

Strasbourg, 16.1.2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind instalațiile portuare de preluare pentru descărcarea deșeurilor provenite de la nave, de abrogare a Directivei 2000/59/CE și de modificare a Directivei 2009/16/CE și a Directivei 2010/65/UE

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Deversările de deșeuri provenite de la nave constituie o amenințare tot mai mare pentru mediul marin, cu consecințe economice și de mediu costisitoare. Recent, problema deșeurilor marine a ieșit în evidență, deoarece un număr tot mai mare de studii științifice demonstrează efectele devastatoare ale acestora asupra ecosistemelor marine și impactul asupra sănătății umane. Deși majoritatea surselor de deșeuri marine sunt de origine terestră, transportul maritim este, de asemenea, responsabil pentru deversările de deșeuri menajere și operaționale în mare. Există, de asemenea, preocupări majore privind efectele de eutrofizare ale deversărilor de ape uzate de către nave, în special de către navele mari de pasageri, în anumite zone maritime, cum ar fi Marea Baltică, precum și privind efectele deversărilor de deșeuri uleioase asupra faunei și florei marine și a habitatelor.

Deversările ilegale în mare se datorează atât practicilor de la bordul navelor, în special practicilor defectuoase de gestionare a deșeurilor la bord, cât și practicilor la țărm, datorită lipsei de facilități adecvate în porturi pentru a primi deșeurile provenite de la nave.

Directiva 2000/59/CE¹ reglementează gestionarea deșeurilor la țărm prin dispoziții care asigură disponibilitatea unor instalații portuare de preluare (IPP) și descărcarea deșeurilor în instalațiile respective. Ea pune în aplicare normele internaționale relevante, și anume cele cuprinse în Convenția MARPOL². Cu toate acestea, în timp ce directiva se axează pe operațiunile în port, MARPOL se concentrează în principal pe operațiunile pe mare. În acest fel, directiva se aliniază la și completează Convenția MARPOL, prin reglementarea responsabilităților juridice, practice și financiare între activitățile la țărm și pe mare. Deși Convenția MARPOL prevede un cadru cuprinzător pentru combaterea poluării cauzate de nave prin diferite substanțe poluante, aceasta nu prevede un mecanism eficient de punere în aplicare. Prin urmare, includerea principalelor concepte și obligații prevăzute de MARPOL în legislația UE permite punerea lor în aplicare în mod efectiv prin intermediul sistemului juridic al UE.

La 17 ani de la data intrării sale în vigoare, directiva necesită o revizuire temeinică. Actuala situație este semnificativ diferită de cea de la momentul adoptării directivei, în anul 2000. De atunci, Convenția MARPOL a fost consolidată prin modificări succesive, în timp ce domeniul de aplicare și definițiile actualei directive nu mai sunt alinate cadrului internațional. Ca urmare a acestui fapt, statele membre se bazează din ce în ce mai mult pe cadrul MARPOL, punerea în aplicare și asigurarea respectării directivei fiind astfel problematice. În plus, statele membre aplică diferite interpretări ale conceptelor principale ale directivei, creând confuzie pentru nave, porturi și operatori.

Obiectivul revizuirii este acela de a atinge un nivel mai înalt de protecție a mediului marin prin reducerea deversărilor în mare a deșeurilor, precum și prin îmbunătățirea eficienței operațiunilor maritime în port, prin reducerea sarcinii administrative și prin actualizarea cadrului de reglementare. Deoarece propunerea intră sub incidența Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), obiectivul său este de a fi în concordanță cu principiile REFIT de simplificare și clarificare.

¹ Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură, JO L 332, 28.12.2000, p. 81.

² Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (versiune consolidată).

Din motive de claritate, propunerea abrogă actuala directivă și o înlocuiește cu o nouă directivă unică. Ea include, de asemenea, modificări conexe ale Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului³, precum și ale Directivei 2010/65/UE⁴.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Reducerea poluării mărilor constituie un domeniu important de acțiune al UE în transportul maritim. Această intenție a fost reiterată în comunicarea Comisiei privind politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018⁵, prin care se solicită desfășurarea unui trafic maritim fără deșeuri. Acest obiectiv poate fi atins prin respectarea convențiilor și a standardelor internaționale. MARPOL, cadrul internațional relevant, a suferit o serie de amendamente, cum ar fi includerea de norme noi sau mai stricte privind deversarea de către nave. Acestea ar trebui să fie reflectate în mod corespunzător în directivă.

Furnizarea de instalații de colectare a deșeurilor în porturi se califică drept un serviciu al portului furnizat utilizatorilor săi, astfel cum este definit în Regulamentul privind serviciile portuare⁶. Propunerea de directivă ia în considerare principiile și dispozițiile relevante, astfel cum sunt incluse în acest regulament, însă impactul ei merge dincolo de cerințele sale prin stabilirea de structuri de cost și dispoziții privind transparența acestora. Acest lucru trebuie să servească obiectivul general al directivei propuse, și anume acela de a reduce deversările de deșeuri în mare. În plus, Regulamentul privind serviciile portuare se aplică numai porturilor TEN-T, în timp ce propunerea de directivă acoperă *toate* porturile, inclusiv cele de dimensiuni mai mici, cum ar fi porturile de pescuit și cele de agrement.

Directiva 2010/65/CE include notificarea în avans a deșeurilor în informațiile care trebuie raportate în format electronic prin intermediul sistemului „interfeței naționale unice”. În acest scop, a fost dezvoltat un sistem de mesaje electronice privind deșeurile. Informațiile raportate în acest mesaj sunt ulterior schimbate prin intermediul sistemului de schimb de informații maritime (SafeSeaNet) și transmise către modulul de raportare în baza de date de control al statului portului înființată în temeiul Directivei 2009/16/CE, pentru a facilita conformarea, monitorizarea și executarea.

- **Coerența cu alte domenii de politică ale Uniunii**

Directiva în vigoare și prezenta propunere sunt pe deplin în conformitate cu principiile legislației UE în materie de mediu, în special cu: (i) principiul precauției; (ii) principiul „poluatorul plătește”; și (iii) principiul acțiunii preventive întreprinse la sursă, acolo unde este posibil. De asemenea, ea contribuie la realizarea obiectivelor directivei-cadru „Strategia pentru mediul marin”⁷, al cărei scop este protejarea mediului marin și prevede atingerea unei stări ecologice bune a tuturor apelor marine ale UE până în 2020. De asemenea, directiva

³ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, JO L 131, 28.5.2009, p. 57.

⁴ Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre JO L 283, 29.10.2010, p. 1.

⁵ COM(2009)8 „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018”.

⁶ Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor, JO L 57, 3.3.2017, p. 1-18.

⁷ Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin, JO L 164, 25.6.2008, p. 19-40.

propusă pune în aplicare prevederile directivei-cadru privind deșeurile⁸ prin practici mai bune de management al deșeurilor în porturi, în conformitate cu principiul „poluatorul plătește” și cu ierarhia deșeurilor stabilită de UE. În fine, directiva propusă este în conformitate cu Directiva privind conținutul de sulf⁹, ceea ce contribuie la sustenabilitatea transporturilor maritime prin reducerea conținutului de sulf al combustibililor marini. Cu toate acestea, aplicarea regimului impus de Directiva privind conținutul de sulf nu trebuie să aibă ca rezultat o trecere de la emisiile atmosferice la evacuarea de deșeuri pe mare sau în alte zone acvatice, cum ar fi porturile și estuarele, ca produs secundar al tehnologiilor aplicate de reducere a emisiilor, cum ar fi sistemele de purificare a gazelor de evacuare.

De asemenea, directiva propusă va fi esențială pentru atingerea obiectivului stabilit în Strategia privind economia circulară a Comisiei¹⁰, de reducere cu 30 %, până în 2020, a cantității de deșeuri marine găsite pe plaje și a uneltelor de pescuit pierdute pe mare. Strategia privind economia circulară recunoaște, de asemenea, că revizuirea vechii directive IPP poate constitui o contribuție directă și importantă la reducerea deșeurilor marine generate de nave. În Strategia Comisiei privind materialele plastice¹¹, sunt examinate măsuri suplimentare de reducere a cantității de unelte de pescuit pierdute sau abandonate, precum răspunderea extinsă a producătorilor și sistemele de returnare a garanției pentru uneltele de pescuit aruncate în mod obișnuit, precum și intensificarea schimbului de informații cu privire la astfel de sisteme.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Ținând cont de faptul că propunerea înlocuiește actuala directivă, temeiul juridic rămâne articolul 100 alineatul (2) din TFUE [ex-articolul 80 alineatul (2) din TCE], care include adoptarea de norme comune în domeniul transportului maritim. Cu toate că obiectivul directivei este protejarea mediului marin de deversările de deșeuri în mare, obiectivul politic general este de a facilita transportul maritim și de a contribui la realizarea pieței interne a transporturilor.

• Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)

Transportul maritim este un sector internațional, cu activități care au loc în apele internaționale și în porturi din întreaga lume. În consecință, sectorul necesită norme internaționale, care, în cazul poluării cauzate de nave, sunt furnizate de Convenția MARPOL. Cu toate acestea, principalele probleme din regimul internațional nu se referă la standarde insuficiente, ci mai degrabă la faptul că acestea nu sunt aplicate și executate în mod corespunzător. Depunerea de eforturi pentru punerea în aplicare armonizată a normelor convenite la nivel internațional, completate acolo unde este necesar cu cerințe specifice ale UE, constituie unul dintre pilonii fundamentali ai politicii maritime a UE. Acest lucru se reflectă și în temeiul juridic al directivei, adică articolul 100 alineatul (2) din TFUE, care include adoptarea de norme comune în domeniul transportului maritim. Întrucât directiva transpune Convenția MARPOL în legislația UE, ea are un obiectiv identic cu cel al convenției, și anume protecția mediului marin împotriva poluării cauzate de nave. Poluarea marină are loc, în general, în apele UE și, prin urmare, este necesară o abordare comună la

⁸ Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, JO L 312, 22.11.2008, p. 3-30,

⁹ Directiva 2005/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iulie 2005 cu privire la conținutul de sulf al combustibililor marini, JO L 191, 22.7.2005, p. 59.

¹⁰ COM/2015/614 final, „Închiderea buclei – Un plan de acțiune al UE pentru economia circulară”.

¹¹ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei, SWD (2018)16.

nivelul UE pentru a aborda aceste aspecte într-un mod eficace, deoarece acestea nu pot fi soluționate prin acțiuni individuale ale statelor membre.

Pentru a evita prea multe politici diferite în porturi pentru descărcarea deșeurilor provenite de la nave, precum și pentru a asigura condiții de concurență echitabile atât pentru porturi, cât și pentru utilizatorii portuari, este necesară o mai bună armonizare la nivelul UE. Prin urmare, o punere în aplicare mai simplificată și mai armonizată a diferitelor obligații la nivelul UE va îmbunătăți competitivitatea și eficiența economică a sectorului transportului maritim, asigurând, în același timp, condiții de bază în porturi. Acest lucru ar trebui să evite efectele adverse precum „comerțul IPP”, care constă în păstrarea la bordul navelor a deșeurilor până când acestea pot să le descarce în portul unde este cel mai avantajos din punct de vedere economic. O mai bună armonizare a regimului de exceptări pentru navele aflate în traficul programat și regulat ar combate, de asemenea, ineficiențele la nivelul navelor și al porturilor.

În același timp, statele membre păstrează o marjă de apreciere în ceea ce privește punerea în aplicare a unor norme comune și principii la nivel local/la nivelul portului. Odată cu noua directivă, ele vor continua să decidă cu privire la proiectarea și funcționarea sistemelor de recuperare a costurilor, nivelul redevențelor și elaborarea planurilor de preluare și tratare a deșeurilor pentru porturile de pe teritoriul lor. Autoritățile statelor membre sunt cele mai în măsură să stabilească nivelul de detaliere și acoperirea planurilor de preluare și tratare a deșeurilor, ținând seama de dimensiunea și localizarea geografică a porturilor și de nevoile navelor care le vizitează.

- **Proportionalitate**

Propunerea are un dublu obiectiv: (i) îmbunătățirea protecției mediului marin împotriva deversărilor de deșeuri provenite de la nave, asigurând, în același timp (ii) eficiența operațiunilor de transport maritim în porturi. Evaluarea impactului a arătat că deșeurile continuă să fie evacuate în mare, cu efecte devastatoare asupra ecosistemelor marine, în special din eliminarea gunoiului. În același timp, regimul actual creează o sarcină administrativă inutilă pentru porturi și utilizatorii porturilor, în cea mai mare parte cauzată de neconcordanțele dintre obligațiile în temeiul directivei și cele în temeiul cadrului internațional (Convenția MARPOL). Evaluarea impactului a demonstrat proporționalitatea opțiunii preferate pentru abordarea problemelor, în conformitate cu observațiile primite din partea Comitetului de analiză a reglementărilor cu privire la raportul de evaluare a impactului.

Propunerea urmărește să abordeze aceste probleme prin alinierea suplimentară la Convenția MARPOL, în special în ceea ce privește domeniul său de aplicare, definiții și formulare. Propunerea de directivă urmărește, de asemenea, să ofere o mai mare coerență cu alte acte legislative ale UE, prin încorporarea pe deplin a inspecțiilor în cadrul controlului statului portului, precum și prin alinierea cu Directiva 2002/59/CE în ceea ce privește obligațiile de monitorizare și raportare. Noua abordare se bazează în mod semnificativ pe un sistem electronic de raportare și schimb de informații, care are la bază actualele sisteme electronice și principiul conform căruia informațiile trebuie raportate numai o singură dată. Acest lucru ar trebui să faciliteze monitorizarea și punerea în aplicare a legislației, reducând în același timp la minimum sarcina administrativă aferentă.

Problema specifică a deșeurilor din mediul marin necesită măsuri suplimentare, care ar trebui să conducă la reducerea suplimentară a deversărilor de deșeuri provenite de la nave. Acest lucru ar trebui realizat printr-o combinație de stimulente și măsuri de punere în aplicare. Având în vedere că sectorul pescuitului și al activităților de agrement contribuie, de asemenea, în mod semnificativ la problema deșeurilor marine, aceste aspecte au fost integrate

în mod mai sistematic în acest sistem, în special în ceea ce privește stimulentele pentru descărcarea de deșeuri pe uscat. Cu toate acestea, deoarece obligațiile de notificare și control ar reprezenta o sarcină disproporționată pentru navele și porturile de dimensiuni mai mici, este aplicată o abordare diferențiată în funcție de lungime și tonajul brut. Această abordare va consta din următoarele:

- Raportarea informațiilor conținute în notificarea în avans a deșeurilor și în confirmarea de primire a deșeurilor va fi solicitată numai pentru navele cu o lungime de 45 de metri sau mai mult, în conformitate cu Directiva 2002/59/CE.
- Obiectivul de 20 % privind controlul pentru navele de pescuit și ambarcațiunile de agrement se aplică numai navelor cu un tonaj brut de peste 100 de tone, în concordanță cu cerințele OMI pentru un plan de gestionare a deșeurilor care trebuie păstrat la bord.
- Navele comerciale vor fi inspectate în cadrul controlului statului portului, în urma unei abordări bazate pe riscuri, ceea ce ar trebui să contribuie la eficiența și eficacitatea sistemului.

Cu toate că directiva vizează armonizarea în continuare a principalelor concepte ale regimului IPP pentru a se asigura o abordare comună la nivelul UE, pe baza normelor internaționale relevante, ea lasă o marjă de apreciere pentru statele membre să decidă cu privire la măsurile operaționale aplicabile la nivelul portului, pe baza considerațiilor locale și pe baza cadrului administrativ și a structurii de proprietate ale portului. Caracterul adecvat al instalațiilor de preluare a deșeurilor se determină în funcție de dimensiunea, localizarea geografică și tipul de trafic care există în port în mod regulat, care la rândul lor determină nivelul de detaliere și domeniul de aplicare al planului portului de preluare și tratare a deșeurilor. Aceste planuri pot fi, de asemenea, elaborate într-un context geografic, servind astfel intereselor porturilor situate în proximitate regională, precum și ale celor cu trafic regional.

Deși statele membre vor trebui să se asigure că sistemele de recuperare a costurilor includ principiile prevăzute în directivă, în special în ceea ce privește taxa indirectă și nivelurile de transparență, ele vor fi libere să conceapă sisteme de taxe și să decidă cu privire la nivelul exact al tarifelor, luând în considerare tipul de trafic în aceste porturi. Această capacitate de apreciere va fi mai limitată pentru gunoi - cea mai importantă componentă a deșeurilor marine - pentru care costurile sunt recuperate integral prin taxe indirecte. Având în vedere efectele deosebit de negative asupra mediului marin ale materialelor plastice și ale altor componente ale deșeurilor provenite de la nave, este necesar un stimulent financiar maxim pentru a se asigura că deșeurile sunt descărcate în fiecare port de escală, în loc să fie evacuate în mare.

• **Alegerea instrumentului**

Din motive de elaborare clară și coerentă a actelor legislative, soluția cea mai adecvată s-a dovedit a fi propunerea pentru o nouă directivă unică. Opțiunea alternativă, și anume propunerea unei serii de modificări ale directivei actuale, a fost respinsă, deoarece ar fi necesitat un număr mare de modificări. Opțiunea unui nou regulament a fost, de asemenea, respinsă, întrucât acesta nu ar oferi statelor membre suficientă flexibilitate pentru a decide cu privire la cea mai bună punere în aplicare a politicilor pentru porturile lor, care diferă foarte mult în termeni de dimensiune, localizare, proprietate și structură administrativă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

• Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente

Evaluarea ex-post a arătat că directiva a fost relevantă pentru realizarea obiectivului de reducere a deversărilor de deșeuri în mare și are o valoare adăugată clară pentru UE. Cu toate acestea, în timp ce volumul de deșeuri livrate la țărm a crescut, tendințele sunt inegale între diferitele categorii de deșeuri. În plus, o cantitate semnificativă de deșeuri continuă să fie evacuată în mare. Acest lucru se datorează în principal diferențelor în modul în care sunt interpretate și puse în aplicare principalele obligații prevăzute în prezent de directivă, cum ar fi furnizarea unor instalații portuare de preluare adecvate, proiectarea și funcționarea sistemelor de recuperare a costurilor și asigurarea respectării obligației de descărcare.

Conceptul de caracter adecvat al instalațiilor portuare de preluare nu era definit în mod clar în vechea directivă, provocând confuzie în rândul utilizatorilor portuari și al operatorilor. Prin extensie, lipsa de consultare a utilizatorilor portuari, precum și neconcordanțe cu legislația UE „clasică”, au dus la situații în care porturile nu au disponibile întotdeauna dotări adecvate. De exemplu, părțile interesate în cadrul consultării și-au exprimat nemulțumirea cu privire la lipsa colectării separate a deșeurilor în porturi, după ce acestea au fost separate anterior la bord în conformitate cu standardele internaționale. În plus, au existat confuzii în ceea ce privește domeniul de aplicare al obligației de descărcare, având în vedere normele privind deversarea din cadrul MARPOL, inclusiv în ceea ce privește definiția conceptului de capacități suficiente de stocare la bord ca principală excepție pentru ca o navă să poată părăsi portul fără a-și fi descărcat deșeurile.

Cadrul juridic și administrativ pentru inspecțiile IPP era, de asemenea, neclar, ca și regularitatea acestor inspecții și baza pentru acestea. În fine, exceptările pentru navele maritime în trafic programat au fost aplicate din motive și în condiții diferite, creând o sarcină administrativă inutilă. Aceste probleme au făcut ca acest regim să fie mai puțin eficace în realizarea obiectivului său principal: și anume reducerea deversărilor de deșeuri în mare.

Alte chestiuni subliniate de evaluarea ex-post:

- Directiva nu este pe deplin coerentă cu politicile relevante ale UE, cum ar fi legislația UE în domeniul deșeurilor și principiile sale cheie, care nu au fost pe deplin puse în aplicare în porturi.
- Modificările semnificative ale cadrului juridic internațional (MARPOL) nu au fost incluse în directivă.
- Lipsa înregistrării sistematice a deșeurilor descărcate în porturi și schimbul insuficient de informații între statele membre au împiedicat o monitorizare și o aplicare eficientă a directivei și au dus la lacune semnificative în ceea ce privește datele referitoare la fluxurile de deșeuri în porturile UE.
- **Consultări cu părțile interesate**

Au avut loc consultări periodice cu o gamă largă de grupuri de părți interesate în cadrul subgrupului IPP instituit în cadrul Forumului european pentru un transport naval sustenabil, pentru a facilita procesul de revizuire. Subgrupul, alcătuit din principalele grupuri de părți interesate, și anume autoritățile naționale din statele membre, porturi, armatori, operatori de instalații portuare de preluare și ONG-uri de protecție a mediului, reunește un nivel înalt de expertiză privind instalațiile portuare de preluare pentru deșeurile provenite de la nave. În

cursul mai multor reuniuni, subgrupul a analizat și a discutat măsurile propuse și opțiunile de revizuire, iar sugestiile sale au fost analizate în mod corespunzător și luate în considerare la elaborarea propunerii. Un rezumat al rezultatelor discuțiilor subgrupului este inclus în anexele la documentul de lucru al serviciilor Comisiei¹².

În general, părțile interesate sunt în favoarea unei revizuii, care vizează alinierea în continuare la MARPOL, în special în ceea ce privește domeniul de aplicare al obligației de descărcare, și prevede măsuri specifice care abordează problema deșeurilor marine. Subgrupul a subliniat în mai multe rânduri necesitatea unei puneri în aplicare corespunzătoare a principiilor UE privind deșeurile în contextul regimului IPP, precum și necesitatea armonizării în continuare a regimului de excepții și a sistemului de recuperare a costurilor, fără a impune o abordare unică pentru porturile din UE. În plus, subgrupul a discutat modalități de a îmbunătăți monitorizarea și asigurarea punerii în aplicare, precum și modul în care raportarea electronică și schimbul de date ar putea facilita acest proces.

În contextul procesului de evaluare a impactului, a fost organizată o consultare publică deschisă, care a permis obținerea de răspunsuri din partea unei game largi de părți interesate. Aceasta a fost urmată de o consultare specifică care a vizat toate părțile portuare interesate. Aceste consultări au evidențiat faptul că lipsa de stimulente și de măsuri de asigurare a aplicării sunt printre factorii cei mai importanți care cauzează problemele globale privind deșeurile deversate în mare. În plus, în cursul ambelor consultări s-a semnalat faptul că incoerența în definiții și formulare, precum și diferitele regimuri de excepții stau la baza sarcinii administrative inutile.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Prezenta propunere se bazează pe informațiile colectate și analizate pe parcursul evaluării și al procesului de evaluare a impactului, pentru care au fost realizate studii externe. În plus, s-a primit asistență tehnică și anumite date de la Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA).

Studiul de evaluare ex-post din 2015 a evaluat datele primite de la 40 de porturi comerciale mari și pe baza acestor date a fost întocmit un calendar de deversare a deșeurilor pentru perioada 2004-2013. O parte a datelor proveneau din studii anterioare pe care EMSA le-a realizat în legătură cu punerea în aplicare a directivei și au fost suplimentate cu un sondaj în rândul părților interesate.

Studiul realizat în 2016 pentru a sprijini **evaluarea impactului** pentru revizuirea directivei a încercat să completeze datele privind volumul de deșeuri descărcate în porturi identificate în studiile anterioare (Ramboll 2012 și Panteia 2015) pentru perioada 2013-2015. Date actualizate pentru descărcările de deșeuri pentru această perioadă au fost primite din partea a 29 dintre cele 40 de porturi evaluate anterior. În plus, studiul de sprijin pentru evaluarea impactului a aplicat un model pentru a calcula diferența în materie de deșeuri, cunoscut sub denumirea de modelul MARWAS, care măsoară: (i) diferența între deșeurile care se preconizează că vor fi descărcate în porturile pentru care au fost primite date privind descărcarea, pe baza traficului din aceste porturi în perioada de timp specificată; și (ii) ce s-a descărcat, în volume absolute, în aceste porturi în această perioadă. Datele privind deplasările navelor au fost obținute de la EMSA pentru 29 de porturi și introduse în model. Studiul a elaborat, de asemenea, o evaluare a vulnerabilității mediului în diferite zone maritime regionale, în legătură cu diversele categorii de deșeuri provenite din exploatarea navelor.

¹² Anexa 2, pagina 7, Raportul de sinteză referitor la consultarea părților interesate.

Metodologia este explicată în detaliu în anexa relevantă la documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezenta propunere¹³.

Subgrupul IPP menționat mai sus a furnizat sprijin continuu pe tot parcursul procesului.

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului a analizat diferite opțiuni de politică pentru revizuirea directivei, bazate pe următoarele principii directe:

- (1) Domeniul de aplicare al revizuirii, amploarea modificărilor legislative și elaborarea unor orientări juridice neobligatorii;
- (2) Domeniul de aplicare al obligației de descărcare a deșeurilor. Opțiunea de aliniere la normele privind deversarea din Convenția MARPOL sau cea care ca obiectiv un regim cu zero deșeuri prin descărcare integrală în porturi. Acest lucru are, de asemenea, un impact asupra altor aspecte, cum ar fi aplicarea de sisteme de recuperare a costurilor și de aplicare;
- (3) Potențialul pentru abordarea problemei specifice a deșeurilor marine generate de nave (în principal gunoaii provenite de la nave);
- (4) Potențialul de reducere a sarcinii administrative și de simplificare a regimului în conformitate cu obiectivele REFIT ale propunerii.

Aceste principii sunt reflectate în obiectivele de politică descrise mai jos.

OPȚIUNEA 1: Scenariul de referință. În cadrul acestei opțiuni, nu este planificată nicio modificare legislativă a directivei. În schimb, s-ar elabora orientări juridice neobligatorii, iar sistemul electronic de raportare și de monitorizare instituit în temeiul articolului 12 alineatul (3) din directiva actuală, care se bazează pe raportarea electronică în sistemul SafeSeaNet și THETIS (baza de date a autorității de control a statului portului), ar fi dezvoltat în continuare.

OPȚIUNEA 2: Revizuire minimă. Această opțiune prevede inițiative specifice și ajustări concise de natură juridică în legătură cu Convenția MARPOL, precum și în legătură cu legislația relevantă a Uniunii, pornind de la scenariul de referință. În special, aceasta ar alinia domeniul de aplicare la Convenția MARPOL, prin includerea deșeurilor care intră sub incidența anexei VI la Convenție și actualizarea trimerelor la legislația de mediu a Uniunii.

OPȚIUNEA 3: Alinierea la Convenția MARPOL. Această opțiune are drept scop alinierea în continuare a legislației naționale la Convenția MARPOL, în special în ceea ce privește determinarea domeniului descărcării obligatorii în conformitate cu normele privind deversarea din Convenția MARPOL, care ar aborda problema deversărilor ilegale de deșeuri în mare. Această opțiune include, de asemenea, încorporarea inspecțiilor IPP în controlul efectuat de statul portului și cuprinde o întreagă gamă de măsuri pentru a îmbunătăți gradul de adecvare a instalațiilor și stimulente economice pentru nave în vederea descărcării în aceste porturi.

OPȚIUNEA 4: Regimul IPP al UE dincolo de Convenția MARPOL. Această opțiune vizează consolidarea regimului actual în temeiul directivei, care nu se limitează la Convenția MARPOL. Descărcarea obligatorie s-ar aplica tuturor deșeurilor provenite din exploatarea navelor, inclusiv deșeurilor care pot fi deversate în mare în conformitate cu MARPOL.

¹³ Anexa 4, pagina 23, Modele analitice utilizate în pregătirea evaluării impactului.

Această opțiune include, de asemenea, întreaga gamă de măsuri pentru îmbunătățirea caracterului adecvat al instalațiilor și furnizarea de stimulente adecvate pentru descărcare.

OPȚIUNILE 3B și 4B: Variantele de opțiuni privind deșeurile marine de la opțiunile 3 și 4 de mai sus. Aceste variante de opțiuni abordează în mod specific problema deșeurilor marine provenite de la nave (în majoritate deversări de gunoi). Sunt incluse atât stimulentele, cât și măsurile de asigurare a aplicării legislației, precum și o propunere cu scopul de a include pe deplin navele de pescuit și ambarcațiunile de agrement în domeniul de aplicare al directivei, deși cu o abordare a aplicării diferențiată, pe baza tonajului brut.

Concluzia evaluării impactului a fost că opțiunea preferată este opțiunea de politică 3B, deoarece aceasta reconciliază obiectivele privind reducerea deversărilor în mare ale deșeurilor, în special în ceea ce privește deversarea gunoiului (deșeurile marine), cu intenția de a reduce sarcinile administrative prin continuarea alinierii la Convenția MARPOL.

Este de așteptat ca opțiunea de politică preferată:

- să genereze efecte pozitive asupra mediului, deoarece ar trebui să conducă la o reducere considerabilă a deversărilor ilegale în mare de deșeuri uleioase, ape uzate, gunoi și deșeuri de epurare;
- să aibă o contribuție importantă la economia circulară prin măsuri speciale axate pe reducerea deșeurilor marine, inclusiv a deșeurilor care provin din sectorul pescuitului și din activitățile de agrement, și pe îmbunătățirea practicilor de gestionare a deșeurilor în port;
- să ducă la o reducere a costurilor de punere în aplicare și la o reducere semnificativă a costurilor administrative;
- să genereze noi locuri de muncă, în special pentru persoanele care manipulează deșeuri și în sectorul turismului în zonele de coastă;
- să ducă la creșterea sensibilizării față de mediu în legătură cu problema deșeurilor marine, atât la țărm, cât și la bord.

Se preconizează că opțiunea preferată va **genera costuri de conformitate și costuri operaționale suplimentare**, în special din investițiile în colectarea de deșeuri în porturi, pentru alinierea sistemelor de recuperare a costurilor și pentru dezvoltarea de noi capacități pentru primirea și tratarea noilor fluxuri de deșeuri. Cu toate acestea, se așteaptă ca aceste costuri să fie limitate. Nivelul anticipat al acestor costuri este descris în evaluarea impactului inclusă în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea¹⁴. Cu toate acestea, un calcul exact al costurilor de conformitate globale nu a putut fi prezentat din cauza lipsei de date.

Evaluarea impactului a fost prezentată Comitetului de analiză a reglementării spre aprobare în mai 2017. Comitetul a emis un aviz pozitiv cu rezerve¹⁵. În avizul său, Comitetul și-a exprimat preocuparea față de valoarea adăugată a directivei comparativ cu Convenția MARPOL și a cerut mai multe explicații cu privire la relația dintre cele două regimuri și modul în care opțiunile propuse sunt în concordanță sau depășesc cerințele prevăzute de

¹⁴ Document de lucru al serviciilor Comisiei - Evaluarea impactului, pagina 60 (costuri de conformitate), pagina 73 (concluzie).

¹⁵ avizul privind evaluarea impactului/Instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave și a reziduurilor de încărcătură, 23 iunie 2017, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/> [...]

convenție. În acest context, Comitetul a ridicat o serie de întrebări în ceea ce privește proporționalitatea opțiunii preferate, în special deoarece include cerințe mai specifice pentru navele mai mici, și există încă unele incertitudini în ceea ce privește costurile exacte de conformitate și de investiții referitoare la această opțiune. Aceste observații au fost abordate în următoarele moduri:

- Au fost incluse explicații suplimentare privind modul în care directiva urmărește să transpună obligațiile relevante din Convenția MARPOL, prin intermediul unei abordări la nivelul porturilor, și urmărește nu doar să prevadă asigurarea respectării acestor cerințe prin regimul juridic al UE, ci oferă, de asemenea, valoare adăugată în ceea ce privește punerea lor în aplicare în statele membre, în special prin intermediul unor elemente suplimentare, cum ar fi planurile de preluare și tratare a deșeurilor, sistemele de recuperare a costurilor în porturi și regimul privind exceptările pentru navele maritime în trafic programat. A fost inclus un tabel comparativ al celor două instrumente, precum și o prezentare generală a celor mai relevante modificări ale Convenției MARPOL în ultimii 15 ani.
- A fost inclus un tabel comparativ al diferitelor opțiuni de politică la Convenția MARPOL. De asemenea, s-a explicat faptul că opțiunea preferată, bazată pe alinierea la Convenția MARPOL, nu echivalează cu alinierea deplină, întrucât acest lucru ar însemna retractarea obligațiilor fundamentale, care s-au dovedit foarte pertinente și utile, după cum s-a indicat în evaluarea ex-post (REFIT) a directivei. Au fost incluse explicații suplimentare, pentru a demonstra proporționalitatea fiecăreia dintre opțiuni și au fost furnizate informații suplimentare cu privire la modul în care opțiunile preferate își propun să redefinească poziția navelor de mici dimensiuni, și anume navele de pescuit și ambarcațiunile de agrement, adoptând o abordare diferențiată în ceea ce privește asigurarea aplicării, întemeiată pe tonajul brut și lungimea totală.
- În fine, s-au depus eforturi suplimentare pentru a obține date cantitative din porturi în raport cu unele dintre obligațiile esențiale incluse în opțiunea preferată. Cu toate acestea, întrucât se referă la date sensibile din punct de vedere comercial, a fost primit un feedback limitat, iar descrierea costurilor de conformitate și de investiții rămâne, în principal, calitativă.

• **Evaluarea impactului teritorial**

Revizuirea propusă are o importantă dimensiune regională, având în vedere diferitele bazine maritime din UE și caracteristicile locale ale porturilor. Din acest motiv, a fost realizată o evaluare a impactului teritorial. Evaluarea a evidențiat dificultățile specifice cu care porturile situate în insule mici și locații izolate se pot confrunta la punerea în aplicare a regimului IPP, dar a concluzionat, de asemenea, că noua directivă poate oferi beneficii acestor regiuni, în special în ceea ce privește dezvoltarea turismului, ocuparea forței de muncă și guvernanta. Cu toate acestea, în ciuda diferențelor regionale, evaluarea impactului teritorial a arătat o puternică cerere de armonizare a unor aspecte esențiale ale directivei. Rezultatele evaluării impactului teritorial au fost rezumate în raportul de sinteză anexat la documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerea.

• **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Având în vedere că propunerea este o inițiativă REFIT, propunerea urmărește simplificarea cadrului de reglementare și reducerea sarcinii administrative.

Printr-o mai bună aliniere a definițiilor cu Convenția MARPOL, formularele standard elaborate de OMI pentru notificarea deșeurilor și confirmarea de primire a deșeurilor pot fi, de asemenea, pe deplin încorporate în directivă. Procedând astfel, formularele și sistemele paralele pot fi evitate la maximum. În plus, se propune includerea inspecțiilor IPP în cadrul regimului de control al statului portului și utilizarea sistemului de informare și monitorizare, care a fost dezvoltat pe baza actualei directive [articolul 12 alineatul (3)] și care se bazează pe raportarea electronică în sistemul SafeSeaNet și THETIS, pentru facilitarea monitorizării și a punerii în aplicare. Se preconizează că aceste măsuri vor genera o reducere cu 7,1 milioane EUR a costurilor administrative, întrucât aceste măsuri ar trebui să aibă drept rezultat inspecții mai eficiente. Este de așteptat, de asemenea, ca revizuirile propuse să ducă la creșterea oportunităților de afaceri pentru operatorii de deșeuri în porturi, precum și pentru operatorii din sectorul de agrement și turistic, care se califică în cea mai mare parte drept IMM-uri, întrucât mai multe deșeuri ar trebui să fie debarcate în porturi, ceea ce ar conduce la un mediu marin mai curat, cu efecte pozitive pentru turismul local și regional.

Propunerea pentru o nouă directivă lasă statelor membre o marjă de apreciere considerabilă pentru: (i) organizarea facilităților de primire în porturile lor, astfel cum sunt reflectate în planurile de preluare și tratare a deșeurilor; și (ii) elaborarea unor sisteme de taxe corespunzătoare, ținând seama de dimensiunea și localizarea geografică ale porturilor, precum și tipul de trafic din aceste porturi.

Revizuirea propusă are în vedere dezvoltarea în continuare și punerea în funcțiune a sistemului de informații, de monitorizare și aplicare, care a fost deja instituit în conformitate cu prezenta directivă pentru a facilita monitorizarea și controlul aplicării directivei. Sistemul va avea la bază sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii prevăzut în Directiva 2002/59/CE și baza de date privind inspecțiile înființată în temeiul Directivei 2009/16/CE. Datele vor fi raportate în format electronic, utilizând sistemul „interfeței naționale unice”, în conformitate cu Directiva 2010/65/UE, și vor fi schimbate între statele membre în scopul monitorizării și al aplicării. De asemenea, propunerea va standardiza în continuare formatele electronice de raportare pentru confirmarea de primire a deșeurilor, notificarea deșeurilor și pentru exceptarea navelor maritime în trafic programat.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are consecințe asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Propunerea este însoțită de un plan de punere în aplicare care enumeră acțiunile necesare pentru punerea în aplicare a măsurilor și identifică principalele provocări legate de aspectele tehnice și juridice și de calendarul punerii în aplicare.

Au fost identificate măsuri de monitorizare și de raportare adecvate. EMSA joacă un rol important în acest proces, deoarece agenția este responsabilă de dezvoltarea și operarea de sisteme de date electronice pentru transportul maritim.

Directiva aflată în vigoare solicită deja instituirea unui sistem de informare și monitorizare comun care: (i) identifică navele care nu descarcă deșeurile și (ii) se asigură că obiectivele directivei au fost îndeplinite. În ultimii ani, acest sistem a fost dezvoltat pe baza bazelor de date existente: în special, SafeSeaNet a permis declararea pe cale electronică și schimbul de informații incluse în notificarea în avans a deșeurilor, iar un modul separat al UE a fost dezvoltat în cadrul bazei de date privind inspecțiile (THETIS) pentru raportarea rezultatelor obținute din inspecțiile IPP. În plus, au fost luate măsuri pentru a garanta că informațiile stocate în SafeSeaNet sunt sistematic transmise către THETIS-EU, astfel încât obligația de descărcare obligatorie să poată fi monitorizată și aplicată. Prin directiva propusă, sistemele vor fi îmbunătățite în continuare și ar trebui să includă, de asemenea, informații de bază privind punerea la dispoziție a facilităților de primire în porturile UE. Această informație va fi transmisă, de asemenea, către GISIS, sistemul global integrat de informații privind navele al OMI, astfel asigurându-se faptul că statele membre, prin raportare în temeiul directivei, își îndeplinesc în același timp obligațiile internaționale de raportare.

În plus, EMSA va contribui la monitorizarea punerii în aplicare a directivei propuse. Având în vedere faptul că ciclul complet al vizitelor EMSA legate de punerea în aplicare este programat să dureze cinci ani¹⁶, ciclul de evaluare a directivei este stabilit la un interval de șapte ani.

În cele din urmă, se are în vedere, de asemenea, înființarea unui grup de experți compus din reprezentanți ai statelor membre și ai altor sectoare relevante. Grupul va face schimb de informații și de experiență cu privire la punerea în aplicare a directivei și va oferi orientările necesare Comisiei.

- **Documentele explicative (în cazul directivelor)**

Nu sunt necesare documente explicative, deoarece propunerea Comisiei are rolul de a simplifica și de a clarifica actualul regim.

6. EXPLICAȚII DETALIAȚE CU PRIVIRE LA PREVEDERILE SPECIFICE ALE PROPUNERII

Directiva propusă va alinia regimul UE în măsura posibilului la Convenția MARPOL, în special în ceea ce privește domeniul de aplicare, definiții și formulare. Alinierea deplină, cu toate acestea, nu este posibilă, întrucât directiva vizează în special operațiunile în porturi, în timp ce Convenția MARPOL se axează pe operațiunile pe mare. Deși directiva se bazează pe obligațiile pe care statele membre și le-au asumat prin Convenția MARPOL, ea merge mai departe, prin abordarea în detaliu a responsabilităților juridice, operaționale și financiare ale tuturor operatorilor. În plus, directiva propusă, ca și predecesoarea sa, are un domeniu de aplicare mai larg, acoperind toate navele maritime și toate porturile UE vizitate de către navele în cauză.

Principalele domenii în care directiva și Convenția MARPOL vor fi în continuare diferite se referă la următoarele:

- adoptarea planurilor de preluare și tratare a deșeurilor;
- dezvoltarea și operarea sistemelor de recuperare a costurilor;
- raportarea obligatorie a informațiilor din notificarea în avans a deșeurilor și confirmarea de primire a deșeurilor;

¹⁶ Astfel cum se prevede în Metodologia EMSA pentru vizite în statele membre, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

- regimul de inspecții;
- regimul excepțiilor pentru navele maritime în trafic programat.

Multe dintre aceste diferențe în ceea ce privește regimul UE servesc la o mai bună punere în aplicare și asigurare a respectării regimului prevăzut de Convenția MARPOL.

Cele mai importante modificări introduse de noua directivă sunt prezentate mai jos.

Titlu, domeniu de aplicare și definiții

Titlul va fi modificat pentru a face referire în mod expres la descărcarea de deșeuri provenind de la nave, aceasta reflectând mai bine obiectivul principal al directivei.

Articolul 2 va înlocui definiția „deșeurilor provenite din exploatarea navelor” cu definiția mai generică de „deșeuri provenite de la nave”, definită în raport cu anexele relevante la Convenția MARPOL. Ea va include, de asemenea, categoria „reziduuri de încărcătură”, precum și deșeuri care intră sub incidența anexei VI la convenția MARPOL, și anume reziduurile provenite din sistemele de curățare a gazelor de eșapament, care cuprind nămolul și apa de scurgere din aceste sisteme. Prin eliminarea distincției între deșeuri provenite din exploatarea navelor și reziduurile de încărcătură, precum și prin asigurarea conformității depline cu definițiile MARPOL, este posibilă alinierea în continuare cu formularele și certificatele standard ale OMI. Deșeurile pescuite pasiv, adică deșeurile culese în plase în cursul operațiunilor de pescuit, au fost incluse în definiția deșeurilor provenite de la nave, pentru a se asigura întreprinderea măsurilor corespunzătoare pentru descărcarea acestui tip de deșeuri din sectorul pescuitului în instalațiile portuare de preluare, dată fiind importanța acestor deșeuri în contextul deșeurilor marine. Referințe clare și actualizate au fost adăugate actelor relevante din legislația UE.

Caracterul adecvat al instalațiilor portuare de preluare:

Noțiunea de „instalații portuare de preluare adecvate” a fost descrisă mai clar în conformitate cu orientările OMI. Cerința privind colectarea separată a deșeurilor care decurge din Directiva-cadru privind deșeurile a fost inclusă în mod expres în **articolul 4**, pentru a fi aplicată în porturi. Acest aspect este relevant în special în cazurile în care deșeurile au fost separate anterior la bord în conformitate cu normele și standardele internaționale.

În ceea ce privește planurile de preluare și tratare a deșeurilor, care sunt esențiale pentru asigurarea caracterului adecvat al instalațiilor portuare de preluare, **articolul 5** și **anexa 1** pun un accent mai puternic asupra cerințelor de consultare. Au fost, de asemenea, furnizate clarificări pentru noțiunile de „plan adecvat”, „modificări semnificative” ale unui astfel de plan și „contextul regional” în care planul poate fi dezvoltat.

Stimulente pentru descărcare:

Pentru a se asigura că sunt prevăzute stimulente pentru descărcarea diferitelor tipuri de deșeuri în instalațiile portuare de preluare, **articolul 8** stabilește principalele principii care trebuie încorporate și utilizate în fiecare sistem de taxe instituite în temeiul directivei. Aceasta include relația dintre taxa percepută și costurile aferente IPP, calcularea „contribuției semnificative” care urmează să fie acoperită prin taxe indirecte, precum și principalele cerințe în materie de transparență. O nouă **anexă 4** este inclusă în directivă, iar aceasta oferă o imagine de ansamblu a diferitelor tipuri de costuri ale sistemului IPP, făcând distincția dintre costurile directe și cele indirecte.

Deși articolul 8 nu prevede un anumit sistem care urmează să fie aplicat în toate porturile UE, sistemul propus de recuperare a costurilor este mai strict în ceea ce privește principiile care trebuie aplicate atunci când se stabilește taxa indirectă pentru gunoaie, inclusiv pentru deșeurile pescuite în mod pasiv. Deoarece deversările de gunoi contribuie în mod semnificativ la problema mai generală a deșeurilor marine, se propune un sistem „fără taxe speciale”, în care plata unei taxe indirecte ar trebui să acorde navelor dreptul de a-și descărca toate deșeurile de la bord, fără a avea obligația de a plăti taxe directe suplimentare (în funcție de volume). Deoarece navele de pescuit și ambarcațiunile de agrement vor fi, de asemenea, incluse în sistemul de taxe indirecte, acest sistem ar trebui, de asemenea, să abordeze eliminarea plaselor de pescuit aflate la sfârșitul ciclului de viață și deșeurile pescuite în mod pasiv.

Articolul 8 consolidează, de asemenea, conceptul de „navă ecologică”, astfel cum a fost deja elaborat și aplicat în porturi individuale, în conformitate cu standardele internaționale și sistemele de certificare. Conform acestui concept, pentru navele care pot demonstra gestionarea durabilă a deșeurilor la bord, ar trebui să se aplice o taxă redusă pentru deșeuri, ale cărei criterii vor trebui să fie stabilite de către Comisie într-un act delegat.

Asigurarea punerii în aplicare a obligației de descărcare:

Formularul de notificare în avans a deșeurilor menționat la **articolul 6** a fost aliniat pe deplin la Circulara OMI MEPC/834 și este furnizat într-o nouă anexă 2 la directivă. Domeniul de aplicare al obligației de descărcare pentru toate tipurile de deșeuri a fost stabilit în conformitate cu Convenția MARPOL, astfel încât Directiva IPP să reflecte regimul privind deversarea din Convenția MARPOL: în cazurile în care Convenția MARPOL interzice deversarea deșeurilor în mare, Directiva IPP impune descărcarea acestor deșeuri în instalațiile portuare de preluare de pe uscat, inclusiv a reziduurilor de încărcătură. Cu această abordare, nu este necesară nicio dispoziție specifică pentru descărcarea reziduurilor de încărcătură, astfel cum a fost cazul în vechea directivă. În plus, **articolul 7** solicită emiterea unei confirmări de primire a deșeurilor navei în momentul descărcării deșeurilor, care conține informațiile care trebuie raportate de către navă în sistemul electronic de informații, monitorizare și aplicare, și anume în cadrul sistemului SafeSeaNet, înainte de plecare.

Articolul 7 limitează aplicarea excepției bazate pe capacitatea suficientă de stocare la situațiile în care următorul port de escală este situat în UE și în care nu există nicio incertitudine cu privire la disponibilitatea instalațiilor portuare de preluare adecvate. Această evaluare ar trebui să fie realizată pe baza informațiilor disponibile în sistemul de informații, monitorizare și aplicare încorporat în sistemul SafeSeaNet, privind instalațiile portuare de preluare adecvate în porturile din UE. În plus, prezenta propunere prevede adoptarea prin intermediul unui act de punere în aplicare al Comisiei a unor metode specifice pentru calcularea capacității suficiente de stocare la bord.

Cu privire la regimul de inspecții, **articolul 10** precizează că inspecțiile IPP trebuie să fie pe deplin integrate în cadrul regimului de control al statului portului instituit în conformitate cu Directiva 2009/16/CE și să urmeze o abordare bazată pe riscuri, atunci când nava intră în domeniul de aplicare al respectivei directive. Pentru a se asigura că fiecare inspecție pentru controlul efectuat de statul portului verifică, de asemenea, conformitatea cu cerințele IPP, este necesar să se aducă anumite modificări Directivei 2009/16/CE, astfel cum se prevede la **articolul 21**. În același timp, se asigură un regim separat de inspecții pentru navele de pescuit, ambarcațiunile de agrement și navele cu un tonaj brut de peste 100 de tone, datorită faptului că aceste nave nu sunt acoperite de Directiva privind controlul statului portului. Rezultatele

inspecțiilor efectuate la bordul acestor nave vor trebui să fie înregistrate în sistemul de informații, monitorizare și aplicare, într-un anumit modul UE în cadrul THETIS.

Regimul de exceptări pentru navele aflate în trafic programat și regulat:

Articolul 9 din prezenta propunere prevede armonizarea în continuare a criteriilor de exceptare, în special ceea ce se înțelege prin „navă în trafic programat”, cu „escale frecvente și regulate”, precum și ceea ce se înțelege prin „elemente de probă suficiente pentru un acord” de descărcare și de plată a taxei. Se introduce un certificat standard de exceptare, care ar trebui să fie inclus în sistemul de informații, monitorizare și aplicare, prin intermediul sistemului electronic de raportare în SafeSeaNet, astfel încât statele membre să poată ulterior să schimbe informațiile cuprinse în certificat.

Navele de pescuit și ambarcațiunile de agrement:

Poziția navelor de pescuit și a ambarcațiunilor de agrement de dimensiuni mici a fost redefinită în prezenta directivă, având în vedere contribuția lor relativă la problema deșeurilor marine din larg. În timp ce în temeiul actualei directive atât navele de pescuit cât și ambarcațiunile de agrement de dimensiuni mici sunt scutite de unele dintre obligațiile esențiale, aceste exceptări au fost redefinite, astfel încât navele de dimensiuni mai mari să fie incluse în funcție de lungime și tonaj brut, pentru a garanta proporționalitatea regimului.

În ceea ce privește sistemele de recuperare a costurilor, navele de pescuit și de agrement vor fi supuse unei taxe indirecte. La fel ca alte nave, navele de pescuit și de agrement vor fi astfel obligate să plătească o taxă portuară indiferent dacă descarcă deșeuri sau nu. Cu toate acestea, ar trebui, de asemenea, să se acorde acestor nave dreptul de a descărca întreaga cantitate de deșeuri fără a fi nevoite să plătească vreo taxă suplimentară, inclusiv orice unealtă de pescuit abandonată și deșeuri pescuite în mod pasiv. În ceea ce privește celelalte tipuri de deșeuri, obligațiile generale de a aplica o taxă indirectă minimă de 30 % se vor aplica, de asemenea, descărcării de deșeuri de către sectorul pescuitului și activităților de agrement.

Raportarea informațiilor cuprinse în notificarea deșeurilor și în confirmarea de primire a deșeurilor va fi necesară numai pentru navele de pescuit și de agrement cu o lungime de 45 de metri sau mai mult. Ar fi disproporționat să se impună navelor sub acest prag să raporteze pe cale electronică înainte de sosire și de plecare, întrucât aceste nave nu sunt în general echipate pentru raportarea electronică și nici porturile care le primesc nu sunt capabile să prelucreze notificările electronice în fiecare port de escale. Acest lucru a fost de asemenea demonstrat în studiul de impact care însoțește propunerea¹⁷.

În legătură cu asigurarea aplicării normelor, directiva prevede faptul că inspecțiile trebuie efectuate anual pentru cel puțin 20 % din toate navele de pescuit și de agrement cu un tonaj brut de peste 100 de tone, care fac escale în porturile unui stat membru relevant. Acest prag coincide cu cerința din Convenția MARPOL privind existența unui plan pentru înregistrarea deșeurilor la bordul navelor cu tonaj brut de peste 100 de tone.

¹⁷

Document de lucru al serviciilor Comisiei - Evaluarea impactului, capitolul 5.2.5, pagina 46.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind instalațiile portuare de preluare pentru descărcarea deșeurilor provenite de la nave, de abrogare a Directivei 2000/59/CE și de modificare a Directivei 2009/16/CE și a Directivei 2010/65/UE

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹⁸,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁹,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Politica maritimă a Uniunii Europene vizează un nivel ridicat de siguranță și protecție a mediului. Acest obiectiv poate fi atins prin respectarea convențiilor, codurilor și rezoluțiilor internaționale menținând în același timp libertatea de navigație prevăzută prin Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării (UNCLOS).
- (2) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave („Convenția MARPOL”) prevede interdicțiile generale privind deversările de pe nave în mare și reglementează, de asemenea, condițiile în care anumite tipuri de deșeuri pot fi deversate în mediul marin. Convenția MARPOL prevede obligația statelor membre de a asigura instalații portuare de preluare adecvate.
- (3) Uniunea a urmărit punerea în aplicare a Convenției MARPOL prin Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și Consiliului²⁰, printr-o abordare la nivelul porturilor. Obiectivul Directivei 2000/59/CE este acela de a reconcilia interesele bunei funcționări a transportului maritim cu protecția mediului marin.
- (4) În ultimele două decenii, Convenția MARPOL și anexele sale au suferit modificări importante, care au pus în aplicare norme mai stricte și interdicții pentru deversările de deșeuri în mare de către nave.

¹⁸ JO C , , p. .

¹⁹ JO C , , p. .

²⁰ Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (JO L 332, 28.12.2000, p. 81).

- (5) Anexa VI la Convenția MARPOL a introdus norme de descărcare pentru noile categorii de deșeuri, în special, reziduuri de la sistemele de curățare a gazelor de eșapament, constând atât din nămol, cât și apă de scurgere. Aceste categorii de deșeuri ar trebui să fie incluse în domeniul de aplicare al directivei.
- (6) La 15 aprilie 2014, Organizația Maritimă Internațională („OMI”) a adoptat Orientările consolidate pentru furnizorii și utilizatorii instalațiilor portuare de preluare (MEPC.1/Circulara 834), inclusiv formatul standard pentru notificarea deșeurilor, confirmarea de primire a deșeurilor și semnalarea deficiențelor constatate la instalațiile portuare de preluare.
- (7) În ciuda acestor evoluții în materie de reglementare, evacuările de deșeuri în mare au loc în continuare. Acest lucru se datorează unei combinații de factori, și anume instalațiile portuare de preluare adecvate în porturi nu sunt întotdeauna disponibile, asigurarea punerii în aplicare este adesea insuficientă și există o lipsă de stimulente pentru descărcarea deșeurilor pe uscat.
- (8) Directiva 2000/59/CE a contribuit la creșterea volumului de deșeuri descărcate în instalațiile portuare de preluare de la intrarea sa în vigoare și, astfel, a avut un rol esențial în reducerea deversărilor în mare a deșeurilor, astfel cum s-a arătat în evaluarea REFIT a directivei.
- (9) Evaluarea REFIT a demonstrat, de asemenea, că Directiva 2000/59/CE nu a fost pe deplin eficace din cauza neconcordanțelor cu cadrul MARPOL. În plus, statele membre au elaborat diferite interpretări ale conceptelor-cheie în directivă, cum ar fi caracterul adecvat al instalațiilor, notificarea în avans a deșeurilor și descărcarea obligatorie a deșeurilor în instalațiile portuare de preluare, precum și exceptări pentru navele maritime în trafic programat. Evaluarea a solicitat un grad mai mare de armonizare a conceptelor respective și continuarea alinierii la Convenția MARPOL, în scopul de a evita sarcinile administrative inutile atât pentru porturi, cât și pentru utilizatorii portuari.
- (10) Directiva este, de asemenea, esențială pentru punerea în aplicare a principalelor acte legislative și principii de mediu în contextul porturilor și al gestionării deșeurilor provenite de la nave. În special, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului²¹, precum și Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului²², reprezintă instrumente relevante în acest sens.
- (11) Directiva 2008/98/CE stabilește principalele principii de gestionare a deșeurilor, inclusiv principiul „poluatorul plătește” și ierarhia deșeurilor, care pledează pentru reutilizarea și reciclarea deșeurilor față de alte forme de recuperare și eliminare a deșeurilor și necesită stabilirea de sisteme pentru colectarea separată a deșeurilor. Aceste obligații se aplică, de asemenea, pentru gestionarea deșeurilor provenite de la nave.
- (12) Colectarea separată a deșeurilor provenite de la nave, inclusiv a uneltelor de pescuit abandonate, este necesară pentru a asigura recuperarea lor ulterioară în lanțul de gestionare a deșeurilor din aval. Gunoiul este adesea triat la bordul navelor în conformitate cu normele și standardele internaționale, iar legislația Uniunii ar trebui să

²¹ Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive (JO L 312, 22.11.2008, p. 3).

²² Directiva 2008/56/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 de instituire a unui cadru de acțiune comunitară în domeniul politicii privind mediul marin (Directiva-cadru „Strategia pentru mediul marin”) (JO L 164, 25.6.2008, p. 19).

se asigure că aceste eforturi de triere a deșeurilor de la bord nu sunt subminate de lipsa de măsuri pentru colectarea separată a deșeurilor pe uscat.

- (13) Deși cea mai mare parte a deșeurilor marine provine de la activități de pe uscat, industria transportului maritim, inclusiv sectoarele pescuitului și al activităților de agrement, contribuie, de asemenea, în mod semnificativ, prin evacuarea deșeurilor, inclusiv a celor din plastic și a uneltelor de pescuit abandonate, care sunt evacuate direct în mare.
- (14) Strategia privind economia circulară al Comisiei²³ a stabilit un obiectiv de reducere a deșeurilor marine cu 30 % până în 2020 și recunoaște rolul specific pe care Directiva 2000/59/CE trebuie să îl joace în acest sens, prin asigurarea disponibilității unor instalații adecvate de preluare a deșeurilor, și prin prevederea, atât a nivelului adecvat de stimulente, cât și a asigurării respectării normelor de descărcare a deșeurilor în instalațiile de la țărm.
- (15) O instalație portuară de preluare este considerată adecvată dacă este în măsură să satisfacă nevoile navelor care utilizează în mod obișnuit un port fără a cauza întârzieri inutile. Caracterul adecvat se referă atât la condițiile de exploatare a instalației, având în vedere nevoile utilizatorilor, precum și la gestionarea ecologică a instalațiilor în conformitate cu legislația Uniunii în domeniul deșeurilor.
- (16) Regulamentul (CE) nr. 1069/2009 al Parlamentului European și al Consiliului²⁴ impune ca deșeurile de catering internaționale să fie incinerate sau eliminate prin îngropare într-un depozit de deșeuri autorizat, inclusiv deșeurile provenite de la navele care fac escală în porturile Uniunii care au fost potențial în contact cu subproduse de origine animală de la bord. Pentru ca această cerință să nu limiteze promovarea reutilizării și a reciclării deșeurilor provenite de la nave, ar trebui depuse eforturi pentru o mai bună triere a deșeurilor la bord astfel încât contaminarea potențială a deșeurilor, cum ar fi deșeurile de ambalaje, să poată fi evitată.
- (17) Pentru a se asigura caracterul adecvat al instalațiilor portuare de preluare, dezvoltarea și reevaluarea planului de preluare și tratare a deșeurilor sunt esențiale, pe baza unei consultări a tuturor utilizatorilor portului relevanți. Din motive practice și de organizare, porturile învecinate din aceeași regiune ar putea dori să elaboreze un plan comun, care să vizeze disponibilitatea instalațiilor portuare de preluare în fiecare dintre porturile vizate de plan, oferind totodată un cadru administrativ comun.
- (18) Pentru a aborda problema deșeurilor marine în mod eficient, este fundamental să se asigure nivelul adecvat de stimulente pentru descărcarea deșeurilor în instalațiile portuare de preluare, în special a gunoaielor. Acest lucru se poate realiza prin intermediul unui sistem de recuperare a costurilor, care necesită aplicarea unei taxe indirecte, care este datorată indiferent dacă sunt descărcate sau nu deșeuri și care ar trebui să ofere un drept de descărcare a deșeurilor fără taxe directe suplimentare. Sectoarele pescuitului și al activităților de agrement, dată fiind contribuția lor la producerea deșeurilor marine, ar trebui, de asemenea, să fie incluse în acest sistem.

²³ Comunicarea Comisiei COM/2015/0614 final, „Închiderea buclei - Un plan de acțiune al UE pentru economia circulară”, secțiunea 5.1.

²⁴ Regulamentul (CE) nr. 1069/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme sanitare privind subprodusele de origine animală și produsele derivate care nu sunt destinate consumului uman și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1774/2002 (JO L 300, 14.11.2009, p. 1).

- (19) Ar trebui dezvoltat în continuare conceptul de „navă ecologică” în legătură cu gestionarea deșeurilor, astfel încât un sistem eficient de recompensare să poată fi pus în aplicare pentru navele care își reduc cantitățile de deșeuri la bord.
- (20) Reziduurile de încărcătură rămân în proprietatea proprietarului încărcăturii după descărcarea mărfii la terminal și, adesea, au o valoare economică. Din acest motiv, reziduurile de încărcătură nu ar trebui să fie incluse în sistemele de recuperare a costurilor și de aplicare a taxei indirecte; taxa percepută pentru descărcarea de reziduuri de încărcătură ar trebui să fie achitată de utilizatorul instalației de preluare, astfel cum se specifică în aranjamentele contractuale între părțile în cauză sau în alte aranjamente locale.
- (21) Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului²⁵ include furnizarea de instalații portuare de preluare ca serviciu în domeniul de aplicare al regulamentului. El prevede norme privind transparența structurilor de taxare aplicate pentru utilizarea serviciilor portuare, consultarea utilizatorilor portuari și tratarea procedurilor legate de plângeri. Directiva depășește cadrul prevăzut de Regulamentul (UE) 2017/352, prevăzând cerințe mai detaliate pentru funcționarea și conceperea sistemelor de recuperare a costurilor pentru instalațiile portuare de preluare pentru deșeurile provenite de la nave și transparența structurii costurilor.
- (22) În plus, pe lângă stimulentele pentru descărcare, aplicarea eficientă a obligației de livrare este esențială și ar trebui să urmeze o abordare bazată pe riscuri în conformitate cu Directiva 2009/16/CE²⁶, care nu mai este consecventă cu obiectivul de 25 % pentru inspecții prevăzut în Directiva 2000/59/CE pentru navele care intră în domeniul său de aplicare.
- (23) Unul dintre principalele obstacole în calea asigurării efective a respectării obligației de descărcare a fost existența unor diferențe în materie de interpretare și punere în aplicare de către statele membre a excepției bazate pe capacitatea suficientă de stocare de la bord. Pentru a se evita ca aplicarea acestei excepții să submineze obiectivul principal al directivei, ar trebui să fie definită mai precis, în special în ceea ce privește următorul port de escală, și o capacitate suficientă de stocare ar trebui stabilită într-un mod armonizat în porturile Uniunii, pe baza unei metodologii și a unor criterii comune.
- (24) Monitorizarea și asigurarea punerii în aplicare ar trebui facilitate prin intermediul unui sistem bazat pe raportarea electronică și schimbul de informații. În acest scop, actualul sistem de informare și monitorizare instituit în conformitate cu Directiva 2000/59/CE ar trebui să fie dezvoltat în continuare și să continue să fie exploatat pe baza sistemelor electronice de date existente, în special sistemul de schimb de informații maritime al Uniunii (SafeSeaNet) și baza de date privind inspecțiile (THETIS). Sistemul ar trebui, de asemenea, să includă informații privind instalațiile portuare de preluare în diferitele porturi.
- (25) Convenția MARPOL prevede ca părțile contractante să țină la zi informațiile privind instalațiile portuare de preluare și să comunice aceste informații OMI. În acest sens, OMI a stabilit o Bază de date privind instalațiile portuare de preluare în cadrul sistemului său global integrat de informații privind navele („GISIS”). Prin

²⁵ Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (JO L 57, 3.3.2017, p. 1)

²⁶ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

transmiterea acestor informații în sistemul de informare, monitorizare și aplicare instituit prin directivă, precum și prin transmiterea ulterioară a acestor informații prin intermediul sistemului GISIS, statele membre nu ar mai fi nevoite să raporteze aceste informații separat către OMI.

- (26) Este necesară o armonizare suplimentară a regimului de excepții pentru navele maritime în trafic programat, cu escale frecvente și regulate, în special clarificarea termenilor utilizați, precum și condițiile care reglementează aceste excepții. Evaluarea REFIT și evaluarea impactului au arătat că lipsa de armonizare a condițiilor și a aplicării excepțiilor a avut drept rezultat o sarcină administrativă inutilă pentru nave și porturi.
- (27) Subgrupul privind instalațiile portuare de preluare, care a fost creat în cadrul Forumului european pentru un transport naval sustenabil, care reunește o gamă largă de experți în domeniul poluării cauzate de nave și al gestionării deșeurilor provenite de la nave, a furnizat Comisiei orientări importante și expertiză. Ar fi de dorit să se mențină acest grup ca un grup separat de experți pentru a face schimb de experiență cu privire la punerea în aplicare a directivei.
- (28) Competențele de executare conferite Comisiei pentru punerea în aplicare a Directivei 2000/59/CE ar trebui să fie actualizate în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).
- (29) Pentru a asigura o metodologie pentru aplicarea excepțiilor bazate pe capacitatea suficientă de stocare, precum și pentru dezvoltarea pe viitor a sistemului de informare, monitorizare și aplicare instituit în temeiul prezentei directive, ar trebui să fie conferite Comisiei competențe de executare. Actele de punere în aplicare ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr.182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.
- (30) Pentru a ține seama de evoluțiile la nivel internațional și pentru a promova practici de gestionare rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor la bordul navelor, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentei directive pentru a se actualiza trimiterile la instrumentele internaționale și anexele și pentru a modifica trimiterile la instrumente internaționale, cu scopul de a împiedica, în cazul în care este necesar, ca modificările aduse acestor instrumente internaționale să se aplice în sensul prezentei directive și pentru a elabora criterii comune privind recunoașterea statutului de „nave ecologice” în scopul acordării unui nivel redus al taxei pentru deșeuri pentru aceste nave. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (31) Întrucât obiectivul prezentei directive de protejare a mediului marin împotriva deversărilor de deșeuri în mare nu poate fi realizat unilateral în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere amploarea acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

(32) Uniunea se caracterizează prin diferențe regionale la nivelul porturilor, astfel cum s-a demonstrat în evaluarea impactului teritorial. Porturile diferă în funcție de localizarea geografică, dimensiune, structură administrativă și drept de proprietate și sunt caracterizate de tipul de nave care le vizitează în mod normal. În plus, sistemele de gestionare a deșeurilor reflectă diferențele la nivel municipal și infrastructura de gestionare a deșeurilor în aval.

(33) Prin urmare, Directiva 2000/59/CE ar trebui abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

SECȚIUNEA 1: DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul

Prezenta directivă are ca obiect protejarea mediului marin împotriva efectelor negative ale deversărilor de deșeuri provenite de la navele care utilizează porturi din Uniune, asigurându-se, în același timp, buna funcționare a traficului maritim, îmbunătățind disponibilitatea instalațiilor portuare adecvate de preluare și descărcarea deșeurilor în instalațiile respective.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive:

- (a) „navă” înseamnă o navă maritimă de orice tip exploatată în mediul marin, inclusiv navele de pescuit și de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale, ambarcațiunile cu aripi portante, aeroglisoare, ambarcațiunile submersibile și plutitoare;
- (b) „Convenția MARPOL” înseamnă Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, în versiunea sa actualizată;
- (c) „deșeurile provenite de la nave” înseamnă toate deșeurile, inclusiv reziduurile de încărcătură, care sunt generate în timpul operațiunilor unei nave sau în cursul încărcării, descărcării și operațiunilor de curățare, sau deșeurile care sunt prinse în plase în timpul operațiunilor de pescuit și intră sub incidența anexelor I, II, IV, V și VI la MARPOL;
- (d) „reziduuri de încărcătură” înseamnă resturile din încărcătura de la bord care rămân pe punte sau în cale după încărcare și descărcare, inclusiv excedentul sau scurgerile la încărcare și descărcare, în stare umedă sau uscată sau antrenate în apa de epurare, cu excepția prafului de marfă rămas pe punte după curățare sau a prafului de pe suprafețele exterioare ale navei;
- (e) „instalații portuare de preluare” înseamnă toate instalațiile fixe, flotante sau mobile, care pot servi pentru preluarea deșeurilor de pe nave;
- (f) „navă de pescuit” înseamnă orice navă echipată sau utilizată pentru scopuri comerciale pentru a prinde pește sau alte tipuri de vietăți din mare;
- (g) „ambarcațiune de agrement” înseamnă orice navă de orice tip, cu o lungime a corpului de minimum 2,5 metri, indiferent de tipul de propulsie, care este destinată folosirii în scopuri sportive și de agrement și care nu este implicată în activități comerciale;

- (h) „navă internă” înseamnă o navă care arborează pavilionul unui stat membru, angajată exclusiv în curse interne în statul membru respectiv;
- (i) „cursă internă” înseamnă o cursă pe mare de la un port al unui stat membru spre același port sau spre un alt port din statul membru în cauză;
- (j) „port” înseamnă un loc sau o zonă geografică constituită din lucrări și echipamente care permit recepția navelor, inclusiv zona de ancoraj aflată sub jurisdicția portului;
- (k) „deșeuri de catering” înseamnă orice deșeuri alimentare, inclusiv uleiurile de gătit uzate provenite din restaurante, unități de catering și bucătării;
- (l) „capacitate suficientă de stocare” înseamnă o capacitate suficientă pentru a depozita deșeurile la bord din momentul plecării până la portul de escală următor, inclusiv deșeurile care sunt susceptibile a fi generate în timpul călătoriei;
- (m) „trafic programat” înseamnă traficul bazat pe o listă publicată sau planificată cu orare de plecare și sosire între porturi identificate sau traversări recurente care constituie un calendar recunoscut;
- (n) „escale regulate” înseamnă deplasările repetate ale aceleiași nave urmând un model constant între porturi identificate sau o serie de călătorii de la și către același port fără escale intermediare;
- (o) „escale frecvente” reprezintă vizitele efectuate de o navă în același port care au loc cel puțin o dată la două săptămâni;
- (p) „GISIS” înseamnă sistemul global integrat de informații privind navele al Organizației Maritime Internaționale.

„Deșeuri provenite de la nave”, astfel cum sunt definite la literele (c) și (d) sunt considerate a fi deșeuri în sensul articolului 3 alineatul (1) din Directiva 2008/98/CE²⁷.

Articolul 3 **Domeniu de aplicare**

Prezenta directivă se aplică:

- (a) tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor, care fac escală sau funcționează într-un port al unui stat membru, cu excepția navelor de război și a navelor de război auxiliare sau a altor nave care aparțin sau sunt exploatate de un stat și sunt folosite momentan exclusiv în scopuri guvernamentale necomerciale, și
- (b) tuturor porturilor din statele membre în care navele prevăzute la litera (a) fac în mod obișnuit escală.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că, în cazurile în care este posibil, navele care nu intră în domeniul de aplicare al prezentei directive descarcă deșeurile în concordanță cu prezenta directivă.

²⁷ Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, JO L 312, 22.11.2008, p. 3-30.

SECȚIUNEA 2: ASIGURAREA DE INSTALAȚII PORTUARE DE PRELUARE ADECVATE

Articolul 4

Instalații portuare de preluare

1. Statele membre se asigură că instalațiile adecvate de preluare sunt disponibile pentru a răspunde cerințelor navelor care utilizează în mod obișnuit un port fără a cauza întârzieri inutile acestor nave.
2. Statele membre se asigură că:
 - (a) Instalațiile portuare de preluare sunt în măsură să colecteze tipurile și cantitățile de deșeuri provenite de la navele care utilizează în mod obișnuit portul, ținând cont de cerințele de operare ale utilizatorilor portului, dimensiunea și poziția geografică a acestuia, tipul navei care face escală și excepțiile prevăzute în temeiul articolului 9;
 - (b) Formalitățile legate de utilizarea instalațiilor sunt simple și rapide pentru a evita cauzarea unor întârzieri inutile navelor, iar taxele pentru descărcare nu descurajează navele să utilizeze instalațiile portuare de preluare;
 - (c) Instalațiile portuare de preluare permit gestionarea deșeurilor provenite de la nave în mod corespunzător din punct de vedere ecologic, în conformitate cu cerințele Directivei 2008/98/CE și cu alte acte legislative relevante ale Uniunii privind deșeurile. În acest scop, statele membre asigură colectarea separată a deșeurilor provenite de la nave în porturi, astfel cum se prevede în legislația Uniunii privind deșeurile, în special în Directiva 2008/98/CE, Directiva 2012/19/UE și Directiva 2006/66/CE. Litera (c) se aplică fără a aduce atingere cerințelor mai stricte impuse de Regulamentul (CE) nr. 1069/2009 pentru gestionarea deșeurilor de catering din transporturile internaționale.
3. Statele membre trebuie să utilizeze formularele și procedurile stabilite de OMI pentru raportarea către autoritățile statului portuar a deficiențelor presupuse ale instalațiilor portuare de preluare.

Informațiile primite prin intermediul acestei proceduri de raportare sunt, de asemenea, transmise pe cale electronică către acea parte a sistemului de informare, monitorizare și aplicare la care se face referire în articolul 14 din prezenta directivă.
4. Statele membre investighează toate cazurile raportate de deficiențe constatate și se asigură de posibilitatea oricărei părți implicate în acțiunea de descărcare sau preluare a deșeurilor provenite de la nave de a solicita despăgubire pentru prejudiciul cauzat prin întârzieri nejustificate.

Articolul 5

Planurile de preluare și tratare a deșeurilor

1. Un plan adecvat de preluare și tratare a deșeurilor este instituit și pus în aplicare pentru fiecare port după consultarea părților interesate, în special a utilizatorilor porturilor sau a reprezentanților lor. Aceste consultări trebuie să aibă loc atât în etapa inițială de elaborare a planurilor, cât și după adoptarea lor, în special în cazul în care au avut loc modificări semnificative cu privire la cerințele prevăzute la articolele 4, 6 și 7. Cerințele detaliate cu privire la dezvoltarea acestor planuri sunt stabilite în anexa 1.

2. Statele membre se asigură că următoarele informații din planurile de preluare și tratare a deșeurilor privind disponibilitatea unor instalații de preluare adecvate în porturile lor și costurile asociate sunt comunicate în mod clar operatorilor navelor și puse la dispoziția publicului, fie prin intermediul siturilor internet ale porturilor, fie în formă tipărită:
- (a) amplasarea instalațiilor portuare de preluare corespunzătoare fiecărei dane;
 - (b) lista deșeurilor provenite de la nave gestionate de obicei prin intermediul portului;
 - (c) lista punctelor de contact, a operatorilor și a serviciilor furnizate,
 - (d) descrierea procedurilor de descărcare a deșeurilor;
 - (e) descrierea sistemelor de recuperare a costurilor și
 - (f) descrierea procedurilor de semnalare a deficiențelor constatate la instalațiile portuare de preluare.
- Aceste informații vor fi, de asemenea, raportate pe cale electronică, în cadrul sistemului de informare, monitorizare și aplicare menționat la articolul 14 din prezenta directivă, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2002/59/CE.
3. Planurile de preluare și tratare a deșeurilor prevăzute la alineatul (1) pot, dacă este necesar din motive de eficiență, să fie elaborate împreună de două sau mai multe porturi din aceeași regiune, cu implicarea adecvată a fiecărui port, cu condiția de a se stabili pentru fiecare port instalațiile de preluare necesare și disponibile.
4. Statele membre evaluează și aprobă planul de preluare și tratare a deșeurilor, controlează punerea sa în aplicare și se asigură că este reaprobat cel puțin la fiecare trei ani de la aprobare sau reaprobare și după ce au avut loc modificări importante în exploatarea portului. Aceste modificări includ, dar nu se limitează la, modificările structurale ale traficului către port, dezvoltarea de noi infrastructuri, schimbările în ceea ce privește cererea și furnizarea de instalații portuare de preluare, precum și noile tehnici de tratare la bord.

SECȚIUNEA 3

DESCĂRCAREA DE DEȘURI PROVENITE DE LA NAVE

Articolul 6

Notificarea în avans a deșeurilor

1. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁸, ală decăt un vas de pescuit sau o ambarcațiune de agrement mai mică de 45 m, care se îndreaptă spre un port situat în UE, completează cu exactitate formularul din anexa 2 și notifică aceste informații autorității sau organismului desemnat în acest sens de către statul membru în care este situat portul:
- (a) în mai puțin de douăzeci și patru de ore înainte de sosire, dacă se cunoaște portul de escală;

²⁸ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

- (b) imediat ce se cunoaște portul de escală, dacă această informație este disponibilă în mai puțin de douăzeci și patru de ore înainte de sosire;
 - (c) cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, dacă durata de călătoriei este mai mică de douăzeci și patru de ore.
2. Informațiile menționate la alineatul (1) sunt raportate pe cale electronică, în cadrul sistemului de informare, monitorizare și aplicare menționat la articolul 14 din prezenta directivă, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2010/65/CE și ale Directivei 2002/59/CE.
 3. Informațiile menționate la alineatul (1) sunt păstrate la bord cel puțin până în următorul port de escală și se pun la dispoziția autorităților relevante ale statelor membre la solicitarea acestora.
 4. Statele membre se asigură că informațiile notificate în temeiul prezentului articol sunt examinate în mod corespunzător și comunicate autorităților responsabile cu aplicarea legislației, fără întârziere.

Articolul 7

Descărcarea de deșeuri provenite de la nave

1. Comandantul unei nave care face escală într-un port al Uniunii trebuie, înainte de a părăsi portul, să descarce toate deșeurile transportate la bordul navei într-o instalație portuară de preluare în conformitate cu normele relevante privind deversarea prevăzute în Convenția MARPOL.
2. La descărcare, operatorul sau autoritatea din portul în care au fost descărcate deșeurile completează cu precizie formularul din anexa 3 și eliberează confirmarea de primire a deșeurilor navei.

Această cerință nu se aplică porturilor mici fără personal sau porturilor îndepărtate, cu condiția ca statul membru în care este situat acest port să raporteze aceste informații pe cale electronică în cadrul sistemului de informare, monitorizare și aplicare la care se face referire la articolul 14 din prezenta directivă.
3. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE raportează înainte de plecare, pe cale electronică, informațiile din confirmarea de primire a deșeurilor în cadrul sistemului de informare, monitorizare și aplicare la care se face referire în articolul 14 din prezenta directivă, în conformitate cu Directiva 2010/65/UE și cu Directiva 2002/59/CE.
4. Informațiile menționate la alineatul (2) sunt păstrate la bord timp de cel puțin doi ani și se pun la dispoziția autorităților statelor membre la solicitarea acestora.
5. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatul (1), o navă se poate deplasa către portul de escală următor fără a descărca deșeurile, în cazul în care:
 - (a) nava face o escală în zona de ancoraj de mai puțin de 24 de ore sau în cazul unor condiții meteorologice nefavorabile;
 - (b) informațiile furnizate în conformitate cu anexele 2 și 3 arată că există suficientă capacitate de stocare dedicată pentru toate deșeurile care s-au acumulat și se vor acumula în cursul călătoriei navei până la portul de escală următor.
6. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a exceptării pe baza capacității de stocare specializate suficiente, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a defini metodele care trebuie folosite pentru calcularea

capacității specializate de stocare suficiente la bord. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 20 alineatul (2).

7. În cazul în care următorul port de escală se află în afara Uniunii sau în cazul în care există motive întemeiate să se creadă că în următorul port de escală nu sunt disponibile instalații adecvate sau dacă acest port nu este cunoscut, statul membru solicită navei să descarce întreaga cantitate de deșeuri înainte de plecare.
8. Alineatul (2) se aplică fără a aduce atingere dispozițiilor mai stricte pentru nave, adoptate conform dreptului internațional.

Articolul 8

Sistemele de recuperare a costurilor

1. Statele membre se asigură că toate costurile de exploatare a instalațiilor portuare de preluare pentru primirea și tratarea deșeurilor provenite de la nave, altele decât reziduurile de încărcătură, sunt acoperite prin colectarea unei taxe de la nave. Aceste costuri cuprind elementele enumerate în anexa 4.
2. Sistemele de recuperare a costurilor nu trebuie să ofere stimulente pentru deversarea deșeurilor în mare. În acest scop, statele membre aplică următoarele principii în proiectarea și funcționarea sistemelor de recuperare a costurilor în porturi:
 - (a) o parte din valoarea taxei care trebuie plătită de nave este o taxă indirectă, care trebuie plătită indiferent dacă sunt descărcate deșeuri într-o instalație portuară de preluare;
 - (b) taxa indirectă acoperă costurile administrative indirecte, precum și o parte semnificativă din costurile operaționale directe, astfel cum este stabilit în anexa 4. O parte semnificativă din costurile operaționale directe trebuie să reprezinte cel puțin 30 % din costurile directe totale anuale pentru descărcarea efectivă a deșeurilor;
 - (c) pentru a oferi un stimulent maxim pentru descărcarea deșeurilor, astfel cum se menționează în anexa V la Convenția MARPOL, inclusiv a deșeurilor care au fost colectate în plase în timpul operațiunilor de pescuit, taxa indirectă care urmează să fie percepută trebuie să acopere toate costurile instalațiilor portuare de preluare pentru aceste deșeuri, pentru a se asigura un drept de descărcare fără taxe directe suplimentare;
 - (d) Taxa indirectă nu trebuie să acopere deșeurile provenite de la sistemele de curățare a gazelor de eșapament, ale căror costuri sunt acoperite pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri descărcate.
3. Partea din costuri care nu este acoperită de taxa prevăzută la litera (b), dacă este cazul, este acoperită pe baza tipurilor și cantităților de deșeuri efectiv deversate de navă.
4. Astfel, taxele pot fi diferențiate în ceea ce privește, printre altele, categoria, tipul și mărimea navei și tipul de trafic în care este angajată nava, precum și în ceea ce privește serviciile furnizate în afara programului normal de lucru în port.
5. Taxele trebuie să fie reduse în cazul în care proiectarea, echipamentul și exploatarea navei sunt de așa natură încât se poate demonstra că nava produce cantități reduse de deșeuri și își gestionează deșeurile în mod durabil și rațional din punct de vedere

ecologic. Comisia este împuternicită, prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 19, să definească criteriile pe baza cărora se stabilește că o navă respectă cerințele menționate la prezentul alineat în ceea ce privește gestionarea deșeurilor la bordul navei.

6. Pentru a asigura faptul că taxele sunt echitabile, transparente și nediscriminatorii, precum și faptul că acestea reflectă costurile instalațiilor și ale serviciilor furnizate și, acolo unde este cazul, utilizate, valoarea acestor taxe și modul de calcul trebuie să fie disponibile pentru utilizatorii portului.

Articolul 9

Excepții

1. Statele membre pot excepta o navă care face escală în porturile lor de la obligațiile menționate la articolele 6, 7 alineatul (1) și 8, în mod cumulativ, în cazul în care există probe suficiente pentru a demonstra că:
 - (a) nava este angajată în trafic programat, cu escale frecvente și regulate;
 - (b) există un acord în vederea asigurării descărcării deșeurilor și a plății taxelor într-un port de-a lungul rutei navei;
 - (c) acordul prevăzut la litera (b) este dovedit printr-un contract semnat cu un port sau cu un contractant de deșeuri, printr-o confirmare de primire a deșeurilor și confirmarea faptului că acordul a fost acceptat de toate porturile de pe ruta navei. Acordul privind descărcarea și plata taxei se efectuează într-un port situat pe teritoriul Uniunii pentru a constitui o dovadă suficientă în conformitate cu prezentul alineat.
2. În cazul în care se acordă exceptarea, statul membru în care este situat portul emite un certificat de exceptare, pe baza formatului prevăzut în anexa 5, care confirmă că nava îndeplinește condițiile și cerințele necesare pentru aplicarea excepției și precizând durata acesteia.
3. Statele membre raportează informațiile din certificatul de exceptare pe cale electronică, în cadrul sistemului de informare și monitorizare menționat la articolul 14 din prezenta directivă, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2002/59/CE.
4. Statele membre asigură o monitorizare și o aplicare eficientă a modalităților de descărcare și plată pentru navele exceptate care vizitează porturile lor.

SECȚIUNEA 4: ASIGURAREA RESPECTĂRII

Articolul 10

Inspecțiile

Statele membre se asigură că orice navă poate fi supusă unei inspecții destinate să verifice respectarea cerințelor din prezenta directivă.

Articolul 11

Inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului

Inspecțiile se efectuează în conformitate cu Directiva 2009/16/CE pentru navele care intră în domeniul de aplicare al directivei respective, astfel încât inspecțiile să includă verificarea faptului că navele respectă cerințele de la articolele 6, 7 și 9.

Articolul 12

Inspecții efectuate în afara controlului statului portului

1. În ceea ce privește inspecția navelor care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE, statele membre se asigură că sunt inspectate cel puțin 20 % din numărul total de nave individuale pentru fiecare dintre categoriile enumerate mai jos:
 - (a) navele care arborează pavilionul statului lor cu un tonaj brut de 100 de tone și mai mult, care fac escală anual în statul membru relevant;
 - (b) navele de pescuit cu un tonaj brut de 100 de tone și mai mult, care fac escală anual în statul membru relevant;
 - (c) ambarcațiunile de agrement cu un tonaj brut de 100 de tone și mai mult, care fac escală anual în statul membru relevant.
2. Rezultatele inspecțiilor menționate la alineatul (1) sunt înregistrate în sistemul de informare, monitorizare și aplicare prevăzut la articolul 15 din prezenta directivă.
3. Statele membre stabilesc proceduri pentru inspectarea navelor de pescuit cu un tonaj brut mai mic de 100 de tone, precum și a ambarcațiunilor de agrement cu un tonaj brut mai mic de 100 de tone, pentru a asigura conformitatea cu cerințele aplicabile din prezenta directivă.
4. În cazul în care autoritatea competentă a statului membru nu este satisfăcută de rezultatele inspecției, fără a se aduce atingere aplicării sancțiunilor menționate la articolul 16, ea se asigură că nava nu părăsește portul înainte de a descărca deșeurile într-o instalație portuară de preluare în conformitate cu articolul 7.

Articolul 13

Sistemul de informare, monitorizare și aplicare

Punerea în aplicare și asigurarea aplicării directivei vor fi facilitate prin raportarea electronică și schimbul de informații între statele membre în conformitate cu articolele 14 și 15.

Articolul 14

Raportare și schimb de informații

1. Raportarea și schimbul de informații se bazează pe sistemul Uniunii de schimb de informații maritime (SafeSeaNet), menționat la articolul 22a alineatul (3) și în anexa III la Directiva 2002/59/CE.
2. Statele membre se asigură că următoarele date sunt raportate pe cale electronică și într-un interval de timp rezonabil în conformitate cu Directiva 2010/65/CE:
 - (a) informații privind ora efectivă de sosire și de plecare a oricărei nave care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2002/59/CE, care face escală într-un port din UE, împreună cu un element de identificare a portului în cauză;

- (b) informațiile din notificarea deșeurilor, astfel cum figurează în anexa 2;
 - (c) informațiile din confirmarea de primire a deșeurilor, astfel cum figurează în anexa 3;
 - (d) informațiile din certificatul de exceptare, astfel cum figurează în anexa 5.
3. Statele membre se asigură, în măsura posibilului, că navele de pescuit și de agrement cu un tonaj brut de peste 100 de tone, care fac escală într-un port al Uniunii raportează, de asemenea, informațiile privind orele efective de sosire și de plecare.
 4. Informațiile raportate în sensul articolelor 4 și 5 alineatul (2) sunt ulterior transmise de Comisie în baza de date a OMI privind instalațiile portuare de preluare din cadrul GISIS.

Articolul 15

Înregistrarea inspecțiilor

1. Comisia dezvoltă, gestionează și actualizează o bază de date privind inspecțiile, la care trebuie să fie conectate toate statele membre și care conține toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezenta directivă. Această bază de date se va întemeia pe baza de date privind inspecțiile menționată la articolul 24 din Directiva 2009/16/CE și are funcții similare acesteia din urmă.
2. Statele membre se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă, inclusiv informațiile privind cazurile de nerespectare și ordinele de interdicere a plecării, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecție sau este anulat ordinul de interdicere a plecării sau a fost acordată o exceptare.
3. Statele membre se asigură că informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate în termen de 72 de ore.
4. Comisia se asigură că baza de date privind inspecțiile face posibilă recuperarea oricăror date relevante raportate de statele membre pentru monitorizarea punerii în aplicare a directivei.
5. În orice moment, statele membre au acces la informațiile înregistrate.

Articolul 16

Sancțiuni

Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicabile încălcărilor dispozițiilor naționale adoptate în temeiul prezentei directive și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile sunt puse în aplicare. Sancțiunile prevăzute sunt eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

SECȚIUNEA 5: DISPOZIȚII FINALE

Articolul 17

Schimbul de experiență

Comisia prevede organizarea schimbului de experiență între autoritățile naționale ale statelor membre și experți, inclusiv cei din sectorul privat, cu privire la aplicarea prezentei directive în porturile Uniunii.

Articolul 18

Procedura de modificare

1. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 19 în scopul de a modifica anexele la prezenta directivă și trimerile la instrumente ale OMI, în măsura necesară pentru a le alinia cu dreptul Uniunii sau pentru a ține seama de evoluțiile la nivel internațional, în special în cadrul OMI.
2. Anexele pot fi de asemenea modificate, după caz, pentru a îmbunătăți dispozițiile de punere în aplicare și de monitorizare stabilite prin prezenta directivă, în special a celor prevăzute la articolele 6, 7 și 9, pentru a se asigura eficacitatea notificării și descărcării deșeurilor, precum și aplicarea corespunzătoare a exceptărilor.
3. În situații excepționale, atunci când acest lucru este justificat de o analiză adecvată de către Comisie și pentru a se evita o amenințare gravă și inacceptabilă pentru siguranța maritimă, pentru sănătate, pentru condițiile de viață sau de muncă la bordul navelor sau pentru mediul marin sau pentru a se evita incompatibilitatea cu legislația maritimă a Uniunii, se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 19, privind modificarea prezentei directive pentru a nu se aplica, în sensul prezentei directive, o modificare a Convenției MARPOL.
4. Respectivele acte delegate se adoptă cu cel puțin trei luni înainte de expirarea perioadei stabilite pe plan internațional pentru acceptarea tacită a modificării în cauză sau a datei prevăzute pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări. În perioada care precedă intrarea în vigoare a unui astfel de act delegat, statele membre se abțin de la orice inițiativă menită să integreze modificarea respectivă în legislația lor națională sau să aplice modificarea instrumentului internațional în cauză. .

Articolul 19

Exercitarea delegării

1. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 8 alineatul (5), articolul 18 alineatul (1), articolul 18 alineatul (2) și articolul 18 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [data intrării în vigoare]. Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
2. Delegarea poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în decizia respectivă. Decizia intră în vigoare în ziua următoare publicării în Jurnalul

Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în textul deciziei. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

3. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
4. Un act delegat intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu formulează nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea perioadei în cauză, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor prezenta obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European și a Consiliului.

Articolul 20

Comitetul

1. Comisia este sprijinită de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 21

Modificări aduse Directivei 2009/16/CE

Directiva 2009/16/CE se modifică după cum urmează:

- (1) Articolul 13 se modifică după cum urmează:
 - (a) la alineatul (1) se adaugă litera (d), după cum urmează:
 - (d) „verifică dacă nava respectă articolul 6, articolul 7 și articolul 9, după caz, din Directiva 201X/XX/UE privind instalațiile portuare de preluare pentru descărcarea deșeurilor provenite de la nave.”
 - (b) La alineatul (3) primul paragraf se adaugă următoarea dispoziție la sfârșitul alineatului:

„... sau cu cerințele Directivei 201X/XX/UE”.
 - (c) Se adaugă următorul alineat:
 - (4) „În cazul în care, după inspecția la care se face referire la punctul 1 litera (d) sau la punctul 3, inspectorul nu este convins că nava a respectat Directiva 201X/XX/UE, navei nu i se permite să părăsească portul, fără a se aduce atingere aplicării sancțiunilor menționate la articolul 16 din Directiva 201X/XX/UE, până când nava a descărcat deșeurile într-o instalație portuară de preluare a deșeurilor.”
- (2) În anexa I.II.2B, se adaugă următoarea liniuță la sfârșitul listei de factori neprevăzuți:
 - Expresia „nave care au fost raportate ca fiind neconforme cu obligația de descărcare a deșeurilor acestora în conformitate cu articolul 7 din Directiva 201X/XX/UE sau în cazul cărora informațiile raportate în conformitate cu articolul 6 din Directiva 201X/XX/UE au evidențiat dovezi de nerespectare a Directivei 201X/XX/UE”.

- (3) În anexa IV, se adaugă următoarele puncte:
- (51) O copie a documentelor de notificare în avans a deșeurilor păstrată la bord în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Directiva 201X/XX/UE
 - (52) Formularele standard de confirmare de primire a deșeurilor emise în conformitate cu articolul 7 din Directiva 201X/XX/UE.
 - (53) Certificatul de exceptare emis în conformitate cu articolul 9 din Directiva 201X/XX/UE.

Articolul 22

Modificare adusă Directivei 2010/65/UE

Directiva 2010/65/UE se modifică după cum urmează:

La punctul A din anexă, punctul (4) se modifică după cum urmează:

„4. notificarea deșeurilor provenite de la nave, inclusiv reziduuri

„Articolele 6 și 7 din Directiva 201X/XX/UE a Parlamentului European și a Consiliului”.

Articolul 23

Abrogare

Directiva 2000/59/CE se abrogă.

Trimiterile la directiva abrogată se interpretează drept trimiteri la prezenta directivă.

Articolul 24

Evaluare

Comisia evaluează prezenta directivă și prezintă rezultatele evaluării Parlamentului European și Consiliului cel târziu la șapte ani de la data intrării sale în vigoare.

Articolul 25

Transpunerea

1. Statele membre adoptă și publică, cel târziu până la 31 decembrie 2020, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 26

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 27

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele