискриминационни и че те отразяват разходите по предоставянето, и когато е уместно — по използването, на съоръжения и услуги, на ползвателите на пристанището се предоставя информация за размера на таксите и основата, на която те са изчислени.

Член 9 **Освобождавания**

27. Държавите членки могат да освобождават кораби, посещаващи техните пристанища, от задълженията по член 6, член 7, параграф 1 и член 8 кумулативно, когато са налице достатъчно доказателства, че:
- а) корабът извършва „редовни превози, свързани с чести и редовни посещения в пристанища“;
 - б) съществува споразумение за предаване на отпадъците и плащане на съответните такси в пристанище по маршрута на кораба;
 - в) в доказателство на споразумението по буква б) са налице подписан договор с пристанище или договорна страна, приемаща отпадъци, потвърждения за приемането на отпадъци, както и потвърждение, че споразумението е било прието от всички пристанища по маршрута на кораба. За да представлява достатъчно доказателство в съответствие с настоящия параграф, споразумението за предаване на отпадъци и плащане на таксата трябва да е сключено в пристанище, разположено на територията на Съюза.
28. Ако освобождаването бъде предоставено, държавата членка, в която се намира пристанището, издава удостоверение за освобождаване въз основа на формуляра, определен в приложение 5, с което потвърждава, че корабът отговаря на необходимите условия и изисквания за прилагането на освобождаването, и посочва продължителността на освобождаването.
29. Държавите членки докладват информацията от удостоверението за освобождаване по електронен път в системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 14 от настоящата директива, в съответствие с разпоредбите на Директива 2002/59/ЕО.
30. Държавите членки осигуряват ефективното наблюдение и правоприлагане на споразуменията за предаване на отпадъци и плащане на таксите за освободени кораби, посещаващи техни пристанища.

РАЗДЕЛ 4: ПРАВОПРИЛАГАНЕ

Член 10

Проверки

Държавите членки гарантират, че всеки кораб може да бъде подложен на проверка за установяване на неговото съответствие с изискванията на настоящата директива.

Член 11

Проверки в рамките на държавния пристанищен контрол

За кораби, попадащи в обхвата на Директива 2009/16/ЕО, проверките се извършват в съответствие с разпоредбите на същата директива, така че всяка такава проверка трябва да включва проверка дали корабът отговаря на изискванията на членове 6, 7 и 9.

Член 12

Проверки извън рамките на държавния пристанищен контрол

31. Що се отнася до проверките на кораби, оставащи извън обхвата на Директива 2009/16/ЕО, държавите членки гарантират, че се извършват проверки на поне 20 % от общия брой на корабите, за всяка от категориите, изброени по-долу:
 - а) плаващи под тяхно знаме кораби за вътрешни превози с брутен тонаж от 100 тона и повече, посещаващи всяка година пристанищата на съответната държава членка;
 - б) риболовни кораби с брутен тонаж от 100 тона и повече, посещаващи всяка година пристанищата на съответната държава членка;
 - в) плавателни съдове за отдых с брутен тонаж от 100 тона и повече, посещаващи всяка година пристанищата на съответната държава членка.
32. Резултатите от проверките, посочени в параграф 1, се записват в частта от системата за информиране, наблюдение и правоприлагане, посочена в член 15 от настоящата директива.
33. Държавите членки установяват процедури за проверка на риболовни кораби с брутен тонаж под 100 тона и на плавателни съдове за отдых с брутен тонаж под 100 тона, за да се гарантира спазването на приложимите изисквания на настоящата директива.
34. Ако компетентният орган на държавата членка не е удовлетворен от резултатите от проверката, той предприема необходимото, без да се засяга прилагането на санкциите, посочени в член 16, за да гарантира, че корабът няма да напусне пристанището, докато не предаде отпадъците си в пристанищно приемно съоръжение в съответствие с член 7.

Член 13

Система за информиране, наблюдение и правоприлагане

Изпълнението и правоприлагането на Директивата се подпомага от електронно докладване и обмен на информация между държавите членки в съответствие с членове 14 и 15.

Член 14

Електронно докладване и обмен на информация

35. Докладването и обменът на информация се основават на системата за обмен на морска информация на Съюза (SafeSeaNet), посочена в член 22а, параграф 3 и приложение III към Директива 2002/59/ЕО.
36. Държавите членки гарантират, че следните данни се докладват по електронен път и в разумен срок в съответствие с Директива 2010/65/ЕО:
- а) информация за действителното време на пристигане и напускане на всеки попадащ в обхвата на Директива 2002/59/ЕО кораб, който посещава пристанище на ЕС, заедно с идентификатор на съответното пристанище;
 - б) информацията от уведомлението за отпадъци, съдържащо се в приложение 2;
 - в) информацията от потвърждението за приемане на отпадъци, съдържащо се в приложение 3;
 - г) информацията от удостоверението за освобождаване, съдържащо се в приложение 5.
37. Държавите членки гарантират, доколкото е възможно, че риболовните кораби и плавателните съдове за отдых с брутен тонаж над 100 тона, посещаващи пристанища на Съюза, докладват също така, информация за действителното време на пристигане и напускане.
38. Информацията, съобщавана за целите на член 4 и член 5, параграф 2, се предава след това от Комисията на базата данни на ММО за пристанищните приемни съоръжения в рамките на GISIS.

Член 15

Записване на проверки

39. Комисията разработва, поддържа и актуализира база данни за проверките, с която са свързани всички държави членки и която съдържа цялата информация, необходима за осъществяването на системата от проверки, предвидена по настоящата директива. Тази база данни се основава на базата данни за проверките, посочена в член 24 от Директива 2009/16/ЕО, и има сходни функционални характеристики с тази база данни.
40. Държавите членки гарантират, че информацията, свързана с проверки по настоящата директива, включително информацията относно установени случаи на несъответствие и наложени забрани за напускане, се прехвърля незабавно в базата данни за проверките, веднага след като е бил оформен докладът за извършената проверка или е била вдигната забраната за напускане, или е било предоставено освобождаване.
41. Държавите членки гарантират, че информацията, прехвърлена в базата данни за проверките, се проверява в рамките на 72 часа.
42. Комисията гарантира, че базата данни за проверките позволява да се извличат всички докладвани от държавите членки данни, които са от значение за наблюдението на изпълнението на директивата.
43. Държавите членки трябва по всяко време да имат достъп до записаната информация.

Член 16
Санкции

Държавите членки определят правилата относно санкциите, приложими при нарушения на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и предприемат всички необходими мерки за гарантиране на тяхното изпълнение. Санкциите трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

РАЗДЕЛ 5: ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 17
Обмен на опит

Комисията създава организация за обмен на опит между националните органи на държавите членки и експерти, включително такива от частния сектор, по отношение на прилагането на настоящата директива в пристанищата на Съюза.

Член 18
Процедура за изменение

44. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 19, за да изменя приложенията към настоящата директива и позоваванията на разпоредби на ММО в степента, необходима за привеждането им в съответствие с правото на Съюза или за съобразяването им с развития на международно ниво, по-специално в рамките на ММО.
45. Приложенията могат също да бъдат изменяни, когато е необходимо да се подобрят разпоредбите за изпълнение и наблюдение, установени с настоящата директива, и по-специално онези, предвидени в членове 6, 7 и 9, с цел да се гарантира ефективното уведомяване за отпадъци и предаване на отпадъци и правилното прилагане на освобождаванията.
46. При извънредни обстоятелства, когато е надлежно обосновано от подходящ анализ на Комисията и с цел да се избегне сериозна и неприемлива заплаха за морската безопасност, за здравето, за условията за живот и работа на корабите или за морската среда, или с цел да се избегне несъвместимост с морското законодателство на Съюза, Комисията е оправомощена да приема делегирани актове съгласно член 19 за да измени настоящата директива по такъв начин, че дадено изменение на конвенцията MARPOL да не се прилага за целите на настоящата директива.
47. Тези делегирани актове се приемат най-малко три месеца преди изтичането на международно установения срок за мълчаливото приемане на съответното изменение или датата, предвидена за влизане в сила на това изменение. В периода преди влизането в сила на такъв делегиран акт държавите членки се въздържат от всякакви инициативи за включване на изменението в националното законодателство или за прилагане на изменението към въпросния международен инструмент. .

Член 19

Упражняване на делегирането

48. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 5, член 18, параграф 1, член 18, параграф 2 и член 18, параграф 3, се предоставя на Комисията за период от пет години, считано от [датата на влизане в сила]. Комисията изготвя доклад във връзка с делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния период. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за периоди със същата продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки период.
49. Европейският парламент или Съветът могат да оттеглят делегирането по всяко време. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То влиза в сила в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
50. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
51. Даден делегиран акт влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 20

Комитет

52. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
53. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 21

Изменения на Директива 2009/16/ЕО

Директива 2009/16/ЕО се изменя, както следва:

- (2) Член 13 се изменя, както следва:

- а) В параграф 1 се добавя следната буква г):
- (д) „да проверява дали корабът отговаря на изискванията на член 6, член 7 и член 9, където е приложимо, от Директива 201X/XX/ЕС относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби.“.
- б) В края на параграф 3, първа алинея се добавя следната разпоредба:

„... или на Директива 201X/XX/ЕС“.

в) Добавя се следният параграф:

(4) „Ако след проверката, посочена в параграф 1, буква г) или в параграф 3, инспекторът не е убеден, че коработ отговаря на изискванията на Директива 201X/XX/ЕС, на кораба не се разрешава да напусне пристанището, без това да засяга прилагането на санкциите, посочени в член 16 от Директива 201X/XX/ЕС, докато не предаде отпадъците си в пристанищно приемно съоръжение.“

(3) В приложение I.П.2Б се добавя следното тире в края на списъка на непредвидените фактори:

– „Корабите, за които е било съобщено, че не спазват задължението да предават отпадъците си в съответствие с член 7 от Директива 201X/XX/ЕС, или за които докладваната в съответствие с член 6 от Директива 201X/XX/ЕС информация е дала доказателства, че не съответстват на изискванията на Директива 201X/XX/ЕС“.

(4) В приложение IV се добавят следните точки:

(51) Копие от документите на предварителното уведомление за отпадъци, които се съхраняват на борда съгласно член 6, параграф 3 от Директива 201X/XX/ЕС.

(52) Стандартните формуляри на потвърждението за приемане на отпадъци, издадено в съответствие с член 7 от Директива 201X/XX/ЕС.

(53) Удостоверението за освобождаване, издадено в съответствие с член 9 от Директива 201X/XX/ЕС.

Член 22

Изменения на Директива 2010/65/ЕС

Директива 2010/65/ЕС се изменя, както следва:

В точка А от приложението подточка 4 се изменя, както следва:

„4. Уведомление за отпадъци от кораби, включително остатъци от товари

„Членове 6 и 7 от Директива 201X/XX/ЕС на Европейския парламент и на Съвета“.

Член 23

Отмяна

Директива 2000/59/ЕО се отменя.

Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива.

Член 24

Преглед

Комисията извършва оценка на настоящата директива и представя резултатите от оценката на Европейския парламент и на Съвета не по-късно от седем години след влизането ѝ в сила.

Член 25
Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от 31 декември 2020 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за спазването на настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 26
Влизане в сила

Настоящата директива влиза сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 27
Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател