



Straatsburg, 16.1.2018  
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afgifte van scheepsafval, tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en Richtlijn 2010/65/EU**

(Voor de EER relevante tekst)

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

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • Motivering en doel van het voorstel

Lozingen van afval van schepen vormen een steeds grotere bedreiging voor het mariene milieu en brengen het milieu en de economie ernstige schade toe. Steeds meer wetenschappelijke studies tonen aan dat zwerfvuil op zee een verwoestend effect heeft op mariene ecosystemen en ook gevolgen heeft voor de menselijke gezondheid. De meeste bronnen van zwerfvuil op zee bevinden zich op het land, maar ook lozingen van huishoudelijk afval en bedrijfsafval vanaf schepen spelen een belangrijke rol. Er is ook grote bezorgdheid ontstaan over het eutrofiërende effect van lozingen van afvalwater door schepen, met name door grote passagiersschepen, in bepaalde zeegebieden zoals de Oostzee. Ook het effect van lozingen van oliehoudende afval op het mariene leven en habitats is zorgwekkend.

De redenen voor illegale afvallozingen op zee situeren zich zowel op de schepen zelf, namelijk slecht afvalbeheer aan boord, als aan wal, namelijk een gebrek aan geschikte havenfaciliteiten om afval van schepen in ontvangst te nemen.

De problemen aan wal zijn geregeld bij Richtlijn 2000/59/EG<sup>1</sup>, die bepalingen bevat inzake de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen en de afgifte van afval aan die voorzieningen. Deze richtlijn zorgt ervoor dat de toepasselijke internationale normen, namelijk het MARPOL-verdrag<sup>2</sup>, ten uitvoer worden gelegd. De richtlijn is echter in de eerste plaats gericht op activiteiten in de haven, terwijl MARPOL vooral betrekking heeft op activiteiten op zee. De richtlijn is dus niet alleen in overeenstemming met MARPOL, maar vult MARPOL ook aan door de juridische, praktische en financiële verantwoordelijkheden met betrekking tot de interface tussen wal en zee te regelen. MARPOL voorziet in een uitgebreid kader voor de aanpak van scheepsafval dat bestaat uit verschillende verontreinigende stoffen, maar bevat geen effectief handhavingsmechanisme. Door de belangrijkste concepten en verplichtingen van MARPOL op te nemen in de EU-wetgeving kunnen ze effectief worden gehandhaafd middels het rechtstelsel van de EU.

De richtlijn is 17 jaar geleden in werking getreden en is aan een grondige herziening toe. De situatie is nu helemaal anders dan in 2000, toen de richtlijn werd vastgesteld. MARPOL is ondertussen versterkt aan de hand van opeenvolgende amendementen, en het toepassingsgebied en de definities van de richtlijn zijn niet meer in overeenstemming met het internationale kader. Als gevolg hiervan baseren de lidstaten zich steeds vaker op het MARPOL-kader, waardoor de toepassing en handhaving van de richtlijn problemen oplevert. Bovendien interpreteren de lidstaten de belangrijkste concepten van de richtlijn op uiteenlopende wijze, wat verwarring creëert bij schepen, havens en reders.

Het doel van de herziening is het mariene milieu beter te beschermen door afvallozingen op zee terug te dringen en de efficiëntie van maritieme activiteiten in havens te verbeteren door de administratieve rompslomp te beperken en het regelgevingskader te actualiseren. Aangezien het voorstel onder het programma voor gezonde regelgeving (REFIT) valt, moet het in overeenstemming zijn met de REFIT-beginselen van vereenvoudiging en verduidelijking.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81.

<sup>2</sup> het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (geconsolideerde versie).

Voor de duidelijkheid is in het voorstel bepaald dat de huidige richtlijn wordt ingetrokken en wordt vervangen door één nieuwe richtlijn. Het voorstel bevat ook bijkomende wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG inzake havenstaatcontrole<sup>3</sup>, en van Richtlijn 2010/65/EU<sup>4</sup>.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Het terugdringen van de verontreiniging van de zeeën is een belangrijk onderdeel van het optreden van de EU op het gebied van maritiem vervoer. Dit werd herhaald in de mededeling van de Commissie inzake het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018<sup>5</sup>, waarin een oproep wordt gedaan om het zeevervoer afvalvrij te maken. Deze doelstelling kan worden bereikt door de internationale verdragen en normen na te leven. MARPOL, het relevante internationale kader, heeft een reeks wijzigingen ondergaan; zo zijn onder meer nieuwe of striktere lozingsnormen voor schepen in het verdrag opgenomen. Deze moeten ook correct tot uiting komen in de richtlijn.

Het aanbieden van havenontvangstvoorzieningen is een dienst die door de haven wordt aangeboden aan zijn gebruikers, zoals gedefinieerd in de verordening inzake havendiensten<sup>6</sup>. De voorgestelde richtlijn houdt rekening met de relevante beginselen en bepalingen van die verordening, maar gaat verder dan de eisen van de verordening omdat ze ook bepalingen inzake kostenstructuren en de transparantie daarvan bevat. Dit alles dient de algemene doelstelling van de voorgestelde richtlijn, namelijk het terugdringen van afvallozingen op zee. Bovendien is de verordening inzake havendiensten alleen van toepassing op TEN-T-havens, terwijl de voorgestelde richtlijn betrekking heeft op *alle* havens, ook kleinere havens zoals vissershavens of jachthavens.

Overeenkomstig Richtlijn 2010/65/EG wordt de voorafgaande aanmelding van afval opgenomen in de informatie die elektronisch moet worden meegedeeld via het nationale éénloketsysteem. Daartoe is een elektronisch afvalbericht ontwikkeld. De informatie in dit bericht wordt vervolgens uitgewisseld via het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie (SafeSeaNet) en doorgestuurd naar de rapporteringsmodule in de gegevensbank inzake havenstaatcontrole die bij Richtlijn 2009/16/EG is opgezet om de naleving, monitoring en handhaving te vergemakkelijken.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De huidige richtlijn en het onderhavige voorstel zijn volledig in overeenstemming met de beginselen van de milieuwetgeving van de EU, met name: (i) het voorzorgsbeginsel; (ii) het beginsel "de vervuiler betaalt"; en (iii) het beginsel dat, waar mogelijk, preventieve maatregelen aan de bron moeten worden genomen. Ze draagt ook bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de kaderrichtlijn mariene strategie<sup>7</sup>, waarin de bescherming van het mariene milieu wordt vooropgesteld en een oproep wordt gedaan om ervoor te zorgen dat de

---

<sup>3</sup> Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole, PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

<sup>4</sup> Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten, PB L 283 van 29.10.2010, blz. 1.

<sup>5</sup> COM(2009)8 "Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018".

<sup>6</sup> Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens, PB L 57 van 3.3.2017, blz. 1.

<sup>7</sup> Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu, PB L 164 van 25.6.2008, blz. 19.

milieustatus van alle mariene wateren van de EU goed is tegen 2020. Door het afvalbeheer in havens te verbeteren, overeenkomstig het beginsel "de vervuiler betaalt" en de EU-afvalhiërarchie, draagt de voorgestelde richtlijn ook bij aan de uitvoering van de kaderrichtlijn afvalstoffen<sup>8</sup>. Ten slotte spoort de richtlijn met de zwavelrichtlijn<sup>9</sup>, die bijdraagt tot de duurzaamheid van het maritieme vervoer door het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen te beperken. De toepassing van de regeling die wordt opgelegd door de zwavelrichtlijn mag echter niet tot gevolg hebben dat een verschuiving plaatsvindt van emissies in de lucht naar lozingen van bijproducten van de toegepaste emissiebeperkende technologieën, zoals uitlaatgasreinigingssystemen, in de zee of andere wateren, zoals havens en estuaria.

De voorgestelde richtlijn zal ook helpen om de doelstelling van de strategie van de Commissie inzake een circulaire economie<sup>10</sup> te verwezenlijken, namelijk de hoeveelheid zwerfvuil op zee dat op stranden wordt aangetroffen en de hoeveelheid verloren vistuig dat op zee wordt aangetroffen tegen 2020 met 30 % doen afnemen. In de strategie inzake een circulaire economie wordt ook erkend dat de oude richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen een rechtstreekse en belangrijke bijdrage kan leveren tot de beperking van zwerfvuil op zee dat afkomstig is van schepen. In de strategie van de Commissie inzake plastic<sup>11</sup> worden aanvullende maatregelen ter beperking van verloren of achtergelaten vistuig onderzocht, zoals een uitbreiding van de aansprakelijkheid van producenten en statiegeld voor vistuig dat vaak wordt achtergelaten; voorts wordt ook onderzocht hoe informatie over dergelijke maatregelen beter kan worden uitgewisseld.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

### **• Rechtsgrondslag**

Aangezien het voorstel de bestaande richtlijn vervangt, blijft de rechtsgrondslag artikel 100, lid 2, VWEU (voormalig artikel 80, lid 2, VEG), dat onder meer betrekking heeft op de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor zeevervoer. Hoewel de richtlijn ernaar streeft het mariene milieu te beschermen tegen afvallozingen op zee, is de algemene beleidsdoelstelling het zeevervoer te vergemakkelijken en bij te dragen tot de verwezenlijking van de interne vervoersmarkt.

### **• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De scheepvaart is een internationale sector, met activiteiten die plaatsvinden in internationale wateren en havens over de hele wereld. Er zijn dus ook internationale regels nodig voor deze sector; wat betreft afval dat afkomstig is van schepen, zijn deze regels vastgelegd in het MARPOL-verdrag. De belangrijkste problemen van deze internationale regeling zijn echter niet het gevolg van ontoereikende normen, maar van het feit dat deze normen niet correct worden toegepast en gehandhaafd. Streven naar een geharmoniseerde toepassing van internationaal overeengekomen regels, indien nodig aangevuld met specifieke EU-eisen, is een van de fundamentele pijlers van het maritieme beleid van de EU. Dit blijkt ook uit de rechtsgrondslag van de richtlijn, namelijk artikel 100, lid 2, VWEU (voormalig artikel 80, lid 2, VEG), dat onder meer betrekking heeft op de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor zeevervoer. Aangezien deze richtlijn het MARPOL-Verdrag omzet in EU-wetgeving,

---

<sup>8</sup> Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen, PB L 312 van 22.11.2008, blz. 3.

<sup>9</sup> Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2005 wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft, PB L 191 van 22.7.2005, blz. 59.

<sup>10</sup> COM(2015) 614 final, "Maak de cirkel rond — Een EU-actieplan voor de circulaire economie".

<sup>11</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie SWD (2017) XXX.

heeft ze ook dezelfde doelstelling als dat verdrag, namelijk de bescherming van het mariene milieu tegen verontreiniging die afkomstig is van schepen. Aangezien mariene verontreiniging zich voordoet in alle wateren van de EU kan dit probleem niet worden opgelost door maatregelen van individuele lidstaten, maar vereist het een gemeenschappelijke EU-benadering.

Om te vermijden alle havens een ander beleid voeren voor de afgifte van afval van schepen, en om een gelijk speelveld voor zowel havens als havengebruikers te creëren, is verdere harmonisering op EU-niveau noodzakelijk. Een vereenvoudigde en dus beter geharmoniseerde toepassing van de verschillende verplichtingen op EU-niveau zal het concurrentievermogen en de rendabiliteit van de scheepvaartsector verbeteren en tegelijk voor basisvoorwaarden in havens zorgen. Zo wordt voorkomen dat schepen hun afval aan boord houden tot ze het kunnen afgeven in de haven waar dit economisch het voordeligst is. Het gebrek aan efficiëntie, zowel aan boord van schepen als in havens, kan ook worden verbeterd door een verdere harmonisering van de vrijstellingsregelingen voor schepen die volgens regelmatige dienstregelingen varen.

De lidstaten behouden echter een zekere beoordelingsmarge om zelf te bepalen hoe de gemeenschappelijke regels en beginselen lokaal en op het niveau van de havens worden toegepast. Ook in het kader van de nieuwe richtlijn behouden zij de bevoegdheid om te beslissen over het ontwerp en de toepassing van de vergoedingsregelingen, het niveau van de vergoedingen en de opstelling van de afvalontvangst- en verwerkingsplannen voor de havens op hun grondgebied. De autoriteiten van de lidstaten zijn het best geplaatst om het niveau van detaillering en de dekking van de afvalontvangst- en verwerkingsplannen te bepalen, rekening houdende met de grootte en de geografische locatie van de havens en de behoeften van de schepen die deze havens aandoen.

- **Evenredigheid**

Het voorstel heeft een tweeledig doel: (i) het mariene milieu beschermen tegen lozingen van afval van schepen, en (ii) de efficiëntie van de maritieme vervoersactiviteiten in havens garanderen. Uit de effectbeoordeling is gebleken dat nog steeds afval in zee wordt geloosd, met verwoestende gevolgen voor mariene ecosystemen. De huidige regeling creëert echter een te grote administratieve last voor havens en havengebruikers, vooral door het gebrek aan samenhang tussen de verplichtingen van de richtlijn en die van het internationale kader (het MARPOL-Verdrag). In de effectbeoordeling is aangetoond dat de voorkeursoptie voor het aanpakken van de problemen evenredig is, overeenkomstig de opmerkingen van de Raad voor regelgevingstoetsing over het effectbeoordelingsverslag.

Het doel van het voorstel is de problemen op te lossen door te streven naar een sterkere convergentie met het toepassingsgebied, de definities en de formulieren van MARPOL. Er is ook gestreefd naar betere samenhang met ander beleid van de EU, door de inspecties volledig te integreren in het kader voor havenstaatcontrole en door de monitoring- en rapporteringsverplichtingen van de voorgestelde richtlijn af te stemmen op die van Richtlijn 2002/59/EG. De nieuwe aanpak berust in grote mate op een systeem van elektronische rapportering en uitwisseling van informatie, gebaseerd op bestaande elektronische systemen en op het beginsel dat de informatie slechts één keer hoeft te worden gerapporteerd. Dit moet de monitoring en handhaving vergemakkelijken en de bijbehorende administratieve lasten tot een minimum beperken.

Het specifieke probleem van zwerfvuil op zee rechtvaardigt aanvullende maatregelen, die de lozingen van scheepsafval verder moeten doen dalen. Deze doelstelling moet worden bereikt

via een combinatie van stimulansen en handhavingsmaatregelen. Aangezien de visserij en de pleziervaart ook aanzienlijk bijdragen tot het probleem van zwerfvuil op zee, zijn deze sectoren op een meer systematische wijze geïntegreerd in het systeem, met name wat de stimulansen voor de afgifte van afval aan wal betreft. Omdat de aanmeldings- en inspectieverplichtingen onevenredige lasten zouden creëren voor kleinere schepen en havens, wordt evenwel een gedifferentieerde aanpak op basis van lengte en bruto tonnage gevolgd:

- de rapportering van informatie in de voorafgaande aanmelding van afval en het ontvangstbewijs is alleen verplicht voor schepen met een lengte van 45 meter of meer, overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG.
- De doelstelling om 20 % van alle vissersvaartuigen en pleziervaartuigen te inspecteren geldt alleen voor vaartuigen van meer dan 100 brutoton, overeenkomstig de IMO-voorschriften voor schepen die een afvalbeheersplan aan boord moeten hebben.
- Koopvaardij schepen worden geïnspecteerd in het kader van de havenstaatcontrole, volgens een risicogebaseerde benadering, wat het systeem efficiënter en doeltreffender moet maken.

De richtlijn beoogt een verdere harmonisering van de belangrijkste concepten van de regeling voor havenontvangstvoorzieningen, teneinde te zorgen voor een gemeenschappelijke EU-benadering op basis van de relevante internationale normen, maar biedt de lidstaten ruimte om zelf beslissingen te nemen over de operationele maatregelen die van toepassing zijn op het niveau van de havens, op basis van lokale overwegingen en de bestuurlijke organisatie en eigendomsstructuur van de haven. De geschiktheid van de afvalontvangstvoorzieningen wordt bepaald op basis van de grootte en geografische ligging van de haven en het verkeer dat de haven aandoet. Dit is op zijn beurt bepalend voor het niveau van detaillering en het toepassingsgebied van het afvalontvangst- en verwerkingsplan van de haven. Deze plannen kunnen ook worden opgesteld in een geografische context, rekening houdend met de belangen van de havens in dezelfde regio en met het regionale verkeer.

De lidstaten moeten erop toezien dat de vergoedingsregelingen gebaseerd zijn op de beginselen van de richtlijn, met name wat indirecte vergoedingen en transparantieniveaus betreft, maar het staat hen nog steeds vrij om zelf de vergoedingsregelingen te ontwerpen en het exacte niveau van de vergoedingen te bepalen, rekening houdende met het type verkeer naar de havens. Deze beslissingsvrijheid wordt echter ingeperkt voor afval — de belangrijkste component van zwerfvuil op zee — waarvan de kosten volledig via de indirecte vergoeding moeten worden gedekt. Gezien de bijzonder negatieve effecten van plastic en andere componenten van scheepsafval op het mariene milieu, moet een zo groot mogelijke financiële stimulans worden gegeven om ervoor te zorgen dat afval in elke haven wordt afgegeven en niet in zee wordt geloosd.

- **Keuze van het instrument**

Een voorstel voor één nieuwe richtlijn bleek de beste wetgevende oplossing om de duidelijkheid en samenhang van de regelgeving te verzekeren. Het alternatief, namelijk een reeks wijzigingen van de huidige richtlijn, werd afgewezen omdat het aantal noodzakelijke wijzigingen te groot zou zijn. Ook de keuze voor een verordening werd verworpen, omdat dit de lidstaten onvoldoende flexibiliteit zou laten om te kunnen beslissen over het beste beleid voor hun havens, die sterk van elkaar verschillen wat betreft grootte, locatie, eigendomsstructuur en bestuurlijke organisatie.

### **3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING**

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Uit de evaluatie van de bestaande richtlijn is gebleken dat ze relevant is geweest voor het bereiken van de beoogde doelstelling, namelijk het terugdringen van afvallozingen in zee, en een duidelijke meerwaarde heeft gehad voor de EU. Het volume aan afval dat aan wal wordt afgegeven, is dan wel toegenomen, maar deze tendens is niet even groot voor alle categorieën afval. Er wordt ook nog steeds een aanzienlijke hoeveelheid afval in zee geloosd. Dit is voornamelijk te wijten aan de verschillen in de interpretatie en toepassing van de belangrijkste verplichtingen van de huidige richtlijn, zoals de terbeschikkingstelling van toereikende havenontvangstvoorzieningen, het ontwerp en de toepassing van kostendekkingssystemen en de handhaving van de afgifteverplichting.

Het concept van de toereikendheid van havenontvangstvoorzieningen was niet duidelijk gedefinieerd in de oude richtlijn, waardoor verwarring is ontstaan onder de havengebruikers en exploitanten. Bovendien heeft het feit dat de havengebruikers onvoldoende zijn geraadpleegd en het gebrek aan samenhang met de EU-wetgeving met betrekking tot vervoer over land geleid tot situaties waarin niet altijd toereikende voorzieningen beschikbaar zijn in havens. Tijdens de raadpleging klaagden belanghebbenden bijvoorbeeld over het feit dat afval dat aan boord was gescheiden overeenkomstig internationale normen, in havens niet altijd gescheiden werd ingezameld. Bovendien heerste er verwarring over de reikwijdte van de afgifteverplichting in het licht van de afvalverwijderingsnormen van MARPOL, onder meer wat betreft de definitie van voldoende opslagcapaciteit aan boord, als belangrijkste reden waarom een schip de haven mocht verlaten zonder zijn afval te hebben afgegeven.

Ook het juridisch en administratief kader voor de inspecties van havenontvangstvoorzieningen was onduidelijk, alsook de grondslag voor en de regelmaat van deze inspecties. Ten slotte zijn om diverse redenen en op uiteenlopende voorwaarden vrijstellingen toegekend voor schepen in het geregelde verkeer, met een onnodige administratieve belasting tot gevolg. Door deze problemen is de regeling minder doeltreffend geweest bij de verwezenlijking van haar voornaamste doelstelling: de lozingen van afval in zee terugdringen.

Andere problemen die tijdens de evaluatie van de bestaande wetgeving aan het licht zijn gekomen:

- de richtlijn is niet volledig samenhangend met het relevante EU-beleid; zo zijn de belangrijkste beginselen van de afvalwetgeving van de EU niet volledig ten uitvoer gelegd in havens.
- Belangrijke wijzigingen in het internationale rechtskader (MARPOL) zijn niet opgenomen in de richtlijn.
- Het gebrek aan systematische registratie van afval dat in havens wordt afgegeven en aan informatie-uitwisseling tussen de lidstaten hebben de efficiënte monitoring en handhaving van de richtlijn belemmerd en geleid tot aanzienlijke lacunes in de informatie over afvalstromen in de EU-havens.
- **Raadpleging van belanghebbenden**

In het kader van de subgroep havenontvangstvoorzieningen die in het kader van het Europees forum voor duurzame scheepvaart is opgericht om te helpen bij de herziening van de richtlijn, is regelmatig overleg gepleegd met een breed scala aan belanghebbenden. De belangrijkste groepen van belanghebbenden, namelijk de nationale overheden, havens, scheepseigenaren, exploitanten van havenontvangstvoorzieningen en NGO's op milieugebied, zijn in deze subgroep vertegenwoordigd; samen beschikken ze over een hoog niveau van deskundigheid betreffende havenontvangstvoorzieningen voor het beheer van afval van schepen. De subgroep is verscheidene malen bijeengekomen om de voorgestelde maatregelen en opties voor de herziening te onderzoeken en te bespreken; de suggesties van de subgroep zijn grondig bestudeerd en zijn in overweging genomen bij het opstellen van het voorstel. De bijlagen bij het werkdocument van de diensten bevatten een samenvatting van de resultaat van de besprekingen in de subgroep<sup>12</sup>.

Over het algemeen zijn de belanghebbenden voorstander van een herziening waarbij gestreefd wordt naar verdere overeenstemming met MARPOL, met name wat het toepassingsgebied van de afgifteverplichting betreft, en waarbij specifieke maatregelen worden genomen om het probleem van zwerfvuil op zee aan te pakken. De subgroep heeft meermaals benadrukt dat de EU-beginselen inzake afval goed moeten worden toegepast in het kader van de regeling betreffende havenontvangstvoorzieningen, en dat de vrijstellingsregeling en de kostendekkingssystemen verder moeten worden geharmoniseerd, evenwel zonder één vaste aanpak op te leggen aan de EU-havens. De subgroep heeft voorts ook besproken hoe de monitoring en handhaving kan worden verbeterd en hoe dit proces zou kunnen worden vergemakkelijkt door elektronische rapportering en gegevensuitwisseling.

In het kader van de effectbeoordeling is een openbare raadpleging georganiseerd; een breed scala aan belanghebbenden heeft hierop gereageerd. Dit werd gevolgd door een specifieke raadpleging die gericht was tot alle belanghebbenden in de havens. Uit deze raadplegingen is gebleken dat het gebrek aan stimulansen en handhaving tot de belangrijkste oorzaken van het probleem van afvallozingen in zee behoren. Tijdens beide raadplegingsronden werd er bovendien op gewezen dat het gebrek aan samenhang van de definities, formulieren en verschillende vrijstellingsregelingen aan de basis liggen van de buitensporige administratieve belasting.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Dit voorstel bouwt voort op de informatie die is verzameld en geanalyseerd tijdens de evaluatie en de effectbeoordeling, waarvoor externe studies werden uitgevoerd. Ook het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) heeft technische bijstand verleend en specifieke gegevens verstrekt.

Tijdens de beoordeling van de bestaande wetgeving die in 2015 is uitgevoerd, werden gegevens van meer dan 40 grote commerciële havens bestudeerd. Op basis daarvan is een tijdslijn van afvalafgiftes in de periode 2004-2013 opgesteld. De gegevens waren gedeeltelijk afkomstig uit eerdere studies die het EMSA had uitgevoerd over de tenuitvoerlegging van de richtlijn en werden aangevuld met een enquête onder belanghebbenden.

De studie die in 2016 is uitgevoerd ter ondersteuning van de **effectbeoordeling** voor de herziening van de richtlijn had tot doel de gegevens over de hoeveelheden afval die in havens werden afgegeven in de periode 2013-2015, zoals bepaald in het kader van eerdere studies (Ramboll 2012 en Panteia 2015), aan te vullen. 29 van de reeds eerder beoordeelde havens

---

<sup>12</sup> Bijlage 2, bladzijde 7, Beknopt verslag van de raadpleging van belanghebbenden.



hebben geactualiseerde gegevens over de afgifte van afval tijdens deze periode verstrekt. In de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling is bovendien een model toegepast (het zogenaamde MARWAS-model) om de afvalkloof te berekenen, namelijk: het verschil tussen (i) de hoeveelheid afval die naar verwachting zal worden afgegeven in de havens die gegevens over de afgifte hebben ingediend, op basis van het verkeer naar die havens in de desbetreffende periode; en (ii) de totale hoeveelheid die in die periode is afgegeven in deze havens. Het EMSA heeft gegevens over scheepsbewegingen verstrekt voor de 29 beoordeelde havens; deze zijn meegenomen in het model. De ondersteunende studie omvat ook een beoordeling van de kwetsbaarheid van het milieu in de verschillende regionale zeegebieden, in relatie tot de verschillende categorieën afval van schepen. De hiervoor gebruikte methode wordt in detail toegelicht in de relevante bijlage bij het werkdocument van de diensten, dat bij dit voorstel is gevoegd<sup>13</sup>.

De eerder genoemde subgroep havenontvangstvoorzieningen heeft doorheen het hele proces bijstand verleend.

- **Effectbeoordeling**

Tijdens de effectbeoordeling werden verschillende beleidsopties voor de herziening van de richtlijn onderzocht, op basis van de volgende leidende beginselen:

- (1) het toepassingsgebied van de herziening, de reikwijdte van de veranderingen van de wetgeving en de opstelling van "soft law"-richtsnoeren;
- (2) het toepassingsgebied van de verplichting tot afgifte van afval. De keuze tussen overeenstemming met de lozingsnormen van MARPOL of het streven naar een regeling waarbij helemaal geen afval mag worden geloosd, maar alle afval moet worden afgegeven in havens. Dit heeft ook gevolgen voor andere aspecten, zoals de toepassing van kostendekkingssystemen en handhaving;
- (3) het potentieel om het specifieke probleem aan te pakken van zwerfvuil op zee dat afkomstig is van schepen (meestal scheepsafval);
- (4) het potentieel om de administratieve rompslomp te beperken en de regeling te vereenvoudigen, in overeenstemming met de REFIT-doelstellingen van het voorstel.

Deze beginselen komen tot uiting in de hieronder beschreven beleidsdoelstellingen.

**OPTIE 1: Basisscenario.** Deze optie voorziet niet in wijzigingen van de wetgeving. In plaats daarvan worden "soft law"-richtsnoeren opgesteld en wordt het elektronische rapporterings- en monitoringsysteem dat is opgezet bij artikel 12, lid 3, van de huidige richtlijn en dat gebaseerd is op elektronische rapportering aan SafeSeaNet en THETIS (de databank voor havenstaatcontrole), verder uitgebreid.

**OPTIE 2: Minimale herziening.** Deze optie omvat gerichte initiatieven en beknopte juridische aanpassingen aan het MARPOL-verdrag en aan relevante wetgeving van de Unie, voortbouwend op het basisscenario. Met name het toepassingsgebied van de richtlijn wordt in overeenstemming gebracht met het MARPOL-verdrag, door afval dat onder bijlage VI van MARPOL valt ook in de richtlijn op te nemen en door de verwijzingen naar de milieuwetgeving van de Unie te actualiseren.

---

<sup>13</sup> Bijlage 4, bladzijde 23, Analytische modellen die gebruikt zijn bij de voorbereiding van de effectbeoordeling.

OPTIE 3: Overeenstemming met MARPOL. Deze optie streeft naar verdere overeenstemming met MARPOL, met name door het toepassingsgebied van de verplichte afvalafgifte af te stemmen op de lozingsnormen van MARPOL, waardoor illegale afvallozingen op zee kunnen worden aangepakt. In het kader van deze optie worden inspecties van havenontvangstvoorzieningen geïntegreerd in de havenstaatcontrole. Deze optie omvat ook het volledige gamma aan maatregelen om de toereikendheid van de voorzieningen te verbeteren en economische stimulansen voor schepen om hun afval af te geven aan deze voorzieningen.

OPTIE 4: EU-regeling voor havenontvangstvoorzieningen die verder gaat dan MARPOL. Het doel van deze optie is de huidige regeling in het kader van de richtlijn te versterken en daarbij verder te gaan dan het MARPOL-verdrag. De verplichte afgifte zou van toepassing zijn op alle afval van schepen, met inbegrip van het afval dat volgens MARPOL in zee mag worden geloosd. Deze optie omvat ook het volledige gamma aan maatregelen om de toereikendheid van de voorzieningen te verbeteren de juiste stimulansen voor afgifte te geven.

OPTIES 3B en 4B: Varianten van opties 3 en 4, gericht tegen zwerfvuil op zee. Deze varianten hebben specifiek betrekking op het probleem van zwerfvuil op zee dat afkomstig is van schepen (meestal vuilnislozingen). De varianten omvatten zowel stimulansen als handhavingsmaatregelen, alsook een voorstel om vissersvaartuigen en pleziervaartuigen volledig onder het toepassingsgebied van de richtlijn te brengen, zij het met een gedifferentieerde handhavingsaanpak op basis van bruto tonnage.

Beleids optie 3B kwam als voorkeursoptie uit de effectbeoordeling omdat ze de doestelling om afvallozingen in zee, en met name lozingen van vuilnis (zwerfvuil op zee), te beperken, verzoent met de beoogde vermindering van de administratieve rompslomp door de richtlijn verder in overeenstemming te brengen met het MARPOL-verdrag.

Naar verwachting zal de voorkeursoptie:

- een positief effect hebben op het milieu, aangezien ze moet leiden tot een aanzienlijke afname van illegale lozingen van oliehoudende afvalstoffen, rioleringswater, vuilnis en afval van uitlaatwassers in zee.
- een belangrijke bijdrage leveren aan de circulaire economie via speciale maatregelen die gericht zijn op het terugdringen van zwerfvuil op zee, met inbegrip van afval dat afkomstig is van de visserij en pleziervaart, en het verbeteren van het afvalbeheer in havens;
- leiden tot een daling van de handhavingskosten en een aanzienlijke afname van de administratieve kosten;
- extra werkgelegenheid creëren, met name voor afvalverwerkers en in de toeristische sector in kustgebieden;
- het milieubewustzijn omtrent het probleem van zwerfvuil op zee, zowel aan wal als aan boord van schepen, aanscherpen.

Naar verwachting zal de voorkeursoptie **leiden tot extra nalevings- en werkingskosten**, met name door de benodigde investeringen in afvalinzameling in havens, het in overeenstemming brengen van de kostendekkingssystemen en de ontwikkeling van nieuwe capaciteit voor de inzameling en verwerking van nieuwe afvalstromen. Deze kosten zullen waarschijnlijk beperkt blijven. In de effectbeoordeling die is opgenomen in het werkdocument van de

diensten dat bij dit voorstel is gevoegd<sup>14</sup> wordt beschreven tot welk niveau deze kosten waarschijnlijk zullen oplopen. Door een gebrek aan gegevens kon echter geen exacte berekening van de totale nalevingskosten worden gemaakt.

De effectbeoordeling is in mei 2017 ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad voor regelgevingstoetsing. De raad heeft een positief advies met voorbehoud uitgebracht<sup>15</sup>. In het advies van de raad wordt bezorgdheid geuit over de meerwaarde van de richtlijn ten opzichte van het MARPOL-verdrag, en wordt gevraagd toe te lichten hoe beide regelingen zich tot elkaar verhouden en hoe de voorgestelde opties sporen met of verder gaan dan het verdrag. In deze context heeft de raad ook enkele vragen gesteld over de evenredigheid van de voorkeursoptie, met name omdat deze optie specifiekere voorschriften voor kleine vaartuigen omvat en omdat er nog enige onzekerheid bestaat omtrent de exacte nalevings- en investeringskosten van deze optie. Op de volgende manieren werd gevolg gegeven aan de opmerkingen:

- Er werd ook toelichting gegeven bij de wijze waarop de richtlijn de relevante verplichtingen uit het MARPOL-verdrag tracht om te zetten via een havengebaseerde benadering, en er niet alleen naar streeft deze voorschriften te handhaven via het wetgevingskader van de EU, maar ook een meerwaarde heeft voor de tenuitvoerlegging ervan in de lidstaten, met name via aanvullende elementen zoals de afvalontvangst- en -verwerkingsplannen, de kostendekkingssystemen in havens en de regeling inzake de vrijstellingen voor schepen in het geregelde verkeer. Voorts werd ook een tabel opgesteld met een vergelijking tussen de twee instrumenten, alsook een overzicht van de meest relevante wijzigingen van het MARPOL-verdrag in de voorbije 15 jaar.
- Er werd een tabel opgesteld waarin de verschillende beleidsopties worden vergeleken met het MARPOL-verdrag. Bovendien werd uitgelegd dat de voorkeursoptie, die gebaseerd is op overeenstemming met MARPOL, niet gelijkstaat met een volledige overeenstemming; dit zou immers betekenen dat moet worden teruggekomen op fundamentele verplichtingen die zeer relevant en nuttig zijn gebleken, zoals bleek uit de evaluatie van de bestaande richtlijn (REFIT). Voorts werd ook uitleg gegeven bij de evenredigheid van elke optie, en werd meer informatie verstrekt over de wijze waarop de situatie van kleinere schepen, met name vissersvaartuigen en pleziervaartuigen, wordt gedefinieerd in de voorkeursoptie, namelijk aan de hand van een gedifferentieerde handhavingsbenadering op basis van bruto tonnage en totale lengte.
- Ten slotte werden extra inspanningen geleverd om kwantitatieve gegevens van de havens te krijgen met betrekking tot enkele van de belangrijkste verplichtingen van de voorkeursoptie. Aangezien het om commercieel gevoelige gegevens gaat, beperkte de feedback van de havens zich echter grotendeels tot een kwalitatieve beschrijving van de nalevings- en investeringskosten.

- **Territoriale effectbeoordeling**

---

<sup>14</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie - Effectbeoordeling, bladzijde 60 (nalevingskosten) en bladzijde 73 (conclusie).

<sup>15</sup> Advies over de effectbeoordeling/Havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, 23 juni 2017, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/>[...]

De voorgestelde herziening heeft een belangrijke regionale dimensie, gezien de verschillende zeebekkens in de EU en de lokale kenmerken van de havens. Om deze redenen werd een territoriale effectbeoordeling uitgevoerd. Uit deze effectbeoordeling bleek dat havens op kleine eilanden en afgelegen plaatsen met specifieke problemen kunnen worden geconfronteerd bij de tenuitvoerlegging van de regeling inzake havenontvangstvoorzieningen, maar ook dat de nieuwe richtlijn voordelen kan opleveren voor deze regio's, met name wat de toeristische ontwikkeling, werkgelegenheid en governance betreft. Ondanks de regionale verschillen bleek uit de territoriale effectbeoordeling toch een sterke roep naar harmonisering van de belangrijkste aspecten van de richtlijn. De resultaten van de territoriale effectbeoordeling zijn samengevat in het samenvattend verslag bij het werkdocument van de diensten dat bij dit voorstel is gevoegd.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Aangezien het voorstel een REFIT-initiatief is, heeft het tot doel het regelgevingskader te vereenvoudigen en de administratieve rompslomp te doen afnemen.

Door de definities beter af te stemmen op MARPOL kunnen de standaardformulieren die door de IMO zijn opgesteld voor de aanmelding van afval en het ontvangstbewijs ook volledig in de richtlijn worden opgenomen. Hierdoor wordt zoveel mogelijk vermeden dat meerdere formulieren en systemen naast elkaar bestaan. Bovendien wordt voorgesteld om ook de inspecties van havenontvangstvoorzieningen op te nemen in de regeling voor havenstaatcontrole en om gebruik te maken van het informatie- en monitoringsysteem dat in het kader van de huidige richtlijn is ontwikkeld (artikel 12, lid 3) en is gebaseerd op elektronische rapportering aan SafeSeaNet en THETIS, om de monitoring en handhaving te vergemakkelijken. Aangezien deze maatregelen tot effectievere inspecties moeten leiden, zullen ze de administratieve kosten naar verwachting met 7,1 miljoen euro doen dalen. Voorts wordt ook verwacht dat de voorgestelde wijzigingen zullen leiden tot meer zakelijke kansen voor afvalverwerkers in havens en voor bedrijven in de recreatieve en toeristische sector (meestal kmo's); door de grotere aanvoer van afval in havens zal het mariene milieu immers schoner worden, wat positieve effecten heeft op het lokale en regionale toerisme.

Het voorstel voor een nieuwe richtlijn laat de lidstaten aanzienlijke beslissingsruimte om: (i) de ontvangstvoorzieningen in hun havens te organiseren volgens hun afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen; en (ii) passende vergoedingssystemen te ontwerpen, rekening houdend met de omvang en de geografische locatie van de havens en met het type verkeer naar die havens.

De voorgestelde herziening voorziet ook in de verdere ontwikkeling en toepassing van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem dat reeds in het kader van de bestaande richtlijn was opgericht om de monitoring en handhaving van de richtlijn te vergemakkelijken. Het systeem zal worden gebaseerd op bij Richtlijn 2009/16/EG opgezette systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie en de bij Richtlijn 2009/16/EG opgezette inspectiedatabank. De gegevens zullen elektronisch worden meegedeeld via het nationale éénloketsysteem, overeenkomstig Richtlijn 2010/65/EU, en zullen tussen de lidstaten worden uitgewisseld voor monitoring- en handavingsdoeleinden. In het voorstel worden ook de elektronische formulieren voor de ontvangst van afval, de aanmelding van afval en de vrijstellingen voor schepen in het geregelde verkeer, verder gestandaardiseerd.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

#### 4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

#### 5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Het voorstel gaat vergezeld van een uitvoeringsplan met een opsomming van de stappen die moeten worden genomen om de maatregelen uit te voeren en van de belangrijkste technische en juridische knelpunten en termijnen.

Er zijn passende monitoring- en rapportageregelingen vastgesteld. Het EMSA speelt een belangrijke rol in dit proces. Dit agentschap is bevoegd voor de ontwikkeling en werking van elektronische gegevenssystemen voor maritiem vervoer.

Ook in de huidige richtlijn wordt al een oproep gedaan om een gemeenschappelijk informatie- en monitoringsysteem op te richten dat het mogelijk maakt: (i) schepen op te sporen die hun afval niet afgeven; en (ii) vast te stellen of de doelstellingen van de richtlijn zijn bereikt. In de afgelopen jaren is dit systeem ontwikkeld op basis van bestaande databanken: SafeSeaNet heeft gezorgd voor de elektronische rapportering en uitwisseling van de informatie in de voorafgaande aanmelding van afval, en binnen de inspectiedatabank THETIS is een afzonderlijke EU-module ontwikkeld voor de rapportering van de resultaten van inspecties van havenontvangstvoorzieningen. Voorts zijn ook stappen gezet om ervoor te zorgen dat de in SafeSeaNet opgeslagen informatie stelselmatig wordt doorgegeven aan THETIS-EU, zodat de afgifteverplichting kan worden gemonitord en gehandhaafd. In de voorgestelde richtlijn worden de systemen verder verbeterd: ze moeten ook de basisinformatie over de beschikbaarheid van ontvangstvoorzieningen in EU-havens bevatten. Deze informatie wordt ook doorgegeven aan GISIS, het Global Integrated Ship Information System van de IMO, zodat de lidstaten middels de rapportage in het kader van de richtlijn meteen ook voldoen aan hun internationale rapporteringsverplichtingen.

Het EMSA zal ook toezicht helpen houden op de tenuitvoerlegging van de voorgestelde richtlijn. Aangezien de termijn voor de volledige cyclus van de geplande EMSA-uitvoeringsinspecties op vijf jaar wordt geraamd<sup>16</sup>, moet de richtlijn om de 7 jaar worden geëvalueerd.

Ten slotte is het ook de bedoeling dat een deskundigengroep wordt opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en andere relevante sectoren. Deze groep zal informatie en ervaringen met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de richtlijn uitwisselen en de Commissie de nodige bijstand bieden.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Er zijn geen toelichtende stukken nodig omdat het voorstel tot doel heeft de bestaande regeling te vereenvoudigen en te verduidelijken.

#### 6. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

De voorgestelde richtlijn zal de EU-regeling voor zoveel mogelijk in overeenstemming brengen met MARPOL, met name wat het toepassingsgebied, de definities en de formulieren

---

<sup>16</sup> Zoals bepaald in de EMSA-methodologie voor bezoeken aan lidstaten, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

betreft. Volledige overeenstemming is echter niet mogelijk omdat de richtlijn gericht is op activiteiten in havens, terwijl MARPOL gericht is op activiteiten op zee. De richtlijn bouwt voort op de verplichtingen die de lidstaten zijn aangegaan in het kader van MARPOL, maar gaat nog verder door ook in detail de juridische, operationele en financiële verantwoordelijkheden van alle exploitanten te behandelen. Bovendien heeft de voorgestelde richtlijn, zoals haar voorganger, een ruimer toepassingsgebied dan MARPOL: ze is van toepassing op alle zeeschepen en alle EU-havens die door deze schepen worden aangedaan.

Op de volgende punten blijven verschillen bestaan tussen de richtlijn en MARPOL:

- de vaststelling van afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen;
- de ontwikkeling en toepassing van kostendekkingssystemen;
- de verplichte rapportering van informatie uit de voorafgaande aanmelding van afval en het ontvangstbewijs;
- de inspectieregeling;
- de regeling voor vrijstellingen voor schepen in het geregelde verkeer.

Deze verschillen in de EU-regeling hebben meestal tot doel de MARPOL-regeling beter toe te passen en te handhaven.

De belangrijkste wijzigingen in de nieuwe richtlijn worden hieronder uiteengezet.

#### **Titel, toepassingsgebied en definities:**

De titel wordt gewijzigd om uitdrukkelijk te verwijzen naar de afgifte van afval van schepen, omdat zo de doelstelling van de richtlijn beter tot uiting komt.

In **artikel 2** wordt de definitie van "scheepsafval" vervangen door een algemenere definitie van "afval van schepen", die duidelijker het verband legt met de relevante bijlagen van MARPOL. Dit omvat ook de categorie van "ladingresiduen" en afval dat onder bijlage VI van MARPOL valt, d.w.z. de residuen van uitlaatgasreinigingssystemen, bestaande uit slib en aftapwater. Door het onderscheid tussen scheepsafval en ladingresiduen te schrappen en de definities volledig in overeenstemming te brengen met die van MARPOL, kunnen de formulieren en certificaten verder worden afgestemd op die van de IMO. Passief opgevist afval, d.w.z. afval dat tijdens visserijactiviteiten in netten terecht komt, is opgenomen in de definitie van afval van schepen om ervoor te zorgen dat passende regelingen worden getroffen om dit type afval van de visserijsector, dat relevant is in de context van zwerfvuil op zee, af te geven aan havenontvangstvoorzieningen. Er zijn duidelijke en geactualiseerde verwijzingen toegevoegd aan de relevante stukken EU-wetgeving.

#### **Toereikendheid van havenontvangstvoorzieningen:**

Het begrip "toereikende havenontvangstvoorzieningen" is duidelijker omschreven, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO. In **artikel 4** is uitdrukkelijk vermeld dat havens verplicht zijn om het afval gescheiden in te zamelen, zoals bepaald in de kaderrichtlijn afvalstoffen. Dit is met name van belang in gevallen waarin het afval eerst aan boord werd gescheiden overeenkomstig internationale normen.

Wat de afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen betreft, die er mede voor moeten zorgen dat de havenontvangstvoorzieningen toereikend zijn, wordt in **artikel 5** en **bijlage 1** sterker de nadruk gelegd op de raadplegingsvoorschriften. Ook de begrippen "passende plannen",

"aanzienlijke wijzigingen" van dergelijke plannen en de "regionale context" waarin ze kunnen worden opgesteld, zijn verduidelijkt.

### **Stimulansen voor afgifte:**

Om te garanderen dat de juiste stimulansen worden gegeven voor de afgifte van de verschillende soorten afval aan havenontvangstvoorzieningen, zijn in **artikel 8** de belangrijkste beginselen vastgesteld die moeten worden opgenomen en toegepast in elk vergoedingssysteem dat in het kader van de richtlijn wordt opgezet. Het gaat onder meer om het verband tussen de opgelegde vergoeding en de kosten van de havenontvangstvoorzieningen, de berekening van de "aanzienlijke bijdrage" die door de indirecte vergoeding moet worden gedekt en de belangrijkste eisen inzake transparantie. Er wordt een nieuw artikel 4 in de richtlijn opgenomen, waarin een overzicht wordt gegeven van de verschillende soorten kosten van het systeem van havenontvangstvoorzieningen en waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen directe en indirecte kosten.

In artikel 8 wordt geen specifiek systeem voor alle EU-havens voorgeschreven, maar het voorgestelde kostendekkingssysteem is strikter als het gaat om de beginselen die moeten worden toegepast bij de vaststelling van de indirecte vergoeding voor vuilnis, met inbegrip van passief opgevist afval. Aangezien lozingen van vuilnis aanzienlijk bijdragen tot het bredere probleem van zwerfvuil op zee, wordt een systeem "zonder bijzondere vergoedingen" voorgesteld, waarbij de betaling van de indirecte vergoeding schepen het recht geeft om al hun vuilnis aan boord af te geven zonder aanvullende directe vergoedingen (op basis van volumes) te moeten betalen. Aangezien ook vissersvaartuigen en pleziervaartuigen in het systeem van indirecte vergoedingen worden opgenomen, moet dit eveneens gelden voor de verwijdering van afgedankte visnetten en passief opgevist afval.

Artikel 8 versterkt ook het concept van "groen schip", dat reeds door individuele havens is ontwikkeld en toegepast, overeenkomstig internationale normen en certificeringsregelingen. In het kader van dit concept wordt een beperkte afvalvergoeding gevraagd van schepen die kunnen aantonen dat zij hun afval duurzaam beheren aan boord. De criteria hiervoor moeten verder door de Commissie worden uitgewerkt in een gedelegeerde handeling.

### **Handhaving van de afgifteverplichting:**

Het in **artikel 6** bedoelde formulier voor voorafgaande aanmelding van afval is volledig in overeenstemming gebracht met IMO Circular MEPC/834 en wordt opgenomen in een nieuwe bijlage 2 bij de richtlijn. De reikwijdte van de verplichting om alle afval af te geven, is vastgesteld overeenkomstig MARPOL, zodat de richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen een weerspiegeling is van de lozingsregeling van MARPOL: wanneer MARPOL verbiedt dat afval in zee wordt geloosd, schrijft de richtlijn havenontvangstvoorzieningen voor dat dit afval, met inbegrip van ladingresiduen, aan havenontvangstvoorzieningen moet worden afgegeven. Dit betekent dat er geen specifieke bepaling voor de afgifte van ladingresiduen nodig is, zoals het geval was in de oude richtlijn. Bovendien schrijft **artikel 7** voor dat een ontvangstbewijs moet worden verstrekt aan schepen die afval afgeven; daarop moet de informatie vermeld zijn die het schip vóór vertrek elektronisch moet invoeren in het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem (SafeSeaNet).

**Artikel 7** beperkt de toepassing van de vrijstelling op basis van voldoende opslagcapaciteit tot situaties waarin de volgende aanloophaven in de EU is gevestigd en er geen onzekerheid

bestaat over de beschikbaarheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen. Dit moet worden beoordeeld op basis van de informatie die in het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem van SafeSeaNet beschikbaar is over toereikende havenontvangstvoorzieningen in EU-havens. In dit voorstel geeft de Commissie ook aan voornemens te zijn via een uitvoeringshandeling specifieke methoden voor de berekening van voldoende opslagcapaciteit aan boord vast te stellen.

Wat de inspectieregeling betreft, is in **artikel 10** gespecificeerd dat de inspecties van havenontvangstvoorzieningen volledig worden geïntegreerd in de bij Richtlijn 2009/16/EG opgezette regeling van havenstaatcontrole en een risicogebaseerde aanpak moeten volgen, wanneer het schip onder het toepassingsgebied van die richtlijn valt. Om te garanderen dat bij elke inspectie in het kader van havenstaatcontrole ook de naleving van de eisen voor havenontvangstvoorzieningen wordt gecontroleerd, moeten bepaalde wijzigingen worden aangebracht aan Richtlijn 009/16/EG, zoals uiteengezet in **artikel 21**. Tegelijk wordt een afzonderlijke inspectieregeling opgezet voor vissersvaartuigen, pleziervaartuigen en binnenlandse vaartuigen van meer dan 100 brutoton, omdat deze vaartuigen niet onder de richtlijn inzake havenstaatcontrole vallen. De resultaten van de inspecties van deze schepen moeten worden geregistreerd in het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem, in een specifieke EU-module in THETIS.

### **Vrijstellingsregeling voor schepen in het geregeld verkeer:**

**Artikel 9** van het voorstel voorziet in de verdere harmonisering van de vrijstellingscriteria. Er wordt met name verduidelijkt wat precies wordt bedoeld met "schepen in het geregelde verkeer" die "frequent en regelmatig bepaalde havens aandoen" en "waarvoor genoegzaam is aangetoond dat er een regeling is getroffen" voor de afgifte en betaling van de vergoeding. Er wordt een standaard-vrijstellingscertificaat ingevoerd, dat moet worden geregistreerd in het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem via elektronische rapportering aan SafeSeaNet, zodat de lidstaten vervolgens de informatie in het certificaat kunnen uitwisselen.

### **Vissersvaartuigen en pleziervaartuigen:**

De positie van vissersvaartuigen en kleine pleziervaartuigen is herbekeken in de richtlijn, gezien hun relatief belangrijke bijdrage tot het probleem van zwerfvuil op zee. In de huidige richtlijn zijn zowel vissersvaartuigen als kleine pleziervaartuigen vrijgesteld van enkele van de belangrijkste verplichtingen. Deze vrijstellingen zijn nu herbekeken. Om de evenredigheid van de regeling te garanderen, worden de grotere vaartuigen in de richtlijn opgenomen op basis van lengte en bruto tonnage.

Wat de kostendekkingssystemen betreft, vallen vissersvaartuigen en pleziervaartuigen onder de indirecte vergoeding. Net zoals andere vaartuigen zullen dus ook vissersvaartuigen en pleziervaartuigen een vergoeding moeten betalen aan de haven, of ze nu afval afgeven of niet. Dit geeft deze schepen echter ook het recht al hun afval af te geven zonder aanvullende vergoedingen te hoeven betalen, met inbegrip van afgedankt visserstuig en passief opgevisst afval. Wat de andere soorten afvalstoffen betreft, geldt de algemene verplichting om een indirecte vergoeding van minstens 30 % te betalen ook voor de afgifte van afval door de visserij en de pleziervaart.

Alleen vissersvaartuigen en pleziervaartuigen met een lengte van 45 meter of meer moeten de informatie op de afvalaanmelding en het ontvangstbewijs elektronisch rapporteren vóór aankomst en vertrek. Het zou onevenredig zijn deze verplichting ook op te leggen aan minder



lange schepen, omdat zij meestal niet zijn uitgerust met apparatuur voor elektronische rapportering en de havens die zij aandoen meestal niet in staat zijn elektronische aanmeldingen te verwerken telkens een dergelijk schip de haven aandoet. Dit bleek ook uit de effectbeoordeling bij het voorstel<sup>17</sup>.

Wat de handhaving betreft, is in de richtlijn bepaald dat per jaar minstens 20 % van alle vissersvaartuigen en pleziervaartuigen van meer dan 100 brutoton die een haven in een relevante lidstaat aandoen, moet worden gecontroleerd. Deze drempel valt samen met de MARPOL-vereiste dat schepen van meer dan 100 brutoton een afvalstoffenplan aan boord moeten hebben.

---

<sup>17</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie - Effectbeoordeling, punt 5.2.5, blz. 46.

Voorstel voor een

## **RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afgifte van scheepsafval, tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en Richtlijn 2010/65/EU**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>18</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>19</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het maritieme beleid van de Unie beoogt een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming. dit kan worden bereikt door de naleving van internationale verdragen, codes en resoluties, met behoud van de vrijheid van scheepvaart, zoals vastgelegd in het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (UNCLOS).
- (2) Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (het MARPOL-verdrag) bevat een algemeen verbod op lozingen vanaf schepen op zee, maar bevat ook voorwaarden waaronder bepaalde soorten afval in het mariene milieu mogen worden geloosd. Het MARPOL-verdrag verplicht de lidstaten om te zorgen voor toereikende ontvangstvoorzieningen in hun havens.
- (3) De Unie heeft het MARPOL-verdrag ten uitvoer gelegd krachtens Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>20</sup>, en heeft daarbij een havengebaseerde benadering gevolgd. Het doel van Richtlijn 2000/59/EG is een evenwicht te vinden tussen vlot maritiem vervoer en de bescherming van het mariene milieu.
- (4) De voorbij twee decennia hebben het MARPOL-verdrag en de bijlagen daarvan belangrijke wijzigingen ondergaan, waardoor striktere normen en verboden op afvallozingen vanaf schepen op zee zijn ingevoerd.

---

<sup>18</sup> PB C van , blz. .

<sup>19</sup> PB C van , blz. .

<sup>20</sup> Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81).

- (5) Bij bijlage VI bij het MARPOL-verdrag zijn lozingsnormen ingevoerd voor nieuwe afvalcategorieën, met name residuen van uitlaatgasreinigingssystemen, bestaande uit slib en aftapwater. Die afvalcategorieën moeten ook worden opgenomen in het toepassingsgebied van de richtlijn.
- (6) Op 15 april 2014 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) de geconsolideerde richtsnoeren voor aanbieders en gebruikers van havenontvangstvoorzieningen vastgesteld (MEPC.1/Circular 834), met inbegrip van het standaardformaat voor de aanmelding van afval, het ontvangstbewijs en de rapportering van vermeende ontoereikendheid van havenontvangstvoorzieningen.
- (7) Ondanks deze ontwikkelingen op regelgevingsgebied, vinden nog steeds afvallozingen op zee plaats. Dit is te wijten aan een combinatie van factoren: niet elke haven beschikt over toereikende havenontvangstvoorzieningen, de handhaving laat vaak te wensen over en er worden onvoldoende stimulansen gegeven om het afval aan wal af te geven.
- (8) Uit de REFIT-evaluatie van de richtlijn is gebleken dat Richtlijn 2000/59/EG heeft bijgedragen tot de vermindering van afvallozingen op zee en tot een toename van het volume aan afval dat aan havenontvangstvoorzieningen wordt afgegeven.
- (9) Uit die REFIT-evaluatie is echter ook gebleken dat Richtlijn 2000/59/EG niet volledig doeltreffend is geweest, door een gebrek aan samenhang met het MARPOL-kader. Bovendien hebben de lidstaten de belangrijkste begrippen van de richtlijn, zoals de toereikendheid van de voorzieningen, de voorafgaande aanmelding van afval, de verplichte afgifte van afval aan havenontvangstvoorzieningen en de vrijstellingen voor schepen in het geregelde verkeer, op verschillende wijze geïnterpreteerd. De conclusie van de evaluatie luidde dat deze begrippen verder moesten worden geharmoniseerd en in overeenstemming gebracht met het MARPOL-verdrag om onnodige administratieve lasten voor zowel de havens als de havengebruikers te vermijden.
- (10) De richtlijn is ook van belang voor de toepassing van de belangrijkste milieuwetgeving en -beginselen in de context van havens en het beheer van afval van schepen. Met name Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>21</sup> en Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>22</sup> zijn relevante instrumenten in dit opzicht.
- (11) Richtlijn 2008/98/EG bevat de belangrijkste beginselen inzake afvalstoffenbeheer, zoals het beginsel "de vervuiler betaalt" en de afvalhiërarchie, volgens dewelke het hergebruik en de recycling van afval voorrang moeten krijgen op andere vormen van hergebruik en verwijdering van afval, en op grond waarvan systemen voor gescheiden afvalinzameling moeten worden opgezet. Deze verplichtingen gelden ook voor het beheer van afval van schepen.
- (12) Gescheiden inzameling van afval van schepen, met inbegrip van afgedankt vistuig, is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat dit afval verderop in de afvalbeheersketen wordt hergebruikt. Vuilnis wordt aan boord van schepen vaak gescheiden ingezameld, overeenkomstig internationale normen. De wetgeving van de Unie moet ervoor zorgen

---

<sup>21</sup> Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen (PB L 312 van 22.11.2008, blz. 3).

<sup>22</sup> Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu (kaderrichtlijn mariene strategie) (PB L 164 van 25.6.2008, blz. 19).

dat deze inspanningen aan boord van schepen niet worden ondermijnd door gebrekkige regelingen voor gescheiden afvalinzameling aan wal.

- (13) Hoewel het grootste deel van het zwerfvuil op zee afkomstig is van activiteiten op het land, is ook de scheepvaart, met inbegrip van de visserij en de pleziervaart, mede verantwoordelijk, door rechtstreekse lozingen van afval, waaronder plastic en afgedankt vistuig, in zee.
- (14) In de strategie van de Commissie inzake een circulaire economie<sup>23</sup> is de doelstelling vastgesteld om het zwerfvuil op zee tegen 2020 met 30 % te doen afnemen, en wordt erkend dat er in dit opzicht een specifieke rol is weggelegd voor Richtlijn 2000/59/EG, namelijk zorgen voor de beschikbaarheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen, voor een correct niveau van stimulansen en voor handhaving van de verplichting tot afgifte van afval aan voorziening aan wal.
- (15) Een havenontvangstvoorziening wordt geacht toereikend te zijn als ze tegemoetkomt aan de behoeften van de schepen die haven normaal aandoen, zonder onnodige vertragingen te veroorzaken. Toereikendheid heeft zowel betrekking op de vraag of de werking van de voorziening is aangepast aan de behoeften van de gebruikers, als op het milieubeheer van de voorziening overeenkomstig de afvalstoffenwetgeving van de Unie.
- (16) Volgens Verordening (EG) nr. 1069/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>24</sup> moeten keukenafval en etensresten afkomstig van internationaal opererende vervoermiddelen worden verbrand of begraven op een toegelaten stortplaats, met inbegrip van afval dat afkomstig is van schepen die havens in de Unie aandoen en dat mogelijk in contact is geweest met dierlijke bijproducten aan boord. Om te voorkomen dat dit voorschrift een belemmering vormt om hergebruik en recycling van afval van schepen te bevorderen, moeten inspanningen worden geleverd om het afval aan boord beter te scheiden, zodat potentiële verontreiniging van afvalstoffen, zoals verpakkingsafval, kan worden vermeden.
- (17) Om te garanderen dat de havenontvangstvoorzieningen toereikend zijn, is het van essentieel belang dat het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan wordt ontwikkeld en opnieuw wordt beoordeeld op basis van overleg met alle relevante havengebruikers. Om praktische en organisatorische redenen mogen naburige havens in dezelfde regio een gezamenlijk plan opstellen, dat betrekking heeft op de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen in alle havens die onder het plan vallen, en mogen zij een gemeenschappelijk administratief kader opzetten.
- (18) Om het probleem van zwerfvuil op zee doeltreffend aan te pakken, is het van fundamenteel belang dat het juiste niveau van stimulansen wordt gegeven voor de afgifte van afval, en met name vuilnis, aan havenontvangstvoorzieningen. Dit is mogelijk via een kostendekkingsstelsel, waarvoor moet worden gewerkt met een indirecte vergoeding, die los staat van het feit of al dan niet afval wordt afgegeven en die het recht verleent afval af te geven zonder dat aanvullende directe vergoedingen hoeven te worden betaald. Aangezien de visserij en de pleziervaart mede

---

<sup>23</sup> Mededeling van de Commissie COM/2015/0614, "Maak de cirkel rond - Een EU-actieplan voor de circulaire economie", punt 5.1.

<sup>24</sup> Verordening (EG) nr. 1069/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gezondheidsvoorschriften inzake niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten en afgeleide producten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1774/2002 (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 1);

verantwoordelijk zijn voor zwerfvuil op zee, moeten ook zij in dit systeem worden opgenomen.

- (19) Met betrekking tot afvalbeheer moet verder werk worden gemaakt van het concept van "groen schip", zodat een effectief beloningssysteem kan worden toegepast voor schepen die hun afval aan boord beperken.
- (20) Ladingresiduen blijven eigendom van de eigenaar van de vracht nadat de vracht in de terminal is gelost, en hebben vaak een economische waarde. Om deze reden hoeven ladingresiduen niet te worden opgenomen in de kostendekkingssystemen en moet er ook geen indirecte vergoeding voor worden betaald. Voor de afgifte van ladingresiduen moet de gebruiker van de ontvangstvoorziening, zoals aangeduid in de contractuele regelingen tussen de betrokken partijen of in andere plaatselijke regelingen, een bijdrage betalen.
- (21) In Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad<sup>25</sup> is bepaald dat het aanbieden van havenontvangstvoorzieningen onder het toepassingsgebied van de verordening valt. Deze verordening bevat regels inzake de transparantie van de heffingsstructuren die worden toegepast voor het gebruik van havendiensten, voor de raadpleging van havengebruikers en voor de behandeling van klachten. De richtlijn bevat meer gedetailleerde eisen voor de werking en het ontwerp van de kostendekkingssystemen voor de afgifte van afval aan havenontvangstvoorzieningen en voor de transparantie van de kostenstructuur, en gaat dus verder dan het kader van Verordening (EU) 2017/352.
- (22) De afgifte van afval moet niet alleen worden gestimuleerd. Het is ook van het allergrootste belang dat de afgifteverplichting wordt gehandhaafd. Daarbij volstaat de doelstelling van Richtlijn 200/59/EG om 25 % van de onder die richtlijn vallende vaartuigen te inspecteren niet langer, maar moet een risicogebaseerde benadering overeenkomstig Richtlijn 2009/16/EG<sup>26</sup> worden gevolgd.
- (23) De verschillen in interpretatie en toepassing van de vrijstelling op basis van voldoende opslagcapaciteit aan boord vormen een van de belangrijkste belemmeringen voor de effectieve handhaving van de afgifteverplichting. Om te vermijden dat de toepassing van deze vrijstelling de belangrijkste doelstelling van de richtlijn zou ondermijnen, moet deze vrijstelling nader worden omschreven, met name wat de volgende aanloophavens betreft, en moet de opslagcapaciteit op geharmoniseerde wijze worden bepaald in alle havens van de Unie, op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria.
- (24) De monitoring en handhaving moeten worden vergemakkelijkt via een systeem dat gebaseerd is op elektronische rapportering en informatie-uitwisseling. Om dit mogelijk te maken moet het bestaande informatie- en monitoringsysteem dat in het kader van Richtlijn 2000/59/EG is opgezet, verder worden ontwikkeld en worden toegepast op basis van bestaande elektronische informatiesystemen, met name het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie (SafeSeaNet) en de inspectiedatabank (THETIS). Ook de informatie over de havenontvangstvoorzieningen die beschikbaar zijn in de verschillende havens moet in het systeem worden ingevoerd.

---

<sup>25</sup> Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens (PB L 57 van 3.3.2017, blz. 1).

<sup>26</sup> Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

- (25) De partijen bij het MARPOL-verdrag zijn verplicht om geactualiseerde informatie over hun havenontvangstvoorzieningen bij te houden en mee te delen aan de IMO. De IMO heeft daarvoor een databank over havenontvangstvoorzieningen opgezet in het kader van haar Global Integrated Ship Information System (GISIS). Wanneer deze informatie wordt gerapporteerd in het bij de richtlijn opgezette informatie-, monitoring- en handhavingssysteem en vervolgens naar GISIS wordt doorgestuurd, hoeven de lidstaten deze informatie niet meer afzonderlijk te rapporteren aan de IMO.
- (26) De vrijstellingsregeling voor schepen in het geregelde verkeer die frequent en regelmatig bepaalde havens aandoen moet verder worden geharmoniseerd door de gebruikte termen en de voorwaarden voor de vrijstellingen te verduidelijken. Uit de beoordeling van de bestaande wetgeving en de effectbeoordeling is gebleken dat het gebrek aan harmonisering van de voorwaarden en de toepassing van de vrijstellingen tot onnodige administratieve rompslomp voor schepen en havens heeft geleid.
- (27) De subgroep inzake havenontvangstvoorzieningen die is opgericht in het kader van het Europees forum voor duurzame scheepvaart, en waarin een breed scala van deskundigen op het gebied van verontreiniging door schepen en beheer van afval van schepen zijn vertegenwoordigd, heeft waardevolle richtsnoeren opgesteld en deskundigheid verstrekt aan de Commissie. Het is wenselijk deze groep te behouden als een afzonderlijke deskundigengroep, om ervaringen met de tenuitvoerlegging van de richtlijn uit te wisselen.
- (28) De bevoegdheden die aan de Commissie zijn verleend om Richtlijn 2000/59/EG ten uitvoer te leggen, moeten worden geactualiseerd overeenkomstig het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
- (29) De Commissie moet uitvoeringsbevoegdheden krijgen om een methode voor de toepassing van de vrijstelling op basis van voldoende opslagcapaciteit uit te werken en om het in het kader van deze richtlijn opgezette informatie-, monitoring- en handhavingssysteem verder te ontwikkelen. Uitvoeringshandelingen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad.
- (30) (30) Om rekening te houden met ontwikkelingen op internationaal niveau en om milieuvriendelijk afvalbeheer aan boord te bevorderen, moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 VWEU worden gedelegeerd aan de Commissie zodat zij deze richtlijn en de bijlagen in overeenstemming kan brengen met internationale instrumenten en verwijzingen naar internationale instrumenten kan aanpassen, teneinde, indien nodig, te voorkomen dat wijzigingen in die instrumenten leiden tot wijzigingen in de richtlijn, en gemeenschappelijke criteria kan opstellen voor de erkenning van "groene schepen", met het oog op de toekenning van een korting op de voor die schepen verschuldigde afvalvergoeding. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet er bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen voor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.
- (31) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk het mariene milieu beschermen tegen afvallozingen in zee, niet voldoende door de lidstaten alleen kan worden verwezenlijkt, maar wegens de omvang van het optreden beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen.

Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

- (32) Uit de territoriale effectbeoordeling is gebleken dat de havens in de Unie regionale verschillen vertonen. De havens verschillen wat hun geografische locatie, grootte, administratieve opzet en eigendomsstructuur betreft, en zijn afgestemd op het type schepen dat de haven normaal aandoet. Bovendien weerspiegelen de afvalbeheersystemen de verschillen op gemeentelijk niveau en in de infrastructuur die zich verder stroomafwaarts in de afvalbeheersketen bevindt.
- (33) Richtlijn 2000/59/EG dient derhalve te worden ingetrokken.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## **DEEL 1: ALGEMENE BEPALINGEN**

### *Artikel 1*

#### **Onderwerp**

Het doel van deze richtlijn is het mariene milieu te beschermen tegen de negatieve effecten van lozingen van afval van schepen die gebruikmaken van havens in de Unie, en tegelijk te zorgen voor vlot maritiem vervoer, door de beschikbaarheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen en de afgifte van afval aan die voorzieningen te verbeteren.

### *Artikel 2*

#### **Definities**

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- (a) "schip": elk zeegaand vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder begrepen: vissersvaartuigen en pleziervaartuigen die niet voor handelsdoeleinden worden gebruikt, draagvleugelboten, luchtkussenvaartuigen, onderwatervaartuigen, vaartuigen in drijvende toestand;
- (b) "MARPOL-verdrag": het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, in zijn geactualiseerde versie;
- (c) "afval van schepen": alle afval, met inbegrip van ladingresiduen, dat tijdens de exploitatie van een schip of tijdens laad-, los- en schoonmaakactiviteiten ontstaat, of afval dat tijdens visserijactiviteiten in netten terecht komt, en dat onder het toepassingsgebied van de bijlagen I, II, IV, V en VI van MARPOL valt;
- (d) "ladingresiduen": de restanten van lading aan boord die na het laden en lossen achterblijven aan dek of in het ruim, inclusief overschotten of restanten die gevolg zijn van morsen bij het laden en lossen, in natte of droge toestand of meegevoerd in waswater, en exclusief ladingstof dat na vegen op het dek achterblijft of stof op de buitenoppervlakken van het schip;
- (e) "havenontvangstvoorziening": elke vaste, drijvende of mobiele voorziening die geschikt is om afval van schepen in ontvangst te nemen;
- (f) "vissersvaartuig", elk schip dat is uitgerust of met commercieel oogmerk wordt gebruikt voor het vangen van vis of andere levende mariene hulpbronnen;

- (g) "pleziervaartuig": elk schip met een romplengte van 2,5 meter of meer, ongeacht het type of de aandrijving, dat bestemd is voor sport- of recreatiedoeleinden en niet voor handelsdoeleinden wordt gebruikt.
- (h) "binnenlands vaartuig": een schip dat alleen binnenlandse reizen uitvoert in de lidstaat waarvan het de vlag voert;
- (i) "binnenlandse reis": een reis in zeegebieden van een haven van een lidstaat naar dezelfde of een andere haven in die lidstaat;
- (j) "haven": een plaats of geografisch gebied met verbeteringswerken en voorzieningen die de ontvangst van schepen mogelijk maken, met inbegrip van de ankerplaatsen binnen de jurisdictie van de haven;
- (k) "keukenafval en etensresten": alle voedselresten, met inbegrip van gebruikte bak- en braadolie van restaurants, cateringvoorzieningen en keukens;
- (l) "toereikende opslagcapaciteit": voldoende capaciteit om het afval aan boord op te slaan vanaf het ogenblik van vertrek tot de volgende aanloophaven, met inbegrip van het afval dat waarschijnlijk zal ontstaan tijdens de reis;
- (m) "geregeld verkeer": verkeer op basis van een gepubliceerde of geplande lijst van vertrek- en aankomsttijden tussen bepaalde havens of terugkerende overtochten die een erkende dienstregeling vormen;
- (n) "regelmatig een haven aandoen": met hetzelfde schip herhaalde reizen uitvoeren die een vast patroon vormen tussen bepaalde havens, of een reeks reizen zonder tussenstops van en naar dezelfde haven uitvoeren;
- (o) "frequent een haven aandoen": met een schip minstens één keer om de twee weken dezelfde haven aandoen;
- (p) "GISIS": het Global Integrated Ship Information System dat is opgezet door de Internationale Maritieme Organisatie.

"afval van schepen", zoals gedefinieerd onder c) en d), wordt beschouwd als afval in de zin van artikel 3, lid 1, van Richtlijn 2008/98/EG<sup>27</sup>.

### *Artikel 3* **Toepassingsgebied**

Deze richtlijn is van toepassing op:

- (a) alle schepen, ongeacht hun vlag, die een haven in een lidstaat aandoen of daar in bedrijf zijn, met uitzondering van oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen in eigendom of onder beheer van een staat die uitsluitend op niet-commerciële basis door de overheid worden gebruikt;
- (b) alle havens van de lidstaten die gewoonlijk worden aangedaan door schepen welke onder het toepassingsgebied van punt a) vallen.

De lidstaten nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat schepen die niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen hun afval, voor zover mogelijk, afgeven op een wijze die in overeenstemming is met deze richtlijn.

---

<sup>27</sup> Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen, PB L 312 van 22.11.2008, blz. 3.



## **DEEL 2: TERBESCHIKKINGSTELLING VAN TOEREIKENDE HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN**

### *Artikel 4*

#### **Havenontvangstvoorzieningen**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat havenontvangstvoorzieningen beschikbaar zijn die toereikend zijn voor de behoeften van de schepen welke de havens gewoonlijk aandoen, zonder onnodig oponthoud van de schepen te veroorzaken.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat:
  - (a) de havenontvangstvoorzieningen over de nodige capaciteit beschikken om de soorten en hoeveelheden afval op te vangen van de schepen die de desbetreffende haven gewoonlijk aandoen, rekening houdende met de operationele behoeften van de havengebruikers, de grootte en geografische ligging van de haven, het type schepen dat de haven aandoet en de vrijstellingen die zijn toegekend uit hoofde van artikel 9;
  - (b) de formaliteiten voor het gebruik van de voorzieningen eenvoudig en snel kunnen worden afgehandeld om onnodige vertragingen voor schepen te vermijden, en dat de vergoedingen die voor de afgifte van afval in rekening worden gebracht schepen niet ontmoedigen om de havenvoorzieningen te gebruiken;
  - (c) de havenontvangstvoorzieningen het mogelijk maken afval van schepen op milieuvriendelijke wijze te beheren, overeenkomstig de voorschriften van Richtlijn 2008/98/EG en andere relevante Uniewetgeving inzake afval. Daartoe zorgen de lidstaten ervoor dat het afval van schepen gescheiden wordt ingezameld in de havens, overeenkomstig de afvalwetgeving van de Unie, met name Richtlijn 2008/98/EG, Richtlijn 2012/19/EU en Richtlijn 2006/66/EG. Punt c) doet geen afbreuk aan de strengere eisen die door Verordening (EG) nr. 1069/2009 worden opgelegd voor het beheer van keukenafval en etensresten van internationaal vervoer.
3. Als zij vermoeden dat de havenontvangstvoorzieningen ontoereikend zijn, gebruiken de lidstaten de door de IMO opgestelde formulieren en procedures om dit aan de autoriteiten van de haven te melden.

Alle informatie die via deze procedure wordt ontvangen, wordt ook elektronisch doorgezonden naar het in artikel 14 van deze richtlijn bedoelde luik van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem.
4. De lidstaten onderzoeken alle gemelde gevallen van vermeende ontoereikendheid en zien erop toe dat alle partijen die betrokken zijn bij de afgifte of ontvangst van afval van schepen schadevergoeding wegens onnodige vertraging kunnen vragen.

### *Artikel 5*

#### **Afvalontvangst- en -verwerkingsplannen**

1. Voor elke haven moet een passend afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan worden opgesteld en toegepast, na regelmatig overleg met de betrokken partijen, met name de havengebruikers en hun vertegenwoordigers. Dit overleg moet zowel tijdens de

opstelling van de plannen als na de goedkeuring ervan plaatsvinden, met name wanneer aanzienlijke wijzigingen van de eisen van de artikelen 4, 6 en 7 hebben plaatsgevonden. Nadere voorschriften voor de opstelling van dergelijke plannen zijn opgenomen in bijlage I.

2. De lidstaten zien erop toe dat de volgende informatie uit de afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen over de beschikbaarheid van toereikende ontvangstvoorzieningen in hun havens en de daarmee gepaard gaande kosten duidelijk wordt meegegeed aan de scheepsexploitanten en openbaar wordt gemaakt, ofwel via de website van de havens, ofwel in gedrukte vorm:
  - (a) de locatie van de havenontvangstvoorzieningen voor iedere aanlegplaats;
  - (b) een lijst van afval van schepen dat normaal door de haven wordt beheerd;
  - (c) een lijst van contactadressen, exploitanten en aangeboden diensten;
  - (d) een beschrijving van de procedures voor de afgifte van afval;
  - (e) een beschrijving van de kostendekkingssystemen; en
  - (f) een beschrijving van de procedures voor het melden van vermoedens van ontoereikendheid van havenontvangstvoorzieningen.

Deze informatie wordt ook elektronisch gerapporteerd in het in artikel 14 van deze richtlijn bedoelde luik van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem, overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG.

3. Indien dit nodig is om redenen van efficiëntie kunnen de in lid 1 bedoelde afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen door twee of meer naburige havens in dezelfde regio samen worden opgesteld, met passende inbreng van elke haven, mits de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen en de beschikbaarheid daarvan voor elke haven apart worden vermeld.
4. De lidstaten evalueren het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, keuren het goed, zien toe op de uitvoering ervan en zorgen ervoor dat het ten minste om de drie jaar nadat het is goedgekeurd of opnieuw is goedgekeurd, en na significante veranderingen in de werking van de haven opnieuw wordt goedgekeurd. Onder significante veranderingen worden onder meer, maar niet uitsluitend, verstaan: structurele veranderingen in het verkeer naar de haven, de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, wijzigingen in de vraag naar en terbeschikkingstelling van havenontvangstvoorzieningen, en nieuwe technieken om afval aan boord te behandelen.

### **DEEL 3**

#### **AFGIFTE VAN AFVAL VAN SCHEPEN**

##### *Artikel 6*

##### **Voorafgaande aanmelding van afval**

1. 1. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>28</sup> valt, met

---

<sup>28</sup> Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

uitzondering van vissersvaartuigen of pleziervaartuigen van minder dan 45 meter, en op weg is naar een haven in de EU, vult het formulier in bijlage 2 nauwkeurig in en deelt die informatie mee aan de autoriteit of instantie die voor dat doel is aangewezen door de lidstaat waarin die haven is gelegen:

- (a) ten minste 24 uur vóór aankomst, indien de aanloophaven bekend is;
  - (b) zodra de aanloophaven bekend is, indien die informatie minder dan 24 uur vóór aankomst beschikbaar is;
  - (c) uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt.
2. De in de eerste alinea bedoelde informatie wordt ook elektronisch gerapporteerd in het in artikel 14 van deze richtlijn bedoelde luik van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem, overeenkomstig Richtlijn 2010/65/EU en Richtlijn 2002/59/EG.
  3. De in lid 1 bedoelde informatie wordt ten minste tot de volgende aanloophaven aan boord bewaard en desgevraagd ter beschikking gesteld van de relevante autoriteiten van de lidstaten.
  4. De lidstaten zien erop toe dat de informatie die overeenkomstig dit artikel wordt gerapporteerd, naar behoren wordt onderzocht en onverwijld wordt uitgewisseld met de relevante handhavingsautoriteiten.

#### *Artikel 7*

#### **Afgifte van afval van schepen**

1. De kapitein van een schip dat een haven in de Unie aandoet, geeft alvorens de haven te verlaten al het aan boord van het schip meegevoerde afval af aan een havenontvangstvoorziening overeenkomstig de relevante lozingsnormen van het MARPOL-verdrag.
2. Bij de afgifte vult de exploitant van de havenontvangstvoorziening of de autoriteit van de haven waar het afval werd afgegeven, nauwkeurig het formulier van bijlage 3 in en geeft hij een ontvangstbewijs af aan het schip.

Deze eis geldt niet in kleine onbemande havens of in afgelegen havens, mits de lidstaat waarin een dergelijke haven is gelegen, deze informatie elektronisch heeft ingevoerd in het in artikel 14 van deze richtlijn bedoelde luik van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem.
3. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/59/EG valt, voert vóór vertrek de informatie uit het ontvangstbewijs elektronisch in het in artikel 14 van deze richtlijn bedoelde luik van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem, overeenkomstig Richtlijn 2010/65/EU en Richtlijn 2002/59/EG.
4. De in lid 2 bedoelde informatie wordt minstens twee jaar aan boord bewaard en desgevraagd ter beschikking gesteld van de autoriteiten van de lidstaten.
5. Onverminderd lid 1 mag een schip doorvaren naar de volgende aanloophaven zonder zijn afval af te geven, indien:
  - (a) het schip minder dan 24 uur blijft aangemeerd of in slechte weersomstandigheden;

- (b) uit de overeenkomstig bijlagen 2 en 3 verstrekte informatie blijkt dat er aan boord van het schip voldoende specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit is voor alle afval dat zich al aan boord bevindt en het afval dat zal ontstaan tijdens de geplande reis van het schip naar de volgende aanloophaven.
6. Om te garanderen dat de vrijstelling op basis van voldoende specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit aan boord wordt toegekend op basis van uniforme voorwaarden, krijgt de Commissie uitvoeringsbevoegdheden om vast te stellen welke methoden moeten worden gebruikt om deze capaciteit te berekenen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 20, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
7. Als de volgende aanloophaven zich buiten de Unie bevindt of als er goede redenen zijn om aan te nemen dat in de volgende aanloophaven geen toereikende havenontvangstvoorzieningen beschikbaar zijn, of als deze haven niet bekend is, verplicht de lidstaat het schip om al zijn afval vóór vertrek af te geven.
8. Lid 2 doet geen afbreuk aan eventuele strengere afgiftevoorschriften voor schepen die overeenkomstig het internationale recht zijn vastgesteld.

#### *Artikel 8*

#### **Kostendekkingssystemen**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de kosten van de werking van havenontvangstvoorzieningen voor de ontvangst en verwerking van afval van schepen, met uitzondering van ladingresiduen, worden gedekt door vergoedingen van schepen. Deze kosten omvatten de in bijlage 4 vermelde elementen.
2. De kostendekkingssystemen mogen schepen er niet toe aanzetten hun afval in zee te lozen. Daartoe passen de lidstaten de volgende beginselen toe bij het ontwerp en de toepassing van de kostendekkingssystemen in havens:
- (a) een gedeelte van de vergoeding die door schepen moet worden betaald, is een indirecte vergoeding die losstaat van het feit of al dan niet afval wordt afgegeven aan een havenontvangstvoorziening;
- (b) de indirecte vergoeding dekt de indirecte administratieve kosten en een aanzienlijk gedeelte van de directe werkingskosten, zoals bepaald in bijlage 4. Dit aanzienlijke gedeelte van de directe werkingskosten bedraagt minstens 30 % van de totale jaarlijkse directe kosten voor de werkelijke afgifte van het afval;
- (c) om de afgifte van afval zoveel mogelijk te stimuleren, zoals bepaald in bijlage V van MARPOL, met inbegrip van afval dat tijdens visserijactiviteiten in netten terechtkomt, moet de indirecte vergoeding alle kosten van de havenontvangstvoorzieningen voor dit afval dekken en het recht verlenen om afval af te geven zonder dat aanvullende directe vergoedingen hoeven te worden betaald;
- (d) De indirecte vergoeding heeft geen betrekking op afval van uitlaatgasreinigingssystemen; de kosten daarvan worden in rekening gebracht op basis van de soort en hoeveelheid afval dat wordt afgegeven.
3. Het gedeelte van de kosten dat eventueel niet wordt gedekt door de onder b) vermelde vergoeding wordt in rekening gebracht op basis van de feitelijk door het schip afgegeven soorten en hoeveelheden afval;

4. De vergoedingen kunnen variëren op basis van, bijvoorbeeld, de categorie, het type en de grootte van het schip en het type verkeer waaraan het schip deelneemt, en op basis van diensten die buiten de normale werktijd in de haven worden verleend.
5. De vergoedingen worden verlaagd als het ontwerp, de apparatuur en de exploitatie van het schip zodanig zijn dat kan worden aangetoond dat het schip beperkte hoeveelheden afval produceert en zijn afval op duurzame en milieuvriendelijke wijze beheert. De Commissie krijgt de bevoegdheid om, aan de hand van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 19, criteria op te stellen om te bepalen of een schip voldoet aan de eisen van deze alinea met betrekking tot afvalbeheer aan boord.
6. Teneinde te verzekeren dat de vergoedingen billijk, transparant en niet-discriminerend zijn en de kosten van de ter beschikking gestelde en, voorzover van toepassing, gebruikte voorzieningen en diensten weerspiegelen, dienen de bedragen en de grondslag waarop ze zijn berekend aan de havengebruikers te worden meegedeeld.

#### *Artikel 9* **Vrijstellingen**

1. Lidstaten mogen een schip dat hun havens aandoet vrijstellen van de verplichtingen van artikel 6, artikel 7, lid 1, en artikel 8 als er voldoende bewijs is dat:
  - (a) het schip deelneemt aan geregeld verkeer en frequent en regelmatig havens aandoet;
  - (b) er een regeling is getroffen om te garanderen dat het afval wordt afgegeven en de vergoedingen worden betaald in een haven die op de route van het schip ligt;
  - (c) het bestaan van een onder b) bedoelde regeling wordt aangetoond door een ondertekende overeenkomst met een haven of afvalbedrijf, door ontvangstbewijzen voor de afgifte van afval, en door de bevestiging dat deze regeling door alle havens op de route van het schip wordt aanvaard. Een schip kan alleen aantonen dat het aan de bepalingen van deze alinea voldoet aan de hand van een regeling voor de levering en betaling van de vergoeding in een haven die in de Unie is gelegen.
2. Als de vrijstelling wordt toegekend, geeft de lidstaat waarin de haven is gelegen een vrijstellingscertificaat af, op basis van het formaat in bijlage 5, ter waarmee wordt bevestigd dat het schip voldoet aan de nodige voorwaarden en eisen voor de toepassing van de vrijstelling en waarin de duur van de vrijstelling is vermeld.
3. De lidstaten rapporteren de informatie op het vrijstellingscertificaat elektronisch in het in artikel 14 van deze richtlijn bedoelde luik van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem, overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 2002/59/EG.
4. De lidstaten zorgen voor effectieve monitoring en handhaving van de regelingen voor de afgifte en betaling die zijn getroffen voor de vrijgestelde schepen die hun havens aandoen.

## **DEEL 4: HANDHAVING**

### *Artikel 10*

#### **Inspecties**

De lidstaten zien er op toe dat elk schip geïnspecteerd kan worden om na te gaan of het voldoet aan de eisen van deze richtlijn.

### *Artikel 11*

#### **Inspecties in het kader van havenstaatcontrole**

Schepen die onder Richtlijn 2009/16/EG voor vallen, worden overeenkomstig die richtlijn geïnspecteerd; bij elke inspectie wordt nagegaan of het schip voldoet aan de eisen van de artikelen 6, 7 en 9.

### *Artikel 12*

#### **Inspecties buiten het kader van havenstaatcontrole**

1. Wat schepen betreft die niet onder Richtlijn 2009/16/EG vallen, zien de lidstaten erop toe dat minstens 20 % van het totale aantal individuele vaartuigen uit elk van de hierna vermelde categorieën wordt geïnspecteerd:
  - (a) binnenlandse schepen van minstens 100 brutoton die onder de vlag van de desbetreffende lidstaat varen en jaarlijks een haven in die lidstaat aandoen;
  - (b) vissersvaartuigen van minstens 100 brutoton die jaarlijks een haven in de desbetreffende lidstaat aandoen;
  - (c) pleziervaartuigen van minstens 100 brutoton die jaarlijks een haven in de desbetreffende lidstaat aandoen.
2. De resultaten van de in lid 1 bedoelde inspecties worden geregistreerd in het in artikel 15 bedoelde gedeelte van het informatie-, monitoring- en handhavingssysteem.
3. De lidstaten stellen procedures vast voor inspecties van vissersvaartuigen en pleziervaartuigen van minder dan 100 brutoton, om te garanderen dat ze voldoen aan de toepasselijke voorschriften van deze richtlijn.
4. Als de relevante autoriteit van een lidstaat niet tevreden is met de resultaten van de inspectie, ziet zij erop toe dat het schip de haven niet verlaat tot het zijn afval heeft afgegeven aan een havenontvangstvoorziening, zoals bepaald in artikel 7, onverminderd de toepassing van de in artikel 16 bedoelde sancties.

### *Artikel 13*

#### **Informatie-, monitoring- en handhavingssysteem**

De tenuitvoerlegging en handhaving van de richtlijn worden vergemakkelijkt door de elektronische rapportering en informatie-uitwisseling tussen lidstaten overeenkomstig de artikelen 14 en 15.

#### *Artikel 14*

### **Rapportering en informatie-uitwisseling**

1. De rapportering en informatie-uitwisseling wordt gebaseerd op het in artikel 22 bis, lid 3, en bijlage III van Richtlijn 2002/59/EG bedoelde systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie (SafeSeaNet).
2. De lidstaten zien erop toe dat de volgende gegevens elektronisch en binnen een redelijke termijn worden gerapporteerd overeenkomstig Richtlijn 2010/65/EG:
  - (a) informatie over de werkelijke aankomst- en vertrektijd van elk onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/59/EG vallend schip dat een EU-haven aandoet, samen met een identificatiecode van de desbetreffende haven;
  - (b) de informatie op de afvalaanmelding in bijlage 2;
  - (c) de informatie op het afvalontvangstbewijs in bijlage 3;
  - (d) de informatie op het vrijstellingscertificaat in bijlage 5.
3. In de mate van het mogelijke zien de lidstaten erop toe dat ook vissersvaartuigen en pleziervaartuigen van meer dan 100 brutoton die een haven in de Unie aandoen de informatie over de werkelijke vertrek- en aankomsttijd rapporteren.
4. De informatie die met het oog op de toepassing van artikel 4 en artikel 5, lid 2, wordt gerapporteerd, wordt vervolgens door de Commissie doorgestuurd naar de Port Reception Facilities Database van de IMO binnen GISIS.

#### *Artikel 15*

### **Registratie van inspecties**

1. De Commissie zorgt voor de ontwikkeling, het onderhoud en de bijwerking van een inspectiedatabank waarop alle lidstaten zijn aangesloten en waarin alle informatie is opgeslagen die nodig is voor de toepassing van het bij deze richtlijn ingestelde inspectiesysteem. Deze databank wordt opgezet op basis van de in artikel 24 van Richtlijn 2009/16/EG bedoelde inspectiedatabank en dient over soortgelijke functies te beschikken.
2. De lidstaten zien erop toe dat de informatie over inspecties in het kader van deze richtlijn, met inbegrip van informatie over gevallen van niet-naleving en uitvaarverboden, onverwijld wordt doorgestuurd naar de inspectiedatabank zodra het inspectieverslag is voltooid, het uitvaarverbod is opgeheven of een vrijstelling is toegekend.
3. De lidstaten zien erop toe dat de informatie die is doorgestuurd naar de inspectiedatabank binnen 72 uur wordt gevalideerd.
4. De Commissie ziet erop toe dat alle relevante door de lidstaten gerapporteerde gegevens in de inspectiedatabank kunnen worden opgevraagd met het oog op de monitoring van de tenuitvoerlegging van de richtlijn.
5. De lidstaten hebben te allen tijde toegang tot de opgeslagen informatie.

#### *Artikel 16*

### **Sancties**

De lidstaten stellen de regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de krachtens deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en treffen alle nodige

maatregelen om ervoor te zorgen dat zij worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

## **DEEL 5: SLOTBEPALINGEN**

### *Artikel 17*

#### **Uitwisseling van ervaringen**

De Commissie zorgt ervoor dat nationale autoriteiten en deskundigen van de lidstaten, met inbegrip van deskundigen uit de privésector, ervaringen kunnen uitwisselen over de toepassing van deze richtlijn in havens in de Unie.

### *Artikel 18*

#### **Wijzigingsprocedure**

1. De Commissie krijgt de bevoegdheid om, overeenkomstig artikel 19, gedelegeerde handelingen vast te stellen om de bijlagen bij deze richtlijn en de verwijzingen naar IMO-instrumenten te wijzigen, teneinde ze in overeenstemming te brengen met de wetgeving van de Unie of om rekening te houden met ontwikkelingen op het internationale niveau, en met name binnen de IMO.
2. De bijlagen kunnen ook worden gewijzigd als dit nodig is om de bij deze richtlijn vastgestelde tenuitvoerleggings- en monitoringregelingen te verbeteren, met name de regelingen van de artikelen 6, 7 en 9, teneinde te garanderen dat de aanmelding van de afgifte van afval effectief wordt aangemeld en de vrijstellingen correct worden toegepast.
3. In uitzonderlijke omstandigheden, en indien terdege gemotiveerd door een adequate analyse door de Commissie en ter voorkoming van een ernstige en onaanvaardbare dreiging voor de maritieme veiligheid, de gezondheid, het leven of de werkomstandigheden aan boord of het mariene milieu, dan wel ter voorkoming van een onverenigbaarheid met de maritieme wetgeving van de Unie, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 19 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze richtlijn in die zin te wijzigen dat een wijziging van het MARPOL-verdrag in het kader van deze richtlijn niet wordt toegepast.
4. Die gedelegeerde handelingen worden uiterlijk drie maanden vóór het verstrijken van de internationaal vastgestelde periode voor stilzwijgende goedkeuring van de betrokken wijziging of de beoogde datum van inwerkingtreding van die wijziging vastgesteld. In de periode voorafgaand aan de inwerkingtreding van een dergelijke gedelegeerde handeling nemen de lidstaten geen initiatieven om die wijziging op te nemen in hun nationale wetgeving of om de wijziging van het betrokken internationaal instrument toe te passen.

### *Artikel 19*

#### **Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

1. De in de artikelen 8, lid 5, 18, lid 1, 18, lid 2, en 18, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [de datum van inwerkingtreding]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen



van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

2. De bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
3. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
4. Een gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement en de Raad met twee maanden verlengd.

#### *Artikel 20*

##### **Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

#### *Artikel 21*

##### **Wijzigingen van Richtlijn 2009/16/EG**

Richtlijn 2009/16/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 13, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:
  - (a) aan punt 1 wordt het volgende punt d) toegevoegd:
    - (d) "controleert of het schip voldoet aan de artikelen 6, 7 en 9, voor zover van toepassing, van Richtlijn 201X/XX/EU betreffende havenontvangstvoorzieningen voor de afgifte van afval van schepen."
  - (b) Aan het einde van de eerste alinea van punt 3 wordt de volgende bepaling toegevoegd:

" of van Richtlijn 201X/XX/EU".
  - (c) het volgende punt wordt toegevoegd:
    - (4) "Als de inspecteur er na de in punt 1, onder d), of punt 3 vermelde inspectie niet van overtuigd is dat het schip voldoet aan Richtlijn 201X/XX/EU, mag het schip de haven niet verlaten tot het zijn afval heeft afgegeven aan een havenontvangstvoorziening, onverminderd de

toepassing van de in artikel 16 van richtlijn 201X/XX/EU bedoelde sancties."

- (2) In bijlage I, deel II, punt 2B, wordt het volgende streepje toegevoegd aan het einde van de lijst van onverwachte factoren:
- "Schepen waarvoor is gemeld dat zij niet voldoen aan de in artikel 7 van Richtlijn 201X/XX/EU vastgestelde verplichting om hun afval af te geven, of waarvoor uit de overeenkomstig artikel 6 van richtlijn 201X/XX/EU gerapporteerde informatie blijkt dat er aanwijzingen van niet-naleving van richtlijn 201X/XX/EU zijn".
- (3) De volgende punten worden toegevoegd aan bijlage IV:
- (51) Een kopie van de documenten betreffende de voorafgaande aanmelding van de afgifte van afval, welke overeenkomstig artikel 6, lid 3, van richtlijn 201X/XX/EU aan boord moeten worden bijgehouden.
  - (52) De standaardformulieren voor de ontvangst van afval die zijn afgegeven overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 201X/XX/EU.
  - (53) Het overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn 201X/XX/EU afgegeven vrijstellingscertificaat.

#### *Artikel 22*

### **Wijziging van Richtlijn 2010/65/EG**

Richtlijn 2010/65/EU wordt als volgt gewijzigd:

Punt 4, onder A, van de bijlage wordt als volgt gewijzigd:

"4. Aanmelding van afval van schepen, met inbegrip van residuen

Artikelen 6 en 7 van richtlijn 201X/XX/EU van het Europees Parlement en de Raad".

#### *Artikel 23*

### **Intrekking**

Richtlijn 2000/59/EG wordt ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn.

#### *Artikel 24*

### **Evaluatie**

De Commissie zal deze richtlijn evalueren en de resultaten van de evaluatie uiterlijk zeven jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn indienen bij het Europees Parlement en de Raad.

#### *Artikel 25*

### **Omzetting**

1. De lidstaten dienen uiterlijk op 31 december 2020 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

#### *Artikel 26*

#### **Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

#### *Artikel 27*

#### **Addressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*