



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 19.04.2000
KOM(2000) 236 endelig

1998/0249 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringerne til Rådets fælles holdning til
forslag til**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe**

OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2

BEGRUNDELSE

Efter EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c, skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringer Europa-Parlamentet foreslår ved andenbehandlingen.

Herunder redegør Kommissionen for sin opfattelse af de ændringer Europa-Parlamentet har foreslået. Den fremsætter endvidere i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 250, stk. 2, et ændret forslag som indeholder de af Europa-Parlamentets ændringsforslag som Kommissionen har kunne tilslutte sig helt eller delvis.

1. BAGGRUND

- a) Den 20. juli 1998 fremsendte Kommissionen sit direktivforslag til Rådet og Europa-Parlamentet (KOM(1998)452 endelig udg. - COD 1998/0249 af 17. juli 1998).
- b) Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav positiv udtalelse den 24. marts 1999.
- c) Regionsudvalget afgav positiv udtalelse den 11 marts 1999.
- d) Den 11. februar 1999 vedtog Parlamentet ved førstebehandlingen 18 ændringsforslag til Kommissionens forslag. Førstebehandlingen blev bekræftet af de nyvalgte parlament den 16. september 1999.
- e) Den 19. april 1999 vedtog Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 250, stk. 2, et ændret direktivforslag med hel eller delvis indarbejdelse af 8 af Europa-Parlamentets 18 ændringsforslag (KOM(1999)149 endelig udg.).
- f) Rådet fastlagde en fælles holdning den 8. november 1999.
- g) Den 14. marts 2000 vedtog Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen en positiv udtalelse med 15 ændringsforslag til den fælles holdning.

2. FORSLAGETS FORMÅL

Forslaget sigter mod at sikre en væsentlig reduktion i havforureningen ved tilvejebringelse af tilstrækkelige modtagefaciliteter for affald i alle EU-havne, inklusive lystbådehavne og marinaer. Det indeholder også midler til at sikre at alle skibe, herunder fiskerfartøjer og fritidsfartøjer der besøger disse havne, gør brug af faciliteterne.

Mere præcist indeholder forslaget bestemmelser om:

- at alle havne, herunder fiskerihavne og lystbådehavne, skal stille tilstrækkelige faciliteter til rådighed for modtagelse af driftsaffald og lastrester;
- at der for hver havn skal udarbejdes en plan for affaldsmodtagelse og -håndtering, som medlemsstaternes myndigheder skal føre regelmæssigt tilsyn med og godkende;
- at skibe før anløb af en havn skal give besked om at de ønsker at benytte faciliteterne, og om hvor meget affald de har om bord;

- at skibe der anløber havnene, skal aflevere alt affald og alle lastrester i modtagefaciliteterne medmindre de selv har affaldslagerkapacitet nok til den forestående sørejse;
- at havnenes afgiftssystemer skal tilskynde skibene til at benytte faciliteterne frem for at udtømme deres affald til havs;
- at medlemsstaterne skal føre tilsyn med at direktivet overholdes, og gennemføre passende sanktioner ved brud på det;
- at myndighederne skal sende oplysninger om manglende overholdelse til andre havne i EU som sådanne skibe kan tænkes at anløbe.

3. KOMMISSIONENS HOLDNING TIL EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

3.1. Ændringsforslag som Kommissionen har tilsluttet sig

Kommissionen tilslutter sig de fleste af Europa-Parlamentets ændringsforslag, enten som de står, eller med omformuleringer. 13 af de 15 ændringsforslag kan derfor indarbejdes i Kommissionens genbehandlede forslag.

Følgende ændringsforslag tilslutter Kommissionen sig som de står:

- Ændringsforslag 1 og 4 søger at begrænse fritagelsen af fiskerfartøjer og fritidsfartøjer for pligten til forudgående anmeldelse. Generelt mener Kommissionen at en udvidelse af anmeldelsespligten til også at omfatte fiskerfartøjer og fritidsfartøjer bør behandles med forsigtighed. En sådan udvidelse kunne nemlig let føre til større bureaukrati end det begrænsede miljømæssig udbytte berettiger. Havnemyndigheder og affaldsmottagere kan normalt forudse hvor meget affald der kommer fra fiskerfartøjer og fritidsfartøjer, også uden foranmeldelse. Men det kriterium Europa-Parlamentet foreslår, er tilladelse til højst 12 passagerer. Det svarer til definitionen på et passagerskib i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS), og derfor kan Kommissionen acceptere det.
- Ændringsforslag 2 vedrører en ny betragtning om mere gunstig afgiftsmæssig behandling af skibe der producerer mindre affald. Dette afspejler idéerne i artikel 8, stk. 3, og 12, stk. 4, og ligger dermed på linje med direktivets hovedtanke.
- I ændringsforslag 8 og 10 drejer det sig igen om at begrænse undtagelsen for fiskerfartøjer og fritidsfartøjer, denne gang med hensyn til ordningen for hvordan direktivet håndhæves. Også her er der grund til en vis forsigtighed da ingen af de to skibskategorier er omfattet af havnestatskontrollen. Men som kriterium foreslår Parlamentet tilladelse til højst 12 passagerer, hvilket svarer til definitionen på et passagerskib i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS). Derfor kan ændringsforslaget accepteres.
- Ændringsforslag 9 søger at rette op på det vage i begrebet "tilstrækkeligt antal", som optræder i håndhævelsesartiklen, ved at indføre et fast krav til antallet af inspektioner på 25% af alle skibe der anløber en EU-havn og er omfattet af artikel 11, stk. 2. Eftersom artikel 11, stk. 2, som formuleret i den fælles holdning kun omfatter handelsskibe, kan Kommissionen acceptere at bestemmelsen knyttes nærmere til havnestatskontrolordningen med overtagelse af dennes kvantitative inspektionskrav.

- Ændringsforslag 13 handler om samarbejde om etablering af kriterier for "miljøvenlige" skibe. Teksten svarer til en udtalelse fra Rådet og Kommissionen til Rådets mødeprotokol.
- Ændringsforslag 15 søger at nedsætte tiden for gennemførelse af dette direktiv fra 24 til 18 måneder. Dette svarer til Kommissionens oprindelige forslag og kan accepteres, især da medlemsstaterne efter folkeretten har haft pligt til at tilvejebringe tilstrækkelige modtagefaciliteter i deres havne siden 1983, da Marpol-konventionen trådte i kraft.

Fem andre ændringsforslag kan accepteres i princippet, men må omformuleres for at gøre dem tydeligere eller bringe dem på linje med andre bestemmelser i direktivet og andre beslægtede regler i EF-ret eller international ret. Dette gælder ændringsforslagene 7, 11, 12, og 14, som resumeres i det følgende:

- Ændringsforslag 3 søger at sikre at også skibe der er dækket af suveræn immunitet og derfor undtaget fra direktivets anvendelsesområde, afleverer deres affald og lastrester på en måde der så vidt det er rimeligt og praktisk muligt, er i overensstemmelse med direktivet. Dette er fuldt acceptabelt.
- Ændringsforslag 7 fastlægger en revisionsmekanisme for at sikre at afgiftssystemet i henhold til artikel 8 ikke fører til uønskede virkninger på miljøet, konkurrencen eller affaldsstrømmene. Kommissionen er enig i at det er vigtigt at holde øje med dette forhold og forebygge uønskede virkninger, men ordlyden giver problemer. Hvis der virkelig skulle opstå objektive problemer, ville Kommissionen bruge de handlingsbeføjelser den har i henhold til traktaten. Derfor bør ordet "konkurrence" undgås. I vedlagte ændrede forslag er der indføjet en alternativ tekst om samme emne.
- I ændringsforslag 11 genindfører Parlamentet skibes ret til at få passende kompensation hvis de forsinkes unødigt på grund af utilstrækkelige modtagefaciliteter i en havn. Kommissionens oprindelige forslag indeholdt et afsnit med samme formål, men det fjernede Rådet fordi det anså det for unødvendigt. Princippet i Parlamentets ændringsforslag kan Kommissionen tilslutte sig, men den foreslåede ordlyd er problematisk da den indebærer en ubetinget ret for redere til kompensation uden hensyn til forsinkelsens årsag eller anden bedømmelse af de konkrete forhold. Derfor foreslås der en alternativ ordlyd i det ændrede forslag.
- I ændringsforslag 12 søger Europa-Parlamentet at specificere formålet med det påtænkte informations- og overvågningssystem. Kommissionen kan ikke tilslutte sig den foreslåede tekst som den står, for den mener at de forhold som der tages hensyn til i de nye led, enten kan håndteres med den oprindelige formulering eller er tilstrækkeligt dækket ind af direktivets artikel 17. Men da den er enig i nogle af idéerne bag forslaget, har den formuleret en alternativ, kortere tekst i vedlagte ændrede forslag.
- Ændringsforslag 14 vedrører den nye udvalgsprocedure, og her bør man holde sig til den tekst som de tre institutioner har udformet i fællesskab.

3.2. Ændringsforslag som Kommissionen ikke kan tilslutte sig

- Ændringsforslag 5 er noget uklart, men synes at handle om et problem som ligger uden for direktivets anvendelsesområde. Det ser ud til at ændringsforslaget forudsætter at direktivet ville kræve særligt udstyr på traditionelle sejlskibe, men det er ikke tilfældet. Problemer af den type som ændringen tager op, bør behandles i Marpol-konventionen (bilag IV) og ikke i dette direktiv.

- I ændringsforslag 6 sættes der spørgsmålstegn ved afgiftssystemets fleksibilitet. Hvor den fælles holdning repræsenterer en meget skrøbelig balance mellem medlemsstaternes forskellige synspunkter og dog gør fremskridt hen imod tilskyndelse til brug af faciliteterne, støtter Parlamentet når alt er sagt og gjort, kun systemet uden specialafgifter. Kommissionen mener at en mere fleksibel fremgangsmåde bør accepteres i denne sammenhæng, dog uden at grundprincipperne i artiklen om afgiftssystemer sættes på spil. Systemet skal dække en lang række situationer i meget forskellige havne i hele Europa. Derfor er det ikke tilrådeligt at have en meget usmidig artikel om afgiftssystemet. Dertil kommer at systemet uden specialafgifter har den ulempe at det ikke tilskynder redere til at indføre renere teknik som producerer mindre affald, f.eks. "rene motorrum". Det betyder også at skibe med hyppige havneanløb - f.eks. i kystfarten - kommer til at bære en uforholdsmæssigt stor del af byrden. Der foreligger intet om et afgiftssystem som skulle være det bedste af alle på europæisk plan, for der er ingen erfaringer med fælles europæiske principper på dette område. Kommissionen mener at man i den nuværende fase bedst kan gøre fremskridt med fælles afgiftsprincipper ved at benytte en mere smidig fremgangsmåde end den Parlamentet foreslår. Men der må holdes øje med hvordan det virker på længere sigt, og hvis Kommissionen finder det nødvendigt, vil den benytte revisionsbestemmelsen (ny artikel 8, stk. 4) til at stille forslag om yderligere foranstaltninger for at eliminere eventuelle uønskede virkninger.

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringerne til Rådets fælles holdning til
forslag til**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV
om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabets politik på miljøområdet tager sigte på et højt beskyttelsesniveau; den bygger på forsigtighedsprincippet og principperne om at forureneren betaler og om forebyggende indsats.
- (2) Et vigtigt område af Fællesskabets indsats inden for søtransport vedrører begrænsning af havforureningen; dette kan opnås ved overholdelse af internationale konventioner, kodekser og resolutioner, og samtidig bibeholdelse af havenes frihed, jf. De Forenede Nationers havretskonvention, og af den frie udveksling af tjenesteydelser i henhold til fællesskabsretten.
- (3) Fællesskabet nærer alvorlig bekymring med hensyn til den forurening af medlemsstaternes farvande og kystlinjer, der skyldes udtømmning af driftsaffald og lastrester fra skibe, og særlig med hensyn til gennemførelsen af den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, ændret ved den dertil knyttede protokol af 1978 (Marpol 73/78), der fastsætter, hvilke former for affald skibe må udtømme i havmiljøet, og som kræver, at de kontraherende parter sikrer, at der foreligger tilstrækkelige modtagefaciliteter i havnene; alle medlemsstaterne har ratificeret Marpol 73/78.

¹ EFT C 271 af 31.8.1998, s. 79.

² EFT C 138 af 18.5.1999, s. 12.

³ EFT C 198 af 14.7.1999, s. 27.

⁴ Europa-Parlamentets udtalelse af 11. februar 1999 (EFT C 150 af 28.5.1999, s. 432), Rådets fælles holdning af (endnu ikke offentliggjort i EF-Tidende) og Europa-Parlamentets beslutning af (endnu ikke offentliggjort i EF-Tidende).

- (4) Beskyttelsen af havmiljøet kan forbedres ved at begrænse udtømning i havet af driftsaffald og lastrester fra skibe; dette kan ske ved at sørge for flere modtagefaciliteter og for bedre brug af modtagefaciliteterne samt ved forbedret håndhævelse; Rådet nævnte blandt de prioriterede foranstaltninger i sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs⁵ flere modtagefaciliteter og bedre brug af modtagefaciliteterne i Fællesskabet.
- (5) Rådet fastslog i direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol)⁶, at skibe, som udgør en urimelig trussel om skade på havmiljøet, ikke må afsejle.
- (6) Det ligger i sagens natur, at forurening af havet har grænseoverskridende virkninger; i henhold til subsidiaritetsprincippet er en indsats på fællesskabsniveau den mest effektive måde til sikring af fælles miljøstandarder for skibe og havne i hele Fællesskabet.
- (7) I henhold til proportionalitetsprincippet er et direktiv den rette retsakt, da et direktiv skaber en ramme for medlemsstaternes ensartede og obligatoriske anvendelse af miljøstandarder, samtidig med at det overlades til den enkelte medlemsstat selv at beslutte, hvilke gennemførelsesinstrumenter der passer bedst i dens nationale system.
- (8) Der bør sikres overensstemmelse med gældende regionale aftaler som f.eks. 1974/1992-konventionen om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet.
- (9) Miljøkravene bør gælde for alle skibe, uanset hvilket flag de fører, med henblik på at forbedre forebyggelse af forurening og undgå konkurrenceforvridning, og tilstrækkelige modtagefaciliteter bør stilles til rådighed i alle Fællesskabets havne.
- (10) Tilstrækkelige havnemodtagefaciliteter bør opfylde brugernes behov - fra det største handelsskib til det mindste fritidsfartøj - og miljøets behov, uden at de skibe, der benytter disse faciliteter, forsinkes unødigt; medlemsstaterne har pligt til at sikre, at der i havnene stilles tilstrækkelige modtagefaciliteter til rådighed, men de har udstrakt frihed til at tilrettelægge affaldsmottagelsen på den mest hensigtsmæssige måde, og de kan f.eks. oprette faste modtageanlæg eller udpege tjenesteydere til at bringe mobile enheder til affaldsmottagelse til havnene efter behov; denne pligt indebærer også pligt til at yde alle de tjenester og/eller iværksætte de andre ledsageordninger, der er nødvendige for korrekt og hensigtsmæssig brug af faciliteterne.
- (11) Faciliteterne kan forbedres ved tidssvarende planer for affaldsmottagelse og -håndtering, der fastlægges efter høring af de relevante parter.
- (12) Havnenes modtagefaciliteter kan blive mere effektive, hvis skibene på forhånd skal give meddelelse om deres behov for brug af modtagefaciliteter; en sådan meddelelse vil også være nyttig for en effektiv planlægning af affaldsforvaltningen; affald fra fiskerfartøjer og fritidsfartøjer **med tilladelse til befordring af højst 12 passagerer** kan håndteres af modtagefaciliteterne i havne uden forudgående meddelelse.
- (13) Udtømning i havet af driftsaffald fra skibe kan begrænses ved et krav om, at alle skibe afleverer deres affald til havnens modtagefaciliteter, inden de forlader en havn; for at gøre

⁵ EFT C 271 af 7.10.1993, s. 1.

⁶ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Senest ændret ved direktiv 98/42/EØF (EFT L 184 af 27.6.1998, s. 40).

ønsket om smidig søtransport foreneligt med beskyttelse af miljøet, bør der kunne gøres undtagelser fra dette krav under hensyn til, om der er tilstrækkelig affaldslagerkapacitet til rådighed om bord, til mulighederne for aflevering i en anden havn uden risiko for udtømmning i havet og til særlige afleveringskrav, som er vedtaget i overensstemmelse med folkeretten.

- (14) Ifølge princippet om at forureneren betaler, bør omkostningerne i forbindelse med modtagefaciliteter i havne, inklusive behandlingen og bortskaffelsen af driftsaffald, dækkes af skibene; for at beskytte miljøet bør afgiftsordningen tilskynde til aflevering af driftsaffald i havne i stedet for udtømmning i havet; dette kan fremmes ved at fastsætte, at alle skibe skal bidrage til omkostningerne i forbindelse med modtagelse og håndtering af driftsaffald for således at begrænse den økonomiske tilskyndelse til at udtømme det i havet; ifølge subsidiaritetsprincippet bør medlemsstaterne i overensstemmelse med deres nationale lovgivning og praksis bevare beføjelsen til at beslutte, hvorvidt - og i givet fald med hvor stor vægt - der i ordningerne til dækning af omkostningerne ved brug af modtagefaciliteterne i havnene skal indgå en afgift, der er afhængig af den mængde affald, som skibene faktisk afleverer; afgifterne for brug af disse faciliteter bør være rimelige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige.
- (15) Skibe, der producerer begrænsede mængder driftsaffald, bør behandles gunstigere i ordningerne for omkostningsdækning; fælles kriterier vil gøre det lettere at identificere sådanne skibe.
- (16) For at undgå urimelige byrder for de berørte parter kan skibe, der sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb, undtages fra visse forpligtelser i medfør af dette direktiv, når der er tilstrækkeligt bevis for, at der foreligger ordninger, som sikrer, at affaldet afleveres og afgifterne betales.
- (17) Lastrester bør afleveres til modtagefaciliteterne i havnene i overensstemmelse med Marpol 73/78; i henhold til Marpol 73/78 skal lastrester afleveres til modtagefaciliteterne i havnene, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde kravene om rengøring af lastrummene; afgifter i forbindelse med en sådan aflevering bør betales af brugeren af havnens modtagefaciliteter, idet brugeren normalt anføres i kontrakten mellem parterne eller i andre lokale ordninger.
- (18) Det er påkrævet, at der foretages målrettede inspektioner for at efterprøve overholdelsen af dette direktiv; såvel antallet af inspektioner som de anvendte sanktioner bør være tilstrækkelige til at afskrække fra overtrædelse af direktivet; af hensyn til effektivitet og omkostningseffektivitet kan sådanne inspektioner i givet fald foretages inden for rammerne af direktiv 95/21/EF.
- (19) Medlemsstaterne bør sikre de administrative rammer, der er nødvendige for, at modtagefaciliteterne i havnene kan fungere tilfredsstillende; i henhold til Marpol 73/78 skal påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter i havne indberettes til Den Internationale Søfartsorganisation (IMO); de samme oplysninger vil samtidig kunne sendes til Kommissionen til orientering.
- (20) Et informationssystem med henblik på at identificere forurenende eller potentielt forurenende skibe vil lette håndhævelsen af dette direktiv og vil være nyttigt ved evalueringen af direktivets gennemførelse; informationssystemet SIRENAC, som er oprettet i medfør af Paris-memorandummet om havnestatskontrol, indeholder mange af de supplerende oplysninger, som er nødvendige i denne forbindelse.
- (21) Det er påkrævet, at et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne bistår Kommissionen med henblik på en effektiv anvendelse af dette direktiv; da de

foranstaltninger, der er nødvendige for gennemførelsen af dette direktiv, er generelle foranstaltninger, jf. artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁷, bør disse foranstaltninger vedtages efter den forskriftsprocedure, der er fastlagt i artikel 5 i nævnte afgørelse.

- (22) Nogle af dette direktivs bestemmelser kan, uden at direktivets anvendelsesområde udvides, ændres ved ovennævnte procedure for at tage hensyn til fællesskabs- eller IMO-foranstaltninger, som træder i kraft i fremtiden, for at sikre en harmoniseret gennemførelse af dem -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1 **Formål**

Formålet med dette direktiv er at begrænse udtømmning, navnlig ulovlig udtømmning, i havet af driftsaffald og lastrester fra skibe, der anløber havne i Fællesskabet, ved at sørge for flere modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester og for bedre brug af sådanne faciliteter, hvorved havmiljøet i højere grad beskyttes.

Artikel 2 **Definitioner**

I dette direktiv forstås ved:

- a) "Skib": et søgående fartøj af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet, inklusive hydrofoilibåde, luftpudéfartøjer, undervandsfartøjer og flydende materiel;
- b) "Marpol 73/78": den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, som ændret ved den dertil knyttede protokol af 1978, således som konventionen er gældende på datoen for vedtagelsen af dette direktiv;
- c) "driftsaffald": enhver form for affald, herunder spildevand, og andre rester end lastrester, som frembringes, medens et skib er i drift, og som falder ind under bilag I, IV og V til Marpol 73/78, samt lastrelateret affald som defineret i retningslinjerne for gennemførelse af bilag V til Marpol 73/78;
- d) "lastrester": rester af lastmaterialer i lastrum eller tanke, efter at losning og rengøring er afsluttet, herunder også restmængder fra lasten og spild ved lastning/losning;
- e) "modtagefaciliteter i havne": enhver facilitet, som er fast, flydende eller mobil, og som kan modtage driftsaffald eller lastrester fra skibe;
- f) "fiskerfartøj": et skib, der er udstyret til eller anvendes til erhvervmæssig fangst af fisk eller andre levende ressourcer fra havet;
- g) "fritidsfartøj": enhver type skib, uanset fremdrivningsmiddel, som er bestemt til sports- eller fritidsanvendelse;

⁷ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- h) "havn": et sted eller et geografisk område, hvor der er foretaget anlægsarbejder og forefindes udstyr, som især gør det muligt at modtage skibe, herunder fiskerfartøjer og fritidsfartøjer.

"Driftsaffald" og "lastrester" betragtes som affald efter artikel 1, litra a), i direktiv 75/442/EØF af 15. juli 1975 om affald, jf. dog litra c) og d)⁸.

Artikel 3 **Anvendelsesområde**

1. Dette direktiv gælder for:
 - a) alle skibe, herunder fiskerfartøjer og fritidsfartøjer, uanset flag, som anløber eller opererer i en havn i en medlemsstat, med undtagelse af orlogsfartøjer, marinehjælpeskibe og andre skibe, der ejes eller drives af en stat og på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle formål, og
 - b) alle havne i medlemsstaterne, som normalt anløbes af skibe, der er omfattet af litra a).
2. **Uanset stk. 1, litra a), skal Medlemsstaterne træffe foranstaltninger til at sikre at orlogsfartøjer, marinehjælpeskibe og andre skibe, der ejes eller drives af en stat og på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle formål, afleverer deres driftsaffald og lastrester på en måde, der, så vidt det er rimeligt og praktisk muligt, er i overensstemmelse med dette direktiv.**

Artikel 4 **Modtagefaciliteter i havne**

1. Medlemsstaterne sikrer, at der i havne stilles modtagefaciliteter til rådighed, som er tilstrækkelige til at imødekomme behovene i forbindelse med de skibe, der normalt anløber havnene, uden at forårsage unødigt forsinkelse af skibene.
2. For at være tilstrækkelige skal modtagefaciliteterne kunne modtage de typer og de mængder driftsaffald og lastrester, der hidrører fra skibe, som normalt anløber den pågældende havn, under hensyn til de operationelle behov hos havnens brugere, havnens størrelse og geografiske placering, den type skibe, der anløber havnen, og de undtagelser, der er omhandlet i artikel 9.
3. Medlemsstaterne indfører procedurer, som er i overensstemmelse med de af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) godkendte procedurer, for indberetning til havnestaten af påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter i en havn.

⁸ EFT L 194 af 25.7.1975, s. 39. Senest ændret ved Kommissionens beslutning 96/350/EF (EFT L 135 af 6.6.1996, s. 32).

Artikel 5

Planer for affaldsmodtagelse og -håndtering

1. En hensigtsmæssig plan for affaldsmodtagelse og -håndtering udarbejdes og gennemføres for alle havne efter høring af de relevante parter, især havnebrugerne eller deres repræsentanter, under hensyn til kravene i artikel 4, 6, 7, 10 og 12. De detaljerede krav til udarbejdelsen af sådanne planer er anført i bilag I.
2. De i stk. 1 omhandlede planer for affaldsmodtagelse og -håndtering kan, når det er nødvendigt af effektivitetshensyn, udarbejdes i en regional sammenhæng med passende deltagelse af de enkelte havne, hvis behovet for og adgangen til modtagefaciliteter angives for hver enkelt havn.
3. Medlemsstaterne evaluerer og godkender planen for affaldsmodtagelse og håndtering, overvåger gennemførelsen af den og sørger for, at den godkendes på ny mindst hvert tredje år samt efter betydelige ændringer i havnens drift.

Artikel 6

Meddelelse

1. Skibsføreren på et skib, bortset fra fiskerfartøjer og fritidsfartøjer **med tilladelse til befordring af højst 12 passagerer**, som planlægger at anløbe en havn i Fællesskabet, udfylder formularen i bilag II sandfærdigt og præcist og meddeler disse oplysninger til den myndighed eller det organ, der er udpeget til dette formål af den medlemsstat, hvor den pågældende havn er beliggende:
 - a) mindst 24 timer inden ankomsten, hvis anløbshavnen kendes, eller
 - b) så snart anløbshavnen kendes, hvis denne oplysning først foreligger mindre end 24 timer inden ankomsten, eller
 - c) senest ved afsejling fra den foregående havn, hvis sejladsens varighed er under 24 timer.

Medlemsstaterne kan beslutte, at oplysningerne skal meddeles til den, der forvalter modtagefaciliteten i havnen, som sender dem videre til den relevante myndighed.

2. De i stk. 1 nævnte oplysninger opbevares om bord i det mindste indtil næste anløbshavn og stilles på forlangende til rådighed for medlemsstaternes myndigheder.

Artikel 7

Aflevering af driftsaffald fra skibe

1. Skibsføreren på et skib, der anløber en havn i Fællesskabet, skal inden afsejling aflevere alt driftsaffald til en modtagefacilitet i havnen.
2. Uanset stk. 1 kan et skib fortsætte til næste anløbshavn uden at aflevere sit driftsaffald, hvis det fremgår af de oplysninger, der er givet i henhold til artikel 6 og bilag II, at skibet råder over tilstrækkelig affaldslagerkapacitet til at opbevare alt det driftsaffald, der er blevet og vil blive akkumuleret under skibets planlagte sejlads indtil afleveringshavnen.

Hvis der er god grund til at formode, at der ikke er tilstrækkelige faciliteter til rådighed i den planlagte afleveringshavn, eller hvis denne havn ikke kendes, og der derfor er risiko for, at affaldet vil blive udtømt i havet, skal medlemsstaten tage alle nødvendige skridt til at forhindre havforurening, om nødvendigt ved at kræve, at skibet afleverer sit affald, inden det forlader havnen.

3. Anvendelsen af stk. 2 berører ikke strengere afleveringskrav for skibe, der er vedtaget i overensstemmelse med folkeretten.

Artikel 8

Afgifter for driftsaffald fra skibe

1. Medlemsstaterne sikrer, at omkostningerne ved modtagefaciliteter i havne til driftsaffald fra skibe, inklusive behandling og bortskaffelse af affaldet, dækkes ved opkrævning af en afgift for skibene.
2. Ordningen til dækning af omkostningerne ved brug af modtagefaciliteter i havne må ikke på nogen måde tilskynde skibene til at udtømme deres affald i havet. Følgende principper gælder derfor:
 - a) Alle skibe, der anløber en havn i en medlemsstat, skal yde et bidrag til de i stk. 1 nævnte omkostninger, uafhængigt af den faktiske brug af faciliteterne. Ordninger, der sikrer dette, kan bestå i inkludering af en afgift i havneafgifterne eller i opkrævning af en separat standardaffaldsavgift. Afgiften kan differentieres efter f.eks. skibets kategori, type og størrelse.
 - b) Den del af omkostningerne, som eventuelt ikke dækkes af den afgift, der er omhandlet i litra a), skal dækkes på grundlag af de typer og de mængder driftsaffald, som skibet faktisk afleverer.
 - c) Afgiften kan nedsættes, hvis skibets miljøledelse, udformning, udstyr og drift er af en sådan art, at skibsføreren kan godtgøre, at skibet producerer begrænsede mængder driftsaffald.
3. For at sikre, at de opkrævede afgifter er rimelige, klare og ikke-diskriminerende, og at de afspejler omkostningerne i forbindelse med de faciliteter og tjenesteydelser, der stilles til rådighed og i givet fald bruges, bør afgiftsbeløbet og beregningsgrundlaget derfor fremgå klart for havnens brugere.
4. **Hvis det forhold, at der i stk. 2 er åbnet mulighed for flere forskellige ordninger for dækning af omkostningerne, viser sig at hæmme opnåelsen af direktivets formål som fastsat i artikel 1, forelægger Kommissionen et forslag til ændring af dette direktiv, således at forskellene mellem ordningerne for omkostningsdækning mindskes tilstrækkeligt til at de nævnte negative virkninger undgås.**

Artikel 9

Undtagelser

1. Når skibe sejler i fast rutefart med hyppige og regelmæssige havneanløb, og der er tilstrækkeligt bevis for, at der foreligger en ordning, som sikrer, at driftsaffaldet afleveres og afgifterne betales i en havn på skibets rute, kan de medlemsstater, hvor de involverede

havne er beliggende, undtage sådanne skibe fra forpligtelserne i artikel 6, artikel 7, stk. 1, og artikel 8.

2. Medlemsstaterne skal med jævne mellemrum og mindst en gang om året underrette Kommissionen om, hvilke undtagelser der er meddelt i henhold til stk. 1.

Artikel 10

Aflevering af lastrester

Skibsføreren på et skib, der anløber en havn i Fællesskabet, skal sikre, at lastrester afleveres til modtagefaciliteterne i havnen i henhold til bestemmelserne i Marpol 73/78. Afgifter for aflevering af lastrester skal betales af brugeren af modtagefaciliteterne i havnen.

Artikel 11

Håndhævelse

1. Medlemsstaterne sikrer, at ethvert skib kan underkastes inspektion til kontrol af, om det overholder artikel 7 og 10, og at der udføres et tilstrækkeligt antal inspektioner.
2. For inspektion af andre skibe end fiskerfartøjer og fritidsfartøjer **med tilladelse til befording af højst 12 passagerer** gælder følgende:
 - a) ved udvælgelsen af de skibe, der skal inspiceres, skal medlemsstaterne navnlig være opmærksomme på:
 - **skibe, der ikke har opfyldt meddelelseskravene i artikel 6**
 - **skibe, om hvilke de oplysninger, skibsføreren har fremsendt i henhold til artikel 6, har afsløret andre grunde til at formode, at skibet ikke opfylder dette direktiv**
 - b) en sådan inspektion ~~kan i givet fald foretages~~ **foretages** i givet fald i henhold til direktiv 95/21/EF, **og dets bestemmelse om inspektion af 25% af skibene finder anvendelse**
 - c) hvis den relevante myndighed ikke er tilfreds med resultatet af denne inspektion, sikrer den, at skibet ikke forlader havnen, inden det har afleveret sit driftsaffald og sine lastrester til en modtagefacilitet i havnen i overensstemmelse med artikel 7 og 10
 - d) hvis der er klart bevis for, at et skib er afsejlet uden at have opfyldt artikel 7 eller 10, skal den kompetente myndighed i den næste anløbshavn informeres herom, og skibet må med forbehold af anvendelse af sanktionerne i artikel 13 ikke forlade sidstnævnte havn, inden der er foretaget en mere detaljeret vurdering af faktorer vedrørende skibets overholdelse af dette direktiv, f.eks. nøjagtigheden af de oplysninger, der er meddelt i henhold til artikel 6.
3. Medlemsstaterne indfører i fornødent omfang kontrolprocedurer for fiskerfartøjer og fritidsfartøjer **med tilladelse til befording af højst 12 passagerer** for at sikre overholdelse af de relevante krav i dette direktiv.

Artikel 12
Ledsageforanstaltninger

1. Medlemsstaterne
 - a) træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at skibsførerne, forvalterne af modtagefaciliteter i havne og andre berørte personer informeres fyldestgørende om de krav, der gælder for dem i henhold til dette direktiv, og at de overholder disse krav
 - b) udpeger de myndigheder eller organer, der skal udføre opgaverne i henhold til dette direktiv
 - c) skaber grundlag for samarbejde mellem deres relevante myndigheder og erhvervsorganisationer for at sikre en effektiv gennemførelse af dette direktiv
 - d) sikrer, at de oplysninger, skibsførerne meddeler i henhold til artikel 6, undersøges behørigt
 - e) sikrer, at de formaliteter, der er forbundet med brug af modtagefaciliteter i havne, er enkle og hurtige, så skibsførerne tilskyndes til at bruge disse faciliteter, og unødigt forsinkelse af skibene undgås
 - f) sikrer, at Kommissionen får en genpart af klager over påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter i havne som nævnt i artikel 4, stk. 3
 - g) sikrer, at behandling, genbrug eller bortskaffelse af driftsaffald og lastrester udføres i overensstemmelse med direktiv 75/442/EØF og anden relevant fællesskabslovgivning om affald, navnlig Rådets direktiv 75/439/EØF af 16. juni 1975 om bortskaffelse af olieaffald⁹ og Rådets direktiv 91/689/EØF af 12. december 1991 om farligt affald¹⁰.
 - h) indfører og opretholder, i overensstemmelse med national lovgivning, egnede procedurer for ydelse af passende erstatning til skibe, som forsinkes unødigt, fordi modtagefaciliteterne og planlægningen af affaldsforvaltningen i en havn er utilstrækkelige.**
2. Aflevering af driftsaffald og lastrester fra skibe betragtes som overgang til fri omsætning efter artikel 79 i Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 af 12. oktober 1992 om indførelse af en EF-toldkodeks¹¹. I overensstemmelse med artikel 45 i EF's toldkodeks undlader toldmyndighederne at kræve indgivelse af en summarisk angivelse.
3. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om at oprette et passende informations- og overvågningssystem, som mindst dækker hele Fællesskabet, for at lette:
 - at forbedre identifikationen af skibe, som ikke har afleveret deres driftsaffald og lastrester i henhold til dette direktiv,
 - at vurdere, om de i direktivets artikel 1 fastsatte mål er nået.

⁹ EFT L 194 af 25.7.1975, s. 23. Senest ændret ved direktiv 91/692/EØF (EFT L 377 af 31.12.1991, s. 48).

¹⁰ EFT L 377 af 31.12.1991, s. 20. Senest ændret ved direktiv 94/31/EØF (EFT L 168 af 2.7.1994, s. 28).

¹¹ EFT L 302 af 19.10.1992, s. 1. Senest ændret ved forordning 955/99/EØF (EFT L 119 af 7.5.1999, s. 1).

4. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om at etablere fælles kriterier for identifikation af de skibe, der er omhandlet i artikel 8, stk. 2, litra c).

Artikel 13

Sanktioner

Medlemsstaterne fastlægger et sanktionssystem for overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsen og have præventiv effekt.

Artikel 14

Forskriftsudvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 12, stk. 1, i direktiv 93/75/EØF¹².
2. Når der henvises til nærværende stykke, finder den i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF omhandlede forskriftsprocedure anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses **artikel 7, stk. 3, og** artikel 8.
3. ~~Den frist, der er omhandlet~~ Det i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum ~~fastsættes til~~ er på tre måneder.

Artikel 15

Ændringsprocedure

Bilagene til dette direktiv, definitionen i artikel 2, litra b), henvisningerne til fællesskabsretsakter og henvisningerne til IMO-instrumenter kan ændres efter proceduren i artikel 14, stk. 2, for at bringe dem på linje med fællesskabs- eller IMO-foranstaltninger, som er trådt i kraft, for så vidt disse ændringer ikke udvider dette direktivs anvendelsesområde.

Bilagene til dette direktiv kan desuden ændres efter nævnte procedure, når det er nødvendigt for at forbedre den ordening, der er fastlagt ved dette direktiv, for så vidt disse ændringer ikke udvider dette direktivs anvendelsesområde.

Artikel 16

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den*. De underretter straks Kommissionen herom.

For så vidt angår spildevand, jf. artikel 2, litra c), udsættes gennemførelsen af dette direktiv dog indtil 12 måneder efter ikrafttrædelsen af bilag IV til Marpol 73/78.

¹² EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19. Senest ændret ved direktiv 98/74/EØF (EFT L 276 af 13.10.1998, s. 7).

* ~~24~~ **18** måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

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

Artikel 17

Evaluering

1. Medlemsstaterne forelægger hvert tredje år Kommissionen en statusrapport om gennemførelsen af dette direktiv.
2. Kommissionen forelægger på grundlag af de rapporter, medlemsstaterne har indsendt i henhold til stk. 1, Europa-Parlamentet og Rådet en evalueringsrapport om, hvorledes den i dette direktiv fastsatte ordning fungerer, og fremsætter om nødvendigt forslag vedrørende dette direktivs gennemførelse.

Artikel 18

Ikrafttrædelse

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 19

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, [den]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

KRAV TIL PLANER FOR AFFALDSMODTAGELSE OG -HÅNDTERING I HAVNE

(jf. artikel 5)

Planerne gælder for alle typer driftsaffald og lastrester fra skibe, som normalt anløber havnen, og udarbejdes under hensyn til havnens størrelse og den type skibe, som anløber den.

Følgende elementer skal indgå i planerne:

- en vurdering af behovet for modtagefaciliteter i en havn på baggrund af behovet hos de skibe, der normalt anløber havnen
- en beskrivelse af havnens modtagefaciliteters art og kapacitet
- en detaljeret beskrivelse af procedurerne for modtagelse og indsamling af driftsaffald og lastrester
- en beskrivelse af afgiftsordningen
- procedurer for indberetning af påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter i havnen
- procedurer for løbende konsultationer med brugerne af havnen, affaldshåndteringsvirksomhederne, terminaloperatørerne og andre berørte parter og
- typer og mængder af det driftsaffald og de lastrester, der modtages og håndteres.

Derudover bør planen omfatte:

- en sammenfatning af den relevante lovgivning og formaliteterne for aflevering
- oplysning om, hvem der er ansvarlig for gennemførelsen af planen
- en beskrivelse af eventuelt udstyr og eventuelle processer til forbehandling af affaldet i havnen
- en beskrivelse af metoder til registrering af den faktiske brug af modtagefaciliteterne i havnen
- en beskrivelse af metoder til registrering af de modtagne mængder driftsaffald og lastrester og
- en beskrivelse af, hvordan driftsaffaldet og lastresterne bortskaffes.

Procedurerne for modtagelse, indsamling, oplagring, behandling og bortskaffelse bør i alle henseender være i overensstemmelse med en miljøledelsesordning, som er egnet til gradvis at mindske disse aktiviteter miljøvirkning. En sådan overensstemmelse antages at foreligge, hvis procedurerne er i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 1836/93 af 29. juni 1993 om industrivirksomheders frivillige deltagelse i en fællesskabsordning for miljøstyring og miljørevision¹³.

¹³ EFT L 168 af 10.7.1993, s. 1.

Oplysninger, som skal stilles til rådighed for alle brugere af havnen:

- en kort henvisning til den store betydning af forskriftsmæssig aflevering af driftsaffald og lastrester
 - modtagefaciliteternes placering for hver kajplads med diagram/kort
 - en liste over det driftsaffald og de lastrester, som normalt behandles
 - en liste over kontaktpunkter, forvaltere og de tjenester, der udbydes
 - en beskrivelse af afleveringsprocedureerne
 - en beskrivelse af afgiftsordningen og og
 - procedurer for indberetning af påstået utilstrækkelige modtagefaciliteter i havnen.
-

BILAG II

OPLYSNINGER, DER SKAL MEDDELES

INDEN ANLØB AF HAVNEN I

(bestemmelseshavn som anført i artikel 6 i direktiv 2000/.../EF)

1. Navn, radiokaldesignal og eventuelt skibets IMO-havnekendingsbogstaver og -nummer:
2. Flagstat:
3. Forventet anløbstidspunkt (ETA):
4. Forventet afsejlingstidspunkt (ETD):
5. Foregående anløbshavn:
6. Næste anløbshavn:
7. Sidste havn, hvor driftsaffald blev afleveret, og datoen herfor:
8. Afleverer De

alt noget intet *

af Deres affald til modtagefaciliteten i havnen?

* Sæt kryds i det relevante felt.

9. Type og mængde af det affald og de rester, der skal afleveres og/eller beholdes om bord, og maksimal lagerkapacitet i procent:

Hvis alt affald afleveres, udfyldes anden kolonne, hvor det er relevant.

Hvis noget eller intet affald afleveres, udfyldes alle kolonner.

| <i>TYPE</i> | <i>AFFALD, DER SKAL AFLEVERES</i> <i>M³</i> | <i>MAKSIMAL AFFALDS-LAGERKAPACITET</i> <i>m³</i> | <i>AFFALDS-MÆNGDE, DER BEHOLDSES OM BORD</i> <i>m³</i> | <i>HAVN, HVOR DET RESTERENDE AFFALD VIL BLIVE AFLEVERET</i> | <i>SKØNNET AFFALDSMÆNGDE, DER VIL BLIVE PRODUCERET MELLEM MEDDELELSEN OG NÆSTE ANLØBSHAVN</i> <i>m³</i> |
|--|---|--|--|---|---|
| 1. Spildolie | | | | | |
| <i>Slam</i> | | | | | |
| <i>Lastvand</i> | | | | | |
| <i>I andre tilfælde (specificeres)</i> | | | | | |
| 2. Skrald | | | | | |
| <i>Madrester</i> | | | | | |
| <i>Plast</i> | | | | | |
| <i>Andet</i> | | | | | |
| 3. Lastrelateret affald* <i>(specificeres)</i> | | | | | |
| 4. Lastrester* <i>(specificeres)</i> | | | | | |

Noter:

1. Disse oplysninger kan anvendes til havnestatskontrol og til andre inspektionsformål.

* Kan være et skøn.

2. Medlemsstaterne bestemmer, hvilke organer der skal have genparten af denne meddelelse.
3. Denne formular skal udfyldes, medmindre skibet er omfattet af en undtagelse i henhold til artikel 9 i direktiv 2000/.../EF.

Jeg bekræfter,

at ovennævnte enkeltheder er nøjagtige og korrekte, og

at der er tilstrækkelig affaldslagerkapacitet om bord til at opbevare det affald, der frembringes mellem denne meddelelse og den næste havn, i hvilken affaldet vil blive afleveret

Dato

Tidspunkt

Underskrift