



Estrasburgo, 16.1.2018  
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios e que  
revoga a Diretiva 2000/59/CE e altera a Diretiva 2009/16/CE e a Diretiva 2010/65/UE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • **Justificação e objetivos da proposta**

As descargas de resíduos dos navios constituem uma ameaça crescente para o ambiente marinho, com dispendiosas consequências ambientais e económicas. Recentemente, o problema do lixo marinho tem vindo a colocar-se, dado que um número crescente de estudos científicos fornece provas das consequências devastadoras nos ecossistemas marinhos e dos impactos na saúde humana. Embora a maioria das fontes de lixo marinho sejam de proveniência terrestre, os navios também são responsáveis por uma grande parte das descargas de resíduos domésticos e operacionais. Existem também grandes preocupações sobre os efeitos da eutrofização das descargas de águas residuais dos navios, em especial de grandes navios de passageiros, em certas zonas marítimas, tais como o mar Báltico, bem como os efeitos das descargas de resíduos contendo hidrocarbonetos no ambiente marinho e nos *habitats*.

As razões da ocorrência de descargas ilegais no mar podem ser encontradas tanto nos próprios navios, em especial más práticas de gestão de resíduos a bordo, como nos portos, devido à falta de instalações adequadas para a receção dos resíduos provenientes de navios.

A Diretiva 2000/59/CE<sup>1</sup> regulamenta as medidas a aplicar nos portos, através de disposições que garantem a existência de meios portuários de receção (MPR) e a descarga de resíduos nessas instalações. Aplica as normas internacionais pertinentes, ou seja, as constantes da Convenção MARPOL<sup>2</sup>. No entanto, se a diretiva incide sobre as operações no porto, a MARPOL incide principalmente sobre as operações no mar. Desta forma, a diretiva alinha-se pela Convenção MARPOL e complementa-a, regulamentando as responsabilidades jurídicas, práticas e financeiras na articulação entre a terra e o mar. Embora a Convenção MARPOL preveja um quadro abrangente de luta contra a poluição por navios com diferentes substâncias poluentes não prevê, no entanto, um mecanismo que garanta eficazmente a sua aplicação. Por conseguinte, a integração dos principais conceitos e obrigações da MARPOL na legislação da UE significa que será possível garantir eficazmente a sua aplicação através do sistema jurídico da UE.

Cerca de 17 anos após a sua entrada em vigor, a diretiva carece de uma revisão profunda. A situação atual é muito diferente da que existia quando a diretiva foi adotada, em 2000. Desde essa data, não só a MARPOL foi reforçada através de alterações sucessivas, como o âmbito de aplicação e as definições da diretiva já não estão em consonância com o enquadramento internacional. Em consequência, os Estados-Membros apoiam-se cada vez mais no quadro da MARPOL para aplicar e fazer cumprir a diretiva. Além disso, os Estados-Membros aplicam diferentes interpretações dos conceitos essenciais da diretiva, criando uma situação pouco clara para navios, portos e operadores.

A revisão visa alcançar um nível mais elevado de proteção do ambiente marinho através da redução de descargas de resíduos no mar, bem como melhorar a eficiência das operações marítimas no porto, através da redução da carga administrativa e da atualização do quadro regulamentar. A proposta inscreve-se no âmbito do programa para a adequação e a eficácia da

---

<sup>1</sup> Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

<sup>2</sup> Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (versão consolidada).

regulamentação (REFIT) e pretende estar em conformidade com os seus princípios de simplificação e clarificação.

Por razões de clareza, a proposta revoga a atual diretiva, substituindo-a por uma nova diretiva única. Inclui igualmente alterações acessórias à Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto<sup>3</sup>, bem como à Diretiva 2010/65/UE<sup>4</sup>.

- **Coerência com as disposições existentes no mesmo domínio de intervenção**

A redução da poluição no mar constitui um importante domínio da ação da UE no setor dos transportes marítimos. Esta posição foi reiterada na Comunicação da Comissão sobre a política de transportes marítimos da UE até 2018<sup>5</sup>, que apela a um tráfego marítimo sem resíduos. Este objetivo pode ser alcançado através da conformidade com as convenções e normas internacionais. A MARPOL, o enquadramento internacional aplicável, foi objeto de várias alterações, como, por exemplo, novas ou mais rigorosas normas de descarga para navios. Estas devem ser devidamente tidas em conta pela diretiva.

A disponibilização de meios de receção de resíduos nos portos é considerada como um serviço que o porto presta aos seus utilizadores, tal como define o regulamento relativo à prestação de serviços portuários<sup>6</sup>. A proposta de diretiva tem em conta os princípios e disposições pertinentes incluídos no referido regulamento, mas vai além dos seus requisitos, prevendo a estrutura e a transparência dos custos. Esta medida pretende contribuir para alcançar o objetivo geral da diretiva proposta, que consiste em reduzir as descargas de resíduos no mar. Além disso, o regulamento relativo à prestação de serviços portuários apenas se aplica aos portos da RTE-T, enquanto a diretiva proposta abrange *todos* os portos, incluindo os de menor dimensão, como portos de pesca e marinas.

A Diretiva 2010/65/CE inclui a notificação prévia de resíduos no âmbito da informação a apresentar eletronicamente através do sistema de plataforma nacional única. Para o efeito, foi desenvolvida uma mensagem eletrónica de notificação de resíduos. A informação constante da mensagem é posteriormente trocada através do sistema de intercâmbio de informações marítimas da UE (SafeSeaNet) e enviada ao módulo de comunicação de informações da base de dados de inspeção do Estado do porto criada ao abrigo da Diretiva 2009/16/CE, a fim de facilitar a conformidade, o controlo e a aplicação.

- **Coerência com outras políticas da União**

A diretiva em vigor e a presente proposta estão em plena consonância com os princípios da legislação ambiental da UE, nomeadamente: i) o princípio de precaução; ii) o princípio do «poluidor-pagador»; e iii) o princípio de que as medidas preventivas devem ser tomadas na fonte, sempre que possível. Contribui igualmente para os objetivos da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha<sup>7</sup>, que procura proteger o ambiente marinho em prol da obtenção de um

---

<sup>3</sup> Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

<sup>4</sup> Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE (JO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

<sup>5</sup> COM(2009)0008 «Objetivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018».

<sup>6</sup> Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

<sup>7</sup> Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (JO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

estatuto ambiental de qualidade das águas marinhas de toda a UE até 2020. A diretiva proposta também dá execução às medidas previstas na Diretiva-Quadro Resíduos<sup>8</sup>, ao prever práticas melhoradas de gestão de resíduos nos portos em sintonia com o princípio do «poluidor-pagador» e a hierarquia dos resíduos da UE. Por último, a diretiva proposta está em sintonia com a Diretiva relativa ao Enxofre<sup>9</sup>, que contribui para a sustentabilidade do transporte marítimo, através da redução do teor de enxofre dos combustíveis navais. No entanto, a aplicação do regime instituído pela Diretiva relativa ao Enxofre não deve ter como resultado a substituição das emissões para a atmosfera pelas descargas de resíduos no mar ou outras massas de água, tais como portos e estuários, enquanto subproduto das tecnologias de redução de emissões utilizadas, como sejam os sistemas de depuração dos gases de escape, por exemplo.

A diretiva proposta será igualmente fundamental para alcançar o objetivo fixado pela Comissão na sua Estratégia para a Economia Circular<sup>10</sup>, a fim de reduzir em 30 %, até 2020, a quantidade de lixo marinho encontrado nas praias e de artes de pesca perdidas no mar. A Estratégia para a Economia Circular também reconhece que a revisão da anterior Diretiva MPR pode contribuir de forma direta e significativa para reduzir o lixo marinho proveniente de navios. A estratégia da Comissão relativa ao plástico<sup>11</sup> examina medidas adicionais para reduzir as artes de pesca perdidas ou abandonadas, tal como a responsabilidade alargada do produtor e os sistemas de consignação para as artes de pesca habitualmente colocadas no lixo, bem como um maior intercâmbio de informações sobre estes regimes.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

### **• Base jurídica**

Tendo em conta que a proposta substitui a atual diretiva, a base jurídica continua a ser o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE [ex-artigo 80.º, n.º 2, do Tratado que institui a Comunidade Europeia (TCE)], que prevê a adoção de regras comuns no domínio do transporte marítimo. Embora a diretiva vise proteger o ambiente marinho de descargas de resíduos no mar, o seu objetivo político geral é o de facilitar o transporte marítimo e contribuir para a realização do mercado interno dos transportes.

### **• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

O transporte marítimo é um setor internacional, com operações realizadas em águas internacionais e nos portos de todo o mundo. Por conseguinte, este setor exige regras internacionais que no contexto da poluição causada por navios estão previstas pela MARPOL. No entanto, os principais problemas do regime internacional não decorrem da insuficiência das normas mas sim do facto de não serem adequadamente aplicadas e cumpridas. O trabalho realizado em prol de uma aplicação harmonizada das regras internacionalmente aceites, se necessário complementadas por requisitos específicos da UE, é um dos pilares fundamentais da política marítima da UE, que se reflete igualmente na base jurídica da diretiva, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, que inclui a adoção de regras comuns no domínio do transporte marítimo. A diretiva, visto que transpõe a Convenção MARPOL para a

---

<sup>8</sup> Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas, JO L 312 de 22.11.2008, p. 3.

<sup>9</sup> Diretiva 2005/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2005, que altera a Diretiva 1999/32/CE no que respeita ao teor de enxofre nos combustíveis navais, JO L 191 de 22.7.2005, p. 59.

<sup>10</sup> COM(2015) 614 «Fechar o ciclo - um plano de ação da UE para a Economia Circular».

<sup>11</sup> Documento de trabalho dos serviços da Comissão, SWD(2018) 16.

legislação da UE, tem o mesmo objetivo da Convenção, ou seja, a proteção do meio marinho contra a poluição causada pelos navios. O problema da poluição marinha ocorre tipicamente em águas da UE e exige, por conseguinte, uma abordagem comum da UE para resolver as questões de forma eficaz, uma vez que estas não podem ser solucionadas com a ação individual de cada Estado-Membro.

Para evitar a multiplicação de diferentes políticas nos portos para a entrega dos resíduos provenientes de navios, bem como para assegurar condições equitativas para os portos e seus utentes, é necessária uma maior harmonização a nível da UE. Assim, uma aplicação mais harmonizada e simplificada das diversas obrigações a nível da UE melhorará a competitividade e a eficácia económica do setor dos transportes marítimos, assegurando simultaneamente condições básicas nos portos. Tal deverá evitar efeitos negativos, como os navios manterem os seus resíduos a bordo até encontrarem os MPR que sejam economicamente mais vantajosos. Uma maior harmonização dos regimes de isenção para os navios em tráfego regular agendado também abordaria os problemas de ineficiência a bordo e nos portos.

Ao mesmo tempo, os Estados-Membros conservam uma margem de apreciação no que diz respeito à aplicação de regras e princípios comuns ao nível local/porto. Com a nova diretiva, continuarão a decidir sobre a conceção e o funcionamento dos sistemas de recuperação dos custos, as taxas e o desenvolvimento dos planos de receção e gestão dos resíduos dos portos situados no seu território. As autoridades dos Estados-Membros estão em melhor posição para decidir do nível de pormenor e cobertura dos planos de receção e gestão dos resíduos, tendo em conta a dimensão e a localização geográfica dos portos e as necessidades dos navios que os demandam.

- **Proporcionalidade**

A proposta tem dois objetivos essenciais: (i) melhorar a proteção do ambiente marinho contra as descargas de resíduos provenientes de navios e, ao mesmo tempo, (ii) assegurar a eficiência das operações de transporte marítimo nos portos. A avaliação de impacto demonstrou que os resíduos continuam a ser descarregados no mar com efeitos devastadores para os ecossistemas marinhos, especialmente no que toca a lixo. Ao mesmo tempo, o atual regime cria encargos administrativos desnecessários para os portos e os seus utilizadores, na sua maioria causados por incoerências entre as obrigações decorrentes da diretiva e do enquadramento internacional (Convenção MARPOL). A avaliação de impacto demonstrou a proporcionalidade da opção preferida para resolver os problemas, em conformidade com as observações do Comité de Controlo da Regulamentação sobre o relatório de avaliação de impacto.

A proposta visa resolver estes problemas, procurando um maior alinhamento com a Convenção MARPOL, em especial no que respeita a âmbito de aplicação, definições e formulários. A diretiva proposta também visa uma maior coerência com outros atos da UE, integrando plenamente as inspeções no quadro das inspeções pelo Estado do porto, e a harmonização com a Diretiva 2002/59/CE no que diz respeito às obrigações de monitorização e comunicação de informações. A nova abordagem depende significativamente de um sistema eletrónico de comunicação e intercâmbio de informações, com base nos sistemas eletrónicos existentes e no princípio de que a informação só deverá ser comunicada uma vez. Tal deverá facilitar o controlo e a aplicação, minimizando ao mesmo tempo os encargos administrativos associados.

O problema específico do lixo marinho exige medidas suplementares, o que deveria resultar numa nova redução das descargas de lixo dos navios. Tal deve ser alcançado através de uma

combinação de incentivos e medidas de garantia do cumprimento. Dado que a pesca e os setores do lazer também contribuem significativamente para o problema do lixo marinho, estes aspetos também foram integrados no sistema de forma mais sistemática, nomeadamente no que diz respeito aos incentivos para a descarga dos resíduos nos portos. No entanto, dado que as obrigações de notificar e inspecionar imporiam encargos desproporcionados aos pequenos navios e portos, aplica-se uma abordagem diferenciada com base no comprimento e na arqueação bruta. Esta abordagem consistirá no seguinte:

- A comunicação das informações contidas na notificação prévia de resíduos e receção de resíduos só será exigida às embarcações com 45 metros e mais, em conformidade com a Diretiva 2002/59/CE.
- O objetivo de inspeção de 20 % dos navios de pesca e embarcações de recreio só será aplicável aos navios com mais de 100 toneladas de arqueação bruta, compatível com os requisitos da OMI em matéria de manutenção a bordo de um plano de gestão de resíduos.
- Os navios mercantes serão inspecionados no âmbito do controlo pelo Estado do porto, adotando uma abordagem baseada no risco que deverá tornar o sistema mais eficiente e eficaz.

Embora a diretiva vise harmonizar mais os principais conceitos do regime MPR para garantir uma abordagem comum da UE assente nas normas internacionais pertinentes, deixa uma margem de apreciação aos Estados-Membros para decidir sobre as medidas operacionais aplicáveis ao nível dos portos, com base nas condições locais, de estrutura administrativa do porto e de propriedade. A adequação de meios de receção de resíduos é determinada com base na dimensão, localização geográfica e tipo de tráfego em demanda do porto, que, por sua vez, determina o nível de pormenor e o âmbito dos planos de receção e gestão de resíduos do porto. Estes planos podem igualmente ser elaborados num contexto geográfico, servindo assim os interesses dos portos regionais de proximidade, bem como do tráfego regional.

Embora os Estados-Membros devam assegurar que os sistemas de recuperação dos custos incorporam os princípios estabelecidos na diretiva, em especial em matéria de taxas indiretas e níveis de transparência, continuarão a ser livres de conceber os sistemas de taxas e decidir o nível exato das taxas, tendo em conta o tipo de tráfego dos portos. Esta margem de apreciação será mais limitada no caso do lixo — a componente mais importante do lixo marinho — para o qual os custos serão totalmente recuperados através da taxa indireta. Tendo em conta os efeitos particularmente negativos sobre o ambiente marinho de plásticos e outros componentes de lixo dos navios, é necessário um incentivo financeiro máximo para assegurar que o lixo é entregue em cada escala, em vez de ser descarregado no mar.

- **Escolha do instrumento**

No interesse de uma redação jurídica clara e coerente, considerou-se que a solução jurídica mais adequada era a adoção de uma nova diretiva única. A opção alternativa de propor um conjunto de alterações à atual diretiva foi rejeitada porque teria exigido um grande número de alterações. A escolha de um novo regulamento foi igualmente rejeitada, uma vez que não iria dar flexibilidade suficiente aos Estados-Membros para decidir sobre a melhor aplicação possível das políticas aos seus portos, que são muito diferentes em termos de dimensão, localização, propriedade e estrutura administrativa.

### 3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A avaliação *ex post* mostrou que a diretiva foi pertinente para a consecução do objetivo de reduzir as descargas de resíduos no mar e representou claramente um valor acrescentado para a UE. No entanto, embora os volumes de resíduos entregues nos portos tenham aumentado, as tendências são desiguais entre as diferentes categorias de resíduos. Além disso, continuam a ser descarregadas no mar quantidades significativas de resíduos. Isto deve-se sobretudo a diferenças na forma como são interpretadas e aplicadas as principais obrigações da diretiva atualmente em vigor, nomeadamente a disponibilização de meios portuários de receção adequados, a conceção e o funcionamento dos sistemas de recuperação dos custos e o respeito da obrigação de entrega.

O conceito de adequação dos meios portuários de receção não foi definido claramente na antiga diretiva, provocando confusão entre os utentes e os operadores do porto. Por extensão, a ausência de consulta dos utentes do porto, bem como incoerências com a legislação da UE relativa a terra, resultou em situações em que nem sempre estão disponíveis instalações adequadas nos portos. Por exemplo, na consulta, as partes interessadas queixaram-se da falta de recolha separada nos portos de resíduos previamente separados a bordo, em conformidade com as normas internacionais. Além disso, tem havido confusão quanto ao alcance da obrigação de entrega à luz das normas da Convenção MARPOL em matéria de descargas, incluindo a definição de capacidade de armazenamento suficiente a bordo como a principal exceção que justifica que um navio saia sem ter entregue os seus resíduos.

O quadro jurídico e administrativo das inspeções dos MPR também não sido claro, tal como a sua fundamentação e regularidade. Por último, as isenções aplicáveis aos navios que efetuam serviços regulares têm-no sido por diversas razões e em condições diferentes, criando encargos administrativos desnecessários. Estas questões têm tornado o regime menos eficaz na consecução do seu objetivo principal: ou seja, uma redução das descargas de resíduos no mar.

Outras questões salientadas pela avaliação *ex post*:

- A diretiva não é plenamente coerente com as políticas europeias pertinentes, como a legislação da UE em matéria de resíduos e os seus princípios fundamentais, que não foram plenamente aplicadas nos portos.
- Alterações significativas no quadro jurídico internacional (MARPOL) não foram incorporadas na diretiva.
- Uma falta de registo sistemático da entrega de resíduos nos portos e um insuficiente intercâmbio de informações entre Estados-Membros têm impedido um controlo e a aplicação eficazes da diretiva e originado importantes lacunas de dados sobre os fluxos de resíduos nos portos da UE.
- **Consulta das partes interessadas**

Foram efetuadas consultas regulares com um vasto leque de grupos de partes interessadas no contexto do Subgrupo MPR instituído no âmbito do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável para coadjuvar o processo de revisão. O subgrupo, que congrega os principais grupos de partes interessadas, ou seja, as autoridades nacionais dos Estados-Membros, portos, armadores, operadores dos meios portuários de receção e ONG ambientais, reúne um elevado

nível de especialização relativa aos meios portuários de receção para a gestão de resíduos provenientes de navios. Ao longo de várias reuniões, o subgrupo analisou e debateu as propostas de medidas e opções para a revisão, e as suas sugestões foram devidamente analisadas e tidas em conta na redação da proposta. Um resumo dos resultados dos debates do subgrupo está incluído nos anexos ao documento de trabalho dos serviços da Comissão<sup>12</sup>.

De um modo geral, as partes interessadas são favoráveis a uma revisão que vise maior alinhamento com a MARPOL, em especial no que respeita ao âmbito de aplicação do requisito da obrigação de entrega, e que preveja medidas específicas relativas ao problema do lixo marinho. O subgrupo sublinhou em várias ocasiões a necessidade de uma aplicação adequada dos princípios da UE em matéria de resíduos no contexto do regime MPR, bem como de uma maior harmonização do regime de isenção e dos sistemas de recuperação dos custos, sem contudo impor uma abordagem única aos portos da UE. O subgrupo debateu ainda modos de melhorar o controlo e a aplicação e de utilizar meios eletrónicos de apresentação de declarações e intercâmbios de dados para facilitar o processo.

No contexto da avaliação de impacto, foi organizada uma consulta pública que suscitou respostas por parte de uma grande variedade de interessados. A esta consulta seguiu-se uma outra especificamente dirigida a todos os operadores portuários. Estas consultas revelaram que a falta de incentivos e de controlo do cumprimento estão entre os fatores mais determinantes do problema dos resíduos descarregados no mar. Além disso, foi sublinhado nas duas rondas de consultas que a incoerência de definições e formulários, bem como os diferentes regimes de isenção, suscitam encargos administrativos desnecessários.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

A presente proposta assenta na informação recolhida e analisada durante no processo de avaliação de impacto, objeto de estudos externos. Além disso, beneficiou de assistência técnica e de dados específicos prestados pela Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA).

O estudo de avaliação *ex post* de 2015 tratou dados recebidos de 40 grandes portos comerciais, com base nos quais foram elaboradas séries cronológicas sobre as entregas de resíduos em 2004-2013. Parte dos dados pertencia a anteriores estudos da EMSA sobre a implementação da diretiva e foi completada por um inquérito às partes interessadas.

O estudo realizado em 2016 para apoiar a **avaliação de impacto** da revisão da diretiva procurou completar os dados sobre os volumes de resíduos entregues nos portos identificados em anteriores estudos (Ramboll 2012 e Panteia 2015) relativa a 2013-2015. Os dados atualizados sobre entregas de resíduos para este período foram recebidos de 29 portos dos 40 anteriormente inquiridos. Além disso, o estudo de apoio à avaliação de impacto aplicou um modelo para calcular o défice de resíduos, conhecido como «modelo MARWA<sup>^</sup>», que avalia os seguintes aspetos: (i) a diferença entre a previsão de resíduos a entregar nos portos relativamente aos quais já foram recebidos dados de entrega, com base no tráfego para estes portos durante o período especificado, e (ii) o que foi entregue em volumes absolutos nesses portos durante este período. Os dados obtidos da EMSA sobre os movimentos dos navios em 29 portos analisados foram introduzidos no modelo. O estudo de apoio desenvolveu igualmente uma avaliação da vulnerabilidade ambiental das diferentes zonas marítimas regionais em relação às diferentes categorias de resíduos provenientes de navios. A

---

<sup>12</sup> Anexo 2, página 7, do relatório de síntese da consulta das partes interessadas.

metodologia é explicada em pormenor no anexo correspondente do documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a presente proposta<sup>13</sup>.

O apoio contínuo ao longo do processo foi prestado pelo Subgrupo MPR acima referido.

- **Avaliação de impacto**

A avaliação de impacto analisou as diferentes opções políticas de revisão da diretiva, com base nos seguintes princípios orientadores:

- (1) Âmbito da revisão, extensão das alterações legislativas e desenvolvimento de orientações de direito indicativas;
- (2) Âmbito de aplicação do requisito da obrigação de entrega de resíduos. A opção de alinhamento com as normas da Convenção MARPOL em matéria de descargas de resíduos ou que apontam para um regime de descargas zero graças à entrega da totalidade dos resíduos nos portos. Esta opção tem igualmente um impacto sobre outros aspetos, tais como a aplicação de sistemas de recuperação dos custos e o respeito do cumprimento da lei;
- (3) Possibilidade de tratar o problema específico do lixo marinho proveniente dos navios (sobretudo lixo dos navios);
- (4) Possibilidade de reduzir os encargos administrativos e de simplificar o regime, em consonância com os objetivos do programa REFIT da proposta.

Estes princípios refletem-se nos objetivos políticos descritos a seguir.

**OPÇÃO 1:** Cenário de base. No âmbito desta opção, nenhuma alteração legislativa da diretiva está planeada. Em vez disso, deveriam ser desenvolvidas orientações de direito indicativas, bem como a expansão do sistema eletrónico de monitorização e comunicação de informações instituído pelo artigo 12.º, n.º 3, da diretiva atual, que se baseia na comunicação eletrónica ao SafeSeaNet e THETIS (base de dados de inspeção do Estado do porto).

**OPÇÃO 2:** Revisão mínima. Esta opção prevê iniciativas bem direcionadas e adaptações jurídicas concisas em relação à Convenção MARPOL, bem como à legislação relevante da União, partindo do cenário de base. Em especial, resultaria no alinhamento do âmbito de aplicação com a Convenção MARPOL, ao incluir os resíduos abrangidos pelo anexo VI da Convenção e atualizar as referências à legislação ambiental da União.

**OPÇÃO 3:** Alinhamento com a Convenção MARPOL. Esta opção procura uma maior aproximação da MARPOL, em especial ao determinar o âmbito da obrigação de entrega em conformidade com as normas da Convenção MARPOL em matéria de descargas, o que permitiria abordar a questão das descargas ilegais de resíduos no mar. Esta opção contempla igualmente incluir as inspeções MPR no âmbito de inspeção do Estado do porto, e inclui toda a gama de medidas com vista a melhorar a adequação das instalações e os incentivos económicos para que os navios façam essa entrega.

**OPÇÃO 4:** Alargar o regime MPR da UE além da Convenção MARPOL. Esta opção pretende reforçar o regime atual ao abrigo da diretiva e ir além da Convenção MARPOL. A obrigação de entrega seria aplicável a todos os resíduos provenientes de navios, incluindo os resíduos que podem ser descarregados no mar ao abrigo da MARPOL. Esta opção inclui igualmente

---

<sup>13</sup> Anexo 4, página 23, modelos analíticos utilizados na preparação da avaliação de impacto.

toda a gama de medidas para melhorar a adequação das instalações e proporcionar os incentivos adequados para essa entrega.

Opções 3B e 4B: Variantes das opções 3 e 4 (lixo marinho). Estas variantes tratam especificamente o problema do lixo marinho proveniente dos navios (sobretudo descargas de lixo). Incluem-se incentivos e medidas destinadas a garantir o cumprimento, bem como uma proposta para que os navios de pesca e as embarcações de recreio sejam plenamente abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva, embora com requisitos diferentes em função da arqueação bruta.

A avaliação de impacto concluiu que a opção preferível é a opção 3B, que concilia os objetivos de reduzir as descargas de resíduos no mar, especialmente as descargas de lixo (lixo marinho), com a pretendida redução dos encargos administrativos, graças ao alinhamento com a Convenção MARPOL.

A opção política preferida deverá:

- gerar impactos positivos no ambiente, na medida em que dela resultaria uma redução substancial das descargas ilegais no mar de resíduos de hidrocarbonetos, águas residuais, lixo e resíduos de depuração;
- dar um importante contributo para a economia circular mediante medidas especiais centradas na redução do lixo marinho, incluindo os resíduos provenientes do setor da pesca e recreativo, e melhorar as práticas de gestão de resíduos no porto;
- resultar numa redução dos custos de aplicação da legislação e numa diminuição substancial dos custos administrativos;
- gerar mais emprego, sobretudo no setor da gestão dos resíduos e no setor do turismo nas zonas costeiras;
- levar a uma maior sensibilização para as questões ambientais em torno do problema do lixo marinho, tanto nos portos como a bordo.

A opção preferida deverá vir a **gerar custos adicionais de aplicação da legislação e operacionais**, nomeadamente investimentos na recolha de resíduos nos portos, harmonização dos sistemas de recuperação dos custos e desenvolvimento de novas capacidades de receção e tratamento de novos fluxos de resíduos. No entanto, prevê-se que estes custos sejam limitados. A evolução previsível destes custos é descrita na avaliação de impacto incluída no documento de trabalho que acompanha a proposta<sup>14</sup>. Contudo, a quantificação exata dos custos gerais de aplicação da legislação não pode ser disponibilizada devido à falta de dados.

A avaliação de impacto foi apresentada ao Comité de Controlo da Regulamentação para aprovação, em maio de 2017. O Comité emitiu um parecer positivo com reservas<sup>15</sup>. No seu parecer, o Comité exprimiu a sua preocupação sobre o valor acrescentado da diretiva em comparação com a Convenção MARPOL, e solicitou mais esclarecimentos sobre a relação entre os dois regimes e sobre o modo como as opções propostas seguem a Convenção ou vão mais além dela. Neste contexto, o Comité também colocou algumas questões sobre a proporcionalidade da opção preferida, em especial na medida em que inclui requisitos mais

<sup>14</sup> Documento de trabalho dos serviços da Comissão — Avaliação de Impacto, página 60 (custos de aplicação da legislação) e página 73 (conclusão).

<sup>15</sup> Parecer sobre a avaliação de impacto/meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, 23 de junho de 2017, <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/> [...]

específicos para os navios mais pequenos, e existem ainda algumas incertezas quanto à exatidão dos custos de aplicação da legislação e de investimento relacionados com esta opção. Estas observações foram refletidas nos seguintes elementos:

- Foram incluídas explicações adicionais sobre o modo como a Diretiva tem por objetivo transpor as obrigações aplicáveis da Convenção MARPOL na perspetiva dos portos, e não se destina unicamente a garantir o cumprimento destes requisitos através do regime jurídico da UE, mas também apresenta um valor acrescentado no que respeita à sua aplicação nos Estados-Membros, nomeadamente através de elementos adicionais, como os planos de receção e gestão de resíduos, os sistemas de recuperação dos custos nos portos e o regime de isenção aplicável aos navios que efetuam serviços regulares. Um quadro comparativo dos dois instrumentos, bem como uma panorâmica das mais importantes alterações à Convenção MARPOL nos últimos 15 anos.
- Um quadro de comparação das diferentes opções políticas com a Convenção MARPOL. Foi igualmente explicado que a opção preferida, baseada no alinhamento com a Convenção MARPOL, não iguala o total alinhamento, uma vez que tal significaria abdicar de obrigações fundamentais que se têm revelado muito úteis e pertinentes, tal como foi demonstrado na avaliação *ex post* (REFIT) da Diretiva. Explicações adicionais para demonstrar a proporcionalidade de cada uma das opções, e mais informação sobre a forma como as opções preferidas propõem redefinir a posição dos pequenos navios, ou seja, navios de pesca e embarcações de recreio, adotando uma abordagem diferenciada da aplicação da legislação baseada na arqueação bruta e comprimento de fora a fora.
- Por último, foram envidados esforços adicionais para obter dados quantitativos dos portos sobre algumas das principais obrigações incluídas na opção preferida. No entanto, uma vez que se trata de dados comercialmente sensíveis, as respostas recebidas foram limitadas, pelo que a descrição dos testes de conformidade e custos de investimento continua a ser essencialmente qualitativa.

- **Avaliação do impacto territorial**

A revisão proposta tem uma importante dimensão regional, dadas as diferentes bacias marítimas na UE e as especificidades locais dos portos. Por esta razão, foi realizada uma avaliação de impacto territorial. A avaliação chamou a atenção para os desafios específicos que os portos situados em pequenas ilhas e locais remotos podem enfrentar quando aplicam o regime da diretiva, mas concluiu igualmente que a nova diretiva pode trazer benefícios a estas regiões, nomeadamente no desenvolvimento do turismo e emprego e na governação. No entanto, apesar das diferenças regionais, a avaliação do impacto territorial revelou um forte apelo à harmonização dos aspetos essenciais da diretiva. Os resultados da avaliação do impacto territorial foram resumidos no relatório de síntese em anexo ao documento de trabalho que acompanha a proposta.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Tendo em conta que a proposta é uma iniciativa REFIT, visa simplificar o quadro regulamentar e reduzir os encargos administrativos.

Se as definições forem mais alinhadas com a Convenção MARPOL, os formulários normalizados a desenvolver pela OMI para a notificação e receção de resíduos também podem ser plenamente integrados na diretiva, ajudando a evitar tanto quanto possível os

formulários e sistemas paralelos. Além disso, propõe-se a inclusão das inspeções MPR no regime de inspeção pelo Estado do porto e utilizar o sistema de informação e controlo desenvolvido com base na atual diretiva (artigo 12.º, n.º 3), que se baseia nas notificações eletrónicas SafeSeaNet e THETIS, para facilitar o controlo e a aplicação da legislação. Estas medidas deverão gerar uma redução de 7,1 milhões de EUR em custos administrativos e resultar em inspeções mais eficazes. Prevê-se que as revisões propostas venham aumentar as oportunidades de negócio para os operadores de resíduos nos portos, bem como os operadores do setor recreativo e turístico, na maioria PME, dado o aumento dos resíduos que deverão ser desembarcados nos portos, e dar origem a um ambiente marinho mais limpo com impactos positivos no turismo local e regional.

A proposta de uma nova diretiva deixa uma margem de apreciação considerável aos Estados-Membros para: (i) organizar os meios portuários de receção, tal como refletido nos planos de receção e gestão de resíduos; e ii) decidir dos sistemas de taxas adequados, tendo em conta as dimensões e a localização geográfica dos portos, bem como o tipo de tráfego respetivo.

A revisão proposta prevê a continuação do desenvolvimento e funcionamento do sistema de informação, controlo e aplicação da legislação que já foi criado ao abrigo da presente diretiva a fim de facilitar o controlo e a aplicação da diretiva. A base será o sistema de intercâmbio de informações marítimas da União previsto na Diretiva 2002/59/CE e a base de dados das inspeções estabelecida nos termos da Diretiva 2009/16/CE. Os dados serão comunicados por via eletrónica, utilizando o sistema de «balcão único» nacional, em conformidade com a Diretiva 2010/65/UE, e trocados entre os Estados-Membros para fins de controlo e aplicação da legislação. A proposta produzirá igualmente uma maior harmonização dos formulários eletrónicos de declaração da receção de resíduos, de declaração de resíduos e de isenções aplicáveis aos navios que efetuam serviços regulares.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações para a proteção dos direitos fundamentais.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União.

#### **5. OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

A proposta é acompanhada de um plano de execução que enumera as ações necessárias para aplicar as medidas e identifica os principais desafios técnicos, jurídicos e relacionados com os prazos em matéria de aplicação.

Foram identificadas disposições de controlo e informação adequadas. A EMSA desempenha um papel importante neste processo, uma vez que é responsável pelo desenvolvimento e funcionamento dos sistemas de dados eletrónicos para o transporte marítimo.

A diretiva em vigor já exige um sistema de informação e controlo comum que: (i) identifique os navios que não entreguem os seus resíduos; e (ii) avalie se os objetivos da diretiva foram atingidos. Nos últimos anos, este sistema foi desenvolvido com base nas bases de dados existentes: o SafeSeaNet, em especial, possibilitou a declaração eletrónica e o intercâmbio das informações incluídas na notificação prévia de resíduos, e foi desenvolvido um módulo UE

separado na base de dados das inspeções (THETIS) para a comunicação dos resultados das inspeções MPR. Além disso, foram tomadas medidas para assegurar que as informações armazenadas no SafeSeaNet sejam sistematicamente comunicadas ao THETIS-UE de modo a que a obrigação de entrega possa ser controlada e aplicada. Com a diretiva proposta, os sistemas serão ainda melhorados para incluir igualmente a informação básica sobre a disponibilidade de instalações de receção de resíduos nos portos da UE. Estes dados serão igualmente transmitidos ao sistema de informação mundial integrado nos navios (GISIS) da OMI para garantir que os Estados-Membros declaram ao mesmo tempo as suas obrigações internacionais previstas na diretiva.

Além disso, a ESMA irá contribuir para acompanhar a aplicação da diretiva proposta. Dado que o ciclo completo das visitas de controlo da EMSA deve durar 5 anos<sup>16</sup>, o ciclo de avaliação da diretiva é fixado em sete anos.

Por último, prevê-se igualmente a criação de um grupo de peritos constituído por representantes dos Estados-Membros e de outros setores relevantes. Este grupo irá proceder ao intercâmbio de informações e de experiências relativas à aplicação da diretiva e fornecer as orientações necessárias à Comissão.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não são necessários documentos explicativos, uma vez que a proposta tem por objetivo simplificar e clarificar o regime existente.

## **6. EXPLICAÇÃO PORMENORIZADA DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS DA PROPOSTA**

A diretiva proposta irá, tanto quanto possível, alinhar o regime da UE com a Convenção MARPOL, em especial no que diz respeito a âmbito, definições e formulários. O alinhamento integral não é, no entanto, possível, uma vez que a diretiva se centra nas operações nos portos, ao passo que a MARPOL se centra nas operações no mar. Embora assente nas obrigações que os Estados-Membros assumiram no quadro da MARPOL, a diretiva vai mais além ao abordar circunstanciadamente as responsabilidades legais, operacionais e financeiras de todos os operadores. Além disso, a proposta de diretiva, tal como a sua antecessora, tem um âmbito de aplicação mais lato que abrange todos os navios de mar e todos os portos visitados por estes navios.

As principais áreas em que a Diretiva e a Convenção MARPOL continuarão a apresentar diferenças dizem respeito ao seguinte:

- a adoção de planos de receção e gestão dos resíduos;
- o desenvolvimento e o funcionamento de sistemas de recuperação dos custos;
- a comunicação obrigatória de informações incluídas na notificação prévia de resíduos e na receção dos resíduos;
- o regime de inspeção;
- o regime de isenção aplicável aos navios que efetuam serviços regulares.

Muitas dessas diferenças no regime da UE servem para melhor executar e aplicar o regime previsto pela Convenção MARPOL.

---

<sup>16</sup> Tal como previsto na metodologia para as visitas da EMSA aos Estados-Membros, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

As alterações mais importantes introduzidas pela nova diretiva são descritas a seguir.

### **Título, âmbito de aplicação e definições:**

O título será alterado para mencionar expressamente a entrega dos resíduos provenientes de navios, a fim de melhor refletir o objetivo principal da diretiva.

O **artigo 2.º** substituirá a definição de «resíduos gerados em navios» por uma outra mais genérica de «resíduos provenientes de navios», definidos em função dos anexos relevantes da MARPOL. Nela se incluirá também a categoria de «resíduos da carga», bem como os resíduos abrangidos pelo anexo VI da Convenção MARPOL, ou seja, os resíduos dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos, que incluem lamas e águas de escoamento provenientes destes sistemas. Mediante a supressão da distinção entre resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, e a sua plena conformidade com as definições da Convenção MARPOL, é possível um maior alinhamento com os formulários e certificados padrão da OMI. Os resíduos capturados passivamente, ou seja, recolhidos pelas redes durante as operações de pesca, foram incluídos na definição de resíduos provenientes de navios a fim de garantir a tomada de disposições adequadas para a entrega deste tipo de resíduos provenientes do setor da pesca nos meios portuários de receção, dada a sua particular relevância no contexto do lixo marinho. Referências claras e atualizadas foram acrescentadas aos elementos pertinentes da legislação da UE.

### **Adequação dos meios portuários de receção:**

A noção de «meios portuários de receção adequados» foi descrita de forma mais clara, em consonância com as orientações da OMI. A obrigação de recolha separada de resíduos decorrentes da Diretiva-Quadro «Resíduos» foi expressamente incluída no **artigo 4.º**, para ser aplicada nos portos. Tal é particularmente relevante em casos onde os resíduos foram anteriormente separados a bordo, em conformidade com as normas e padrões internacionais.

No que diz respeito aos planos de receção e gestão de resíduos, que são essenciais para alcançar a adequação dos meios portuários de receção, foi dada maior ênfase no **artigo 5.º** e no **anexo 1** aos requisitos de consulta. Foram também prestados esclarecimentos relativamente ao conceito de «plano adequado», às «alterações significativas» a esse plano e ao «contexto regional» em que pode ser desenvolvido.

### **Incentivos para a entrega:**

A fim de garantir que são dados incentivos adequados à entrega dos diferentes tipos de resíduos nos meios portuários de receção, o **artigo 8.º** estabelece os principais princípios que devem ser incorporados e utilizados em qualquer sistema de taxas criado ao abrigo da diretiva. É igualmente contemplada a relação entre as taxas cobradas e os custos dos MPR, o cálculo do «contributo significativo» a cobrir pelas taxas indiretas e os principais requisitos em matéria de transparência. A diretiva inclui um novo **anexo 4**, que apresenta uma panorâmica geral dos diferentes tipos de custos do sistema MPR e estabelece uma distinção entre custos diretos e indiretos.

Se bem que o artigo 8.º não imponha a aplicação de um sistema específico em todos os portos da UE, o sistema de recuperação dos custos proposto é mais estrito no que respeita aos princípios a aplicar na determinação da taxa indireta sobre o lixo, incluindo resíduos capturados passivamente. Como as descargas de lixo contribuem de forma significativa para o problema mais vasto do lixo marinho, propõe-se um sistema de taxas não específicas que

prevê o pagamento de uma taxa indireta que deverá dar aos navios o direito de entregar todo o lixo existente a bordo, sem ter de pagar quaisquer taxas diretas adicionais (com base nos volumes). Ao incluir os navios de pesca e as embarcações de recreio no sistema de taxas indiretas, será possível igualmente abordar a eliminação das redes em fim de vida e dos resíduos capturados passivamente.

O artigo 8.º reforça igualmente o conceito de «navio ecológico», já desenvolvido e aplicado por cada um dos portos, em conformidade com as normas internacionais e os sistemas de certificação. De acordo com este conceito, deverá ser aplicada uma taxa reduzida aos navios que possam provar a gestão sustentável dos resíduos a bordo, cujos critérios terão de ser estabelecidos pela Comissão através de um ato delegado.

#### **Aplicação da obrigação de entrega de resíduos:**

O formulário de notificação prévia de resíduos a que se refere o **artigo 6.º** foi plenamente alinhado pela circular MEPC/834 da OMI e é apresentado no novo anexo 2 da diretiva. O âmbito de aplicação da obrigação de entrega de todos os resíduos foi estabelecido em conformidade com a Convenção MARPOL, de modo que a Diretiva MPR reflete o regime de descarga da Convenção MARPOL: quando a MARPOL proíbe a descarga de resíduos no mar, a Diretiva MPR exige a sua entrega em meios portuários de receção, incluindo os resíduos da carga. Com esta abordagem, não é necessária nenhuma disposição específica para a entrega de resíduos da carga, como sucedia com a antiga diretiva. Além disso, o **artigo 7.º** exige a entrega ao navio de um recibo da receção dos resíduos que deve conter as informações que devem ser comunicadas eletronicamente pelo navio ao sistema de informação, controlo e aplicação da legislação, ou seja, o SafeSeaNet, antes da partida.

O **artigo 7.º** restringe o âmbito de aplicação da exceção baseada na suficiente capacidade de armazenamento a situações em que o porto de escala seguinte está situado na UE e onde não existe qualquer incerteza sobre a disponibilidade de meios portuários de receção adequados. Esta avaliação deverá ser efetuada com base nas informações disponíveis no sistema de informação, controlo e aplicação da legislação do SafeSeaNet, sobre os meios portuários de receção adequados existentes nos portos da UE. Além disso, a presente proposta prevê que a Comissão adote métodos específicos para calcular a capacidade de armazenamento suficiente a bordo, através de um ato de execução.

Sobre o regime de inspeção, o **artigo 10.º** especifica que as inspeções MPR devem ser plenamente integradas no regime de inspeções pelo Estado do porto instituído pela Diretiva 2009/16/CE e devem seguir uma abordagem baseada no risco, quando o navio é abrangido pelo âmbito de aplicação dessa diretiva. Para garantir que todas as inspeções de controlo realizadas pelo Estado do porto verificam igualmente o cumprimento dos requisitos MPR, é necessário introduzir determinadas alterações à Diretiva 2009/16/CC, como define o **artigo 21.º**. Em simultâneo, prevê-se um regime de inspeções separadas para os navios de pesca, as embarcações de recreio e os navios nacionais com mais de 100 toneladas de arqueação bruta, visto que estes navios não estão abrangidos pela diretiva relativa ao regime de inspeções pelo Estado do porto. Os resultados das inspeções realizadas a bordo dos referidos navios terão de ser registados no sistema de informação, controlo e aplicação da legislação, num módulo THETIS específico para a UE.

#### **Regime de isenção para navios que efetuam serviços regulares:**

O **artigo 9.º** da proposta prevê uma maior harmonização dos critérios de isenção, em particular o que se entende por «navio que efetua serviços regulares», «escalas frequentes e regulares», bem como o que se deve entender por «provas suficientes da existência de disposições» para a entrega dos resíduos e o pagamento de taxas. É introduzido um modelo normalizado de certificado de isenção que deve ser carregado no sistema de informação, controlo e aplicação da legislação, através da comunicação eletrónica ao SafeSeaNet, para que os Estados-Membros possam posteriormente trocar as informações contidas no certificado.

### **Navios de pesca e embarcações de recreio:**

A posição dos navios de pesca e pequenas embarcações de recreio foi redefinida na diretiva, dado o seu contributo relativo para o problema do lixo marinho no mar. Considerando que, ao abrigo da atual diretiva, os navios de pesca e as pequenas embarcações de recreio estão isentos de algumas das principais obrigações, estas isenções foram redefinidas para que os navios de maiores dimensões sejam incluídos com base no comprimento e arqueação bruta para assegurar a proporcionalidade do regime.

No que diz respeito aos sistemas de recuperação dos custos, os navios de pesca e as embarcações de recreio ficarão sujeitos à remuneração indireta. À semelhança de outros navios, os navios de pesca e as embarcações de recreio serão, por conseguinte, obrigados a pagar uma taxa ao porto, entreguem resíduos ou não. Contudo, esta taxa também deve dar a estes navios o direito de entregar todo o seu lixo sem ter de pagar quaisquer taxas suplementares, incluindo todas as artes de pesca abandonadas e os resíduos capturados passivamente. No que respeita aos outros tipos de resíduos, a obrigação geral de cobrar uma taxa indireta mínima de 30 % será igualmente aplicável à entrega de resíduos pelo setor da pesca e recreativo.

A comunicação das informações de notificação de resíduos e de receção de resíduos só será obrigatória para os navios de pesca e as embarcações de recreio de 45 metros e mais. Exigir que os navios abaixo deste limiar comunicassem por via eletrónica antes da chegada e da partida seria desproporcionado, uma vez que estes navios não estão geralmente equipados para a comunicação eletrónica de dados, nem todos os portos onde fazem escala estão equipados para tratar notificações eletrónicas, como foi também demonstrado na avaliação de impacto que acompanha a proposta<sup>17</sup>.

No que toca à aplicação da legislação, a diretiva estabelece que devem ser realizadas inspeções a, pelo menos, 20 % de todos os navios de pesca e embarcações de recreio com mais de 100 toneladas de arqueação bruta que façam escala anualmente nos portos de um Estado-Membro. Este limite coincide com a obrigação da MARPOL de ter um plano de registo do lixo a bordo dos navios com mais de 100 toneladas de arqueação bruta.

---

<sup>17</sup> Documento de trabalho dos serviços da Comissão, Avaliação do Impacto, capítulo 5.2.5, p. 46.

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios e que revoga a Diretiva 2000/59/CE e altera a Diretiva 2009/16/CE e a Diretiva 2010/65/UE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>18</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>19</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A política marítima da União destina-se a assegurar um elevado nível de segurança e de proteção do ambiente. Pode conseguir-se tal objetivo dando cumprimento às convenções, códigos e resoluções internacionais, preservando simultaneamente a liberdade de navegação estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS).
- (2) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («Convenção MARPOL») prevê proibições gerais das descargas de navios no mar, mas também regula as condições em que certos tipos de resíduos podem ser descarregados para o meio marinho. A Convenção MARPOL exige que os Estados-Membros assegurem a existência de meios de receção adequados nos portos.
- (3) A União prosseguiu a aplicação da Convenção MARPOL através da Diretiva 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>20</sup>, seguindo uma abordagem baseada nos portos. A Diretiva 2000/59/CE pretende conciliar o interesse do bom funcionamento dos transportes marítimos com a proteção do meio marinho.
- (4) Nas últimas duas décadas, a Convenção MARPOL e os seus anexos sofreram alterações importantes que instituem normas mais estritas e proibições de descarregar no mar os resíduos provenientes dos navios.

---

<sup>18</sup> JO C de , p. .

<sup>19</sup> JO C de , p. .

<sup>20</sup> Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

- (5) O anexo VI da Convenção MARPOL introduziu normas de descarga para novas categorias de resíduos, em especial, os resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos constituídos por lamas e águas de escoamento. Estas categorias de resíduos devem ser incluídas no âmbito de aplicação da diretiva.
- (6) Em 15 de abril de 2014, a Organização Marítima Internacional («OMI») aprovou as Diretrizes consolidadas destinadas aos fornecedores e utilizadores de meios portuários de receção (MEPC.1/Circular 834), incluindo o formato normalizado para a notificação dos resíduos, receção de resíduos, e comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção.
- (7) Apesar destes desenvolvimentos regulamentares, as descargas de resíduos no mar continuam a verificar-se. Isso deve-se a um conjunto de fatores, a saber, nem sempre existem meios portuários de receção adequados nos portos, a aplicação da legislação é frequentemente insuficiente e existe falta de incentivos para entregar os resíduos em terra.
- (8) Desde a sua entrada em vigor, a Diretiva 2000/59/CE contribuiu para aumentar os volumes de resíduos entregues em meios portuários de receção, pelo que tem sido fundamental para reduzir as descargas de resíduos no mar, como revelou a avaliação REFIT da diretiva.
- (9) A avaliação REFIT demonstrou igualmente que a Diretiva 2000/59/CE não foi plenamente eficaz devido a incoerências com o quadro da MARPOL. Além disso, os Estados-Membros criaram diferentes interpretações dos conceitos essenciais da diretiva, como a adequação das instalações, a notificação prévia de resíduos, a obrigação de entrega de resíduos em meios portuários de receção e as isenções aplicáveis aos navios que efetuam serviços regulares. A avaliação apelou a uma maior harmonização desses conceitos e a um maior alinhamento com a Convenção MARPOL, como meio de evitar encargos administrativos desnecessários para os portos e seus utentes.
- (10) A diretiva é também fundamental para a aplicação da principal legislação e princípios ambientais no contexto dos portos e da gestão dos resíduos provenientes de navios. Em particular, a Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>21</sup> e a Diretiva 2008/56/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>22</sup> revelam-se instrumentos pertinentes a este respeito.
- (11) A Diretiva 2008/98/CE estabelece os principais princípios de gestão de resíduos, incluindo o princípio do poluidor-pagador e a hierarquia dos resíduos que preconiza a reutilização e reciclagem de resíduos face a outros tipos de valorização e eliminação dos resíduos e exige a criação de sistemas para a sua recolha separada. Estas obrigações também se aplicam à gestão dos resíduos provenientes dos navios.
- (12) A recolha separada de resíduos provenientes de navios, incluindo as artes de pesca abandonadas, é necessária para garantir a sua recuperação numa fase posterior da cadeia de gestão de resíduos. O lixo é frequentemente separado a bordo dos navios, em conformidade com as normas e padrões internacionais, e a legislação da União deverá

---

<sup>21</sup> Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

<sup>22</sup> Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) (JO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

assegurar que estes esforços de separação de resíduos a bordo não são prejudicados pela falta de disposições de recolha separada em terra.

- (13) Embora a maior parte do lixo marinho seja proveniente de atividades em terra, a indústria naval, incluindo os setores de pesca e de recreio, presta também um importante contributo com as descargas de lixos, incluindo plástico e artes de pesca abandonadas, que vão diretamente para o mar.
- (14) A Estratégia para a Economia Circular da Comissão<sup>23</sup> estabeleceu um objetivo de redução do lixo marinho de 30 % até 2020 e reconheceu o papel específico que a Diretiva 2000/59/CE tem a desempenhar neste contexto, assegurando a existência de meios adequados de receção de resíduos e prevendo, simultaneamente, um nível adequado de incentivos e garantindo o cumprimento da obrigação de entregar os resíduos em instalações em terra.
- (15) Considera-se que um meio portuário de receção é adequado se for capaz de satisfazer as necessidades dos navios que normalmente utilizam esse porto, sem causar atrasos indevidos. A adequação diz respeito tanto às condições de exploração desses meios, tendo em conta as necessidades dos utilizadores, como à sua gestão ambiental em conformidade com a legislação da União relativa aos resíduos.
- (16) O Regulamento (CE) n.º 1069/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>24</sup> requer que os restos de cozinha e de mesa internacionais sejam incinerados ou enterrados num aterro autorizado, incluindo os resíduos provenientes de navios em escala nos portos da União que possam ter estado em contacto com subprodutos animais a bordo. Para que este requisito não limite a promoção de uma maior reutilização e reciclagem dos resíduos provenientes de navios, devem ser envidados esforços para melhor separar os resíduos a bordo de modo a que qualquer potencial contaminação de resíduos, tais como os resíduos de embalagens, possa ser evitada.
- (17) Para garantir a adequação dos meios portuários de receção, é essencial que se faça o desenvolvimento e a reavaliação do plano de receção e gestão dos resíduos, com base na consulta de todos os utentes do porto. Por motivos de ordem prática e de organização, os portos vizinhos na mesma região podem desejar desenvolver um plano comum sobre a disponibilidade de meios portuários de receção adequados em cada um dos portos abrangidos pelo mesmo plano que preveja um quadro administrativo comum.
- (18) Para abordar o problema dos resíduos marinhos de forma eficaz, é fundamental proporcionar o nível adequado de incentivos para a entrega de resíduos em meios portuários de receção, nomeadamente lixo. Este objetivo pode ser atingido através de um sistema de recuperação dos custos, o que requer a aplicação de uma taxa indireta, que é devida independentemente da entrega de resíduos e que deverá conferir um direito de entrega dos resíduos sem quaisquer encargos diretos adicionais. O setor da pesca e recreativo, dada a sua parte de responsabilidade na produção de lixo marinho, devem também ser incluídos neste sistema.

---

<sup>23</sup> Comunicação da Comissão COM(2015) 0614 «Fechar o ciclo - plano de ação da UE para a economia circular», secção 5.1.

<sup>24</sup> Regulamento (CE) n.º 1069/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que define regras sanitárias relativas a subprodutos animais e produtos derivados não destinados ao consumo humano e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1774/2002 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 1).

- (19) O conceito de «navio ecológico» deve continuar a ser desenvolvido no que respeita à gestão dos resíduos, de modo que um sistema de compensação eficaz possa ser aplicado aos navios que reduzam os seus resíduos a bordo.
- (20) Os resíduos da carga continuam a ser propriedade do proprietário da carga após descarga da carga no terminal e, frequentemente, têm um valor económico. Por este motivo, os resíduos da carga não devem ser incluídos no âmbito dos sistemas de recuperação dos custos e aplicação da taxa indireta; a taxa cobrada por essa entrega deverá ser paga pelo utilizador do meio de receção, sendo o utilizador habitualmente definido em disposições contratuais entre as partes interessadas ou noutras disposições de carácter local.
- (21) O Regulamento 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>25</sup> inclui o fornecimento de meios portuários de receção enquanto serviço no âmbito de aplicação do regulamento. O regulamento prevê regras relativamente à transparência das estruturas tarifárias aplicadas à utilização de serviços portuários, consulta dos utentes do porto e tratamento de queixas. A diretiva ultrapassa o quadro previsto pelo Regulamento (UE) 2017/352, estabelecendo requisitos mais pormenorizados em matéria de funcionamento e conceção dos sistemas de recuperação dos custos para os meios portuários de receção dos resíduos gerados em navios e a transparência da estrutura de custos.
- (22) Para além dos incentivos à entrega, a garantia do cumprimento da obrigação de entrega é primordial e deve seguir uma abordagem baseada no risco, em conformidade com a Diretiva 2009/16/CE<sup>26</sup>, que já não é conforme com o objetivo de 25 % de inspeções previsto na Diretiva 2000/59/CE para os navios abrangidos pelo seu âmbito de aplicação.
- (23) Um dos principais obstáculos para a aplicação efetiva da obrigação de entrega foi a diferença na interpretação e na aplicação pelos Estados-Membros da exceção com base numa suficiente capacidade de armazenamento a bordo. A fim de evitar que a aplicação desta exceção ponha em causa o objetivo principal da diretiva, deve ser especificado que, nomeadamente no que diz respeito ao porto de escala seguinte, a capacidade de armazenamento suficiente deve ser determinada de forma harmonizada nos portos da União, com base em métodos e critérios comuns.
- (24) O controlo e a aplicação da legislação devem ser facilitados através de um sistema baseado na comunicação e no intercâmbio eletrónicos de informações. Para esse efeito, as informações existentes e o sistema de controlo instituído pela Diretiva 2000/59/CE deverão continuar a ser desenvolvidos e continuar a ser explorados com base em sistemas de dados eletrónicos existentes, em especial o sistema de intercâmbio de informações marítimas da União (SafeSeaNet) e a base de dados das inspeções (THETIS). O sistema deve igualmente incluir as informações sobre os meios portuários de receção disponíveis em portos diferentes.
- (25) A Convenção MARPOL exige que as partes contratantes mantenham informações atualizadas sobre os respetivos meios de receção e comuniquem essa informação à OMI. Para este efeito, a OMI criou uma base de dados relativa aos meios de receção no seu sistema de informação mundial integrado nos navios (GISIS). Comunicando

---

<sup>25</sup> Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

<sup>26</sup> Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

estas informações no sistema de informação, controlo e aplicação instituído pela diretiva, e a subsequente transmissão dessas informações através do sistema para o GISIS, os Estados-Membros deixariam de ter de comunicar esta informação separadamente à OMI.

- (26) É necessária uma maior harmonização do regime de isenções para os navios que efetuam serviços regulares com escalas frequentes e regulares, nomeadamente uma clarificação dos termos utilizados e das condições que regem essas isenções. A avaliação REFIT e a avaliação de impacto revelaram que a falta de harmonização das condições e modalidades de aplicação das isenções resultou num encargo administrativo desnecessário para os navios e portos.
- (27) O subgrupo dos meios portuários de receção, que tinha sido instituído no âmbito do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável, e que reúne uma vasta gama de peritos no domínio da poluição causada por navios e da gestão dos resíduos provenientes de navios, disponibilizou à Comissão orientações úteis e experiência. Seria desejável manter este grupo como um grupo de peritos separado para trocar experiências sobre a aplicação da diretiva.
- (28) As competências atribuídas à Comissão para aplicar a Diretiva 2000/59/CE devem ser atualizadas em conformidade com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).
- (29) A fim de elaborar uma metodologia para a aplicação da exceção baseada numa capacidade de armazenamento suficiente, e para continuar a desenvolver o sistema de informação, controlo e aplicação instituído ao abrigo da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Os atos de execução devem ser adotados nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho.
- (30) A fim de ter em conta os desenvolvimentos a nível internacional, e para promover práticas de gestão dos resíduos respeitadoras do ambiente a bordo, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração da diretiva para atualizar as referências aos instrumentos internacionais e aos anexos e alterar as referências aos instrumentos internacionais, a fim de evitar, se necessário, alterações a esses instrumentos internacionais para efeitos de aplicação da presente diretiva, e desenvolver um conceito comum de «navio ecológico» para a concessão de uma redução da taxa de resíduos para esses navios. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos. Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea e adequada, em tempo útil, dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (31) Uma vez que o objetivo consagrado na diretiva, que é a proteção do ambiente marinho contra as descargas de resíduos no mar, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros individualmente mas pode, graças ao efeito de escala, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. De acordo com o princípio da proporcionalidade, estabelecido no mesmo artigo, a presente diretiva não vai além do que é necessário para alcançar esses objetivos.
- (32) A União caracteriza-se por diferenças regionais entre os portos, como ficou também demonstrado na avaliação do impacto territorial. Os portos variam em função da sua localização geográfica, dimensão, estrutura administrativa e propriedade, e são

caracterizados pelo tipo de navios que habitualmente os demandam. Além disso, os sistemas de gestão de resíduos refletem as diferenças a nível municipal e as infraestruturas de gestão de resíduos existentes a jusante.

(33) Por conseguinte, a Diretiva 2000/59/CE deve ser revogada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

## **PARTE 1: DISPOSIÇÕES GERAIS**

### *Artigo 1.º*

#### **Objeto**

A presente diretiva visa proteger o meio marinho contra os efeitos negativos das descargas de resíduos provenientes de navios que utilizem os portos situados na União, assegurando ao mesmo tempo o bom funcionamento do tráfego marítimo, melhorando a disponibilidade de meios portuários de receção adequados e a entrega de resíduos nesses meios.

### *Artigo 2.º*

#### **Definições**

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- (a) «Navio», um navio de mar de qualquer tipo que opere no meio marinho, incluindo os navios de pesca e as embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais, embarcações de sustentação dinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis e estruturas flutuantes;
- (b) «Convenção MARPOL», a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, na versão atualizada;
- (c) «Resíduos provenientes de navios», todos os resíduos, incluindo os resíduos da carga, produzidos no serviço do navio ou durante as operações de carga, descarga e limpeza, ou resíduos recolhidos pelas redes durante as operações de pesca, abrangidos pelo âmbito de aplicação dos anexos I, II, IV, V e VI da Convenção MARPOL;
- (d) «Resíduos da carga», os restos das matérias transportadas como carga a bordo que permanecem no convés ou em porões após as operações de carga e descarga, incluindo excedentes de carga/descarga e derrames, húmidos ou secos, ou arrastados em águas residuais, excluindo poeiras da carga remanescentes no convés após varrimento ou poeiras nas superfícies externas do navio;
- (e) «Meios portuários de receção», as instalações fixas, flutuantes ou móveis aptas a receber os resíduos provenientes de navios;
- (f) «Navio de pesca», um navio equipado ou utilizado comercialmente para a captura de peixe ou outros recursos vivos do mar;
- (g) «Embarcação de recreio», um navio de qualquer tipo, com um casco de comprimento igual ou superior a 2,5 metros, independentemente do meio de propulsão, utilizado para fins desportivos ou recreativos, e que não se dedica ao comércio;
- (h) «Navio nacional», um navio que arvore pavilhão de um Estado-Membro e está exclusivamente afeto a viagens dentro desse Estado-Membro;

- (i) «Viagem doméstica», uma viagem em zonas marítimas de um porto de um Estado-Membro para o mesmo porto ou para outro porto desse Estado-Membro;
- (j) «Porto», um lugar ou área geográfica em que tenham sido efetuados trabalhos de beneficiação ou instalados equipamentos que permitam a receção de navios, incluindo os fundeadouros sob jurisdição do porto;
- (k) «Restos de cozinha e de mesa», todos os restos alimentares, incluindo óleos alimentares utilizados, com origem em restaurantes, instalações de restauração e cozinhas;
- (l) «Capacidade de armazenamento suficiente», capacidade suficiente para armazenar os resíduos a bordo desde o momento da partida até ao porto de escala seguinte, incluindo os resíduos suscetíveis de serem gerados durante a viagem;
- (m) «Serviços regulares», o tráfego baseado numa lista de horários das partidas e chegadas publicada ou planeada entre portos identificados, ou as travessias recorrentes que consubstanciem um horário de funcionamento;
- (n) «Escala regular», viagens repetidas do mesmo navio, formando um padrão constante entre portos identificados, ou uma série de viagens entre os mesmos dois portos sem escalas intermédias;
- (o) «escala frequente», a escala efetuada por um navio no mesmo porto pelo menos uma vez por quinzena;
- (p) «GISIS», o sistema de informação mundial integrado nos navios criado pela Organização Marítima Internacional;

«Resíduos provenientes de navios», tal como definidos nas alíneas c) e d), devem ser considerados resíduos na aceção do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 2008/98/CE<sup>27</sup>.

### *Artigo 3.º* **Âmbito de aplicação**

A presente diretiva aplica-se a:

- (a) Todos os navios, qualquer que seja o seu pavilhão, que escalem ou operem num porto de um Estado-Membro, com exceção dos navios de guerra, das unidades auxiliares de marinha e dos navios pertencentes ou operados por um Estado e utilizados, no momento considerado, unicamente para fins de serviço público não comercial;
- (b) Todos os portos dos Estados-Membros habitualmente demandados pelos navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da alínea a).

Os Estados-Membros devem tomar medidas para garantir que, sempre que possível, os navios que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, entregam os resíduos de forma compatível com a presente diretiva.

---

<sup>27</sup> Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

## **PARTE 2: DISPONIBILIDADE DE MEIOS PORTUÁRIOS DE RECEÇÃO ADEQUADOS**

### *Artigo 4.º*

#### **Meios portuários de receção**

1. Os Estados-Membros devem assegurar a disponibilidade de meios portuários de receção adequados às necessidades dos navios que normalmente utilizam esse porto, sem lhes causar atrasos indevidos.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que:
  - (a) Os meios de receção têm capacidade para receber os tipos e as quantidades de resíduos provenientes dos navios que normalmente utilizam esse porto, tendo em conta as necessidades operacionais dos utilizadores do porto, as dimensões e a localização geográfica do porto, o tipo de navios que o demandam, e as isenções previstas no artigo 9.º
  - (b) As formalidades relativas à utilização das instalações de receção são simples e rápidas para evitar aos navios atrasos indevidos e as taxa cobradas pela entrega não são suscetíveis de criar desincentivos à utilização dos meios portuários de receção pelos navios;
  - (c) Os meios portuários de receção ocupam-se da gestão dos resíduos do navio de modo ambientalmente adequado, em conformidade com as disposições da Diretiva 2008/98/CE e outra legislação da União aplicável em matéria de resíduos. Para o efeito, os Estados-Membros devem prever a recolha separada dos resíduos provenientes dos navios nos portos, tal como previsto na legislação da União relativa aos resíduos, em especial a Diretiva 2008/98/CE, a Diretiva 2012/19/UE e a Diretiva 2006/66/CE. A alínea c) é aplicável sem prejuízo dos requisitos mais rigorosos impostos pelo Regulamento (CE) n.º 1069/2009 aplicáveis à gestão das sobras de cozinha e de mesa provenientes de transportes internacionais.
3. Os Estados-Membros utilizarão os formulários e procedimentos estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (OMI), para a comunicação ao Estado do porto de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção.

Quaisquer informações recebidas através deste procedimento devem igualmente ser transmitidas por via eletrónica à parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação referido no artigo 14.º da presente diretiva.
4. Os Estados-Membros devem investigar todos os casos de alegadas insuficiências comunicados e garantir que qualquer parte envolvida na entrega ou receção de resíduos de navios possa reclamar uma indemnização pelos prejuízos causados por atrasos indevidos.

### *Artigo 5.º*

#### **Planos de receção e gestão dos resíduos**

1. Deve ser elaborado e aplicado em cada porto um plano adequado de receção e gestão de resíduos, após consulta às partes implicadas, designadamente aos utilizadores do porto ou aos seus representantes. Tais consultas serão efetuadas tanto durante a fase de preparação inicial dos planos como depois da sua adoção, sobretudo se ocorrerem alterações no que toca aos requisitos dos artigos 4.º, 6.º e 7.º. Os requisitos pormenorizados para o desenvolvimento desses planos são apresentados no anexo 1.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que as seguintes informações constantes dos planos de receção e gestão dos resíduos sobre a disponibilidade de meios portuários de receção adequados, bem como sobre os custos conexos, são claramente comunicadas aos operadores de navios e colocadas à disposição do público, quer através do sítio dos portos quer impressas:
  - (a) Localização dos meios portuários de receção correspondentes a cada cais,
  - (b) Lista dos resíduos dos navios geridos habitualmente pelo porto;
  - (c) Lista das pessoas a contactar, operadores e serviços propostos;
  - (d) Descrição dos procedimentos de entrega dos resíduos;
  - (e) Descrição dos sistemas de recuperação dos custos; e ainda
  - (f) Descrição dos procedimentos de comunicação de alegadas insuficiências dos meios portuários de receção.

Estas informações devem ser igualmente comunicadas por via eletrónica à parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação a que se refere o artigo 14.º da presente diretiva, em conformidade com a Diretiva 2002/59/CE.

3. Os planos de receção e gestão de resíduos referidos no n.º 1 podem, se tal for aconselhável por motivos de eficácia, ser elaborados em colaboração por dois ou mais portos próximos na mesma região, com um nível adequado de participação de cada porto, desde que as necessidades e as disponibilidades dos meios de receção sejam individualizadas por porto.
4. Os Estados-Membros devem avaliar e aprovar os planos de receção e gestão de resíduos, controlar a respetiva aplicação e assegurar que os planos sejam de novo aprovados pelo menos de três em três anos depois de terem sido aprovados e reprovados, e sempre que tenham ocorrido mudanças sensíveis no funcionamento do porto. Estas alterações incluem, entre outras coisas, as mudanças estruturais do tráfego no porto, o desenvolvimento de novas infraestruturas, alterações na procura e disponibilização de meios portuários de receção, e o surgimento de novas técnicas de tratamento a bordo.

### **PARTE 3**

#### **ENTREGA DE RESÍDUOS PROVENIENTES DE NAVIOS**

##### *Artigo 6.º*

##### **Notificação prévia de resíduos**

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>28</sup>, que não seja um navio de pesca ou uma embarcação de recreio de comprimento inferior a 45 metros, que se dirija a um porto da UE, deve preencher corretamente o formulário constante do anexo 2 e comunicar essa informação à autoridade ou ao organismo designado para o efeito pelo Estado-Membro em que se situa o porto:
  - (a) Pelo menos 24 horas antes da chegada, se for conhecido o porto de escala;

---

<sup>28</sup> Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

- (b) Logo que se conheça o porto de escala, se esta informação só for obtida menos de 24 horas antes da chegada;
  - (c) O mais tardar à partida do porto precedente, se a duração da viagem for inferior a 24 horas.
2. As informações referidas no n.º 1 devem ser igualmente comunicadas por via eletrónica à parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação a que se refere o artigo 14.º da presente diretiva, em conformidade com a Diretiva 2010/65/UE e a Diretiva 2002/59/CE.
  3. A informação referida no n.º 1 deve ser conservada a bordo pelo menos até ao porto de escala seguinte e facultada às autoridades competentes dos Estados-Membros, a pedido destas.
  4. Os Estados-Membros devem assegurar que as informações comunicadas nos termos do presente artigo são devidamente analisadas e partilhadas com as competentes autoridades de aplicação da lei, sem demora.

#### *Artigo 7.º*

#### **Entrega de resíduos provenientes de navios**

1. O comandante de um navio que faça escala num porto da União deve, antes de sair do porto, entregar todos os resíduos a bordo do navio num meio portuário de receção em conformidade com as normas de descarga estabelecidas na Convenção MARPOL.
2. Aquando da entrega dos resíduos, o operador de resíduos ou a autoridade do porto em que foram entregues deve preencher rigorosamente o formulário do anexo 3 e entregar o recibo ao navio.

Este requisito não se aplica a pequenos portos sem pessoal ou a portos remotos, desde que o Estado-Membro onde se situa o porto comunique esta informação por via eletrónica na parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação referido no artigo 14.º da presente diretiva.
3. O operador, o agente ou o comandante de um navio abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE deve, antes da partida, comunicar por via eletrónica as informações do relatório de receção de resíduos à parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação a que se refere o artigo 14.º da presente diretiva, em conformidade com a Diretiva 2010/65/UE e com a Diretiva 2002/59/CE.
4. A informação referida no n.º 2 deve ser conservada a bordo pelo menos dois anos e facultada às autoridades competentes dos Estados-Membros, a pedido destas.
5. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, um navio pode continuar para o porto de escala seguinte sem entregar os seus resíduos se:
  - (a) Fizer escala menos de 24 horas ou as condições meteorológicas forem adversas;
  - (b) As informações fornecidas em conformidade com os anexos 2 e 3 revelam a existência de capacidade de armazenagem específica suficiente para todos os resíduos já acumulados e que serão acumulados durante a viagem prevista do navio até ao porto de escala seguinte.
6. A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação da exceção baseada na capacidade de armazenamento específica suficiente, devem ser atribuídas

competências de execução à Comissão para definir a metodologia a utilizar para o cálculo da capacidade de armazenagem específica suficiente a bordo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2.

7. Se o porto de escala seguinte está localizado fora da União, ou se existirem razões para crer que não dispõe de meios adequados de receção, ou se esse porto for desconhecido, o Estado-Membro deve exigir que o navio entregue os seus resíduos antes da partida.
8. O n.º 2 é aplicável sem prejuízo da imposição aos navios de condições de entrega mais rigorosas adotadas em conformidade com o direito internacional.

#### *Artigo 8.º*

#### **Sistemas de recuperação dos custos**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os custos de exploração de meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios, com a exceção dos resíduos da carga, são cobertos mediante a cobrança de uma taxa aos navios. Esses custos incluem os elementos enumerados no anexo 4.
2. Os sistemas de recuperação dos custos não consubstanciarão um incentivo para que os navios descarreguem os seus resíduos no mar. Para o efeito, os Estados-Membros devem aplicar os seguintes princípios na conceção e aplicação dos sistemas de recuperação dos custos nos portos:
  - (a) Parte da taxa a pagar pelos navios é uma remuneração indireta, que será paga quer sejam ou não entregues resíduos num meio portuário de receção;
  - (b) A taxa indireta cobrirá os custos administrativos indiretos, bem como uma parte significativa dos custos operacionais diretos, como disposto no anexo 4. A parte significativa dos custos operacionais diretos representará pelo menos 30 % do total anual dos custos diretos da efetiva entrega de resíduos;
  - (c) A fim de proporcionar um incentivo máximo para a entrega de resíduos, como definidos no anexo V da Convenção MARPOL, incluindo os resíduos recolhidos em redes durante as operações de pesca, a taxa indireta a cobrar deve abranger todos os custos dos meios portuários de receção dos resíduos, a fim de assegurar o direito de entrega sem quaisquer encargos diretos adicionais;
  - (d) A taxa indireta não abrange os resíduos provenientes de sistemas de tratamento de efluentes gasosos, cujos custos devem ser cobertos com base nos tipos e nas quantidades de resíduos entregues.
3. A parte dos custos que eventualmente não seja coberta pela taxa referida na alínea b), deve ser coberta com base nos tipos e nas quantidades de resíduos efetivamente entregues pelo navio.
4. As taxas podem ser diferenciadas segundo, nomeadamente, a categoria, o tipo, a dimensão e o tipo de tráfego do navio, bem como no que diz respeito aos serviços prestados fora das horas normais de funcionamento do porto.
5. As taxas são reduzidas se a conceção, o equipamento e a exploração do navio permitirem demonstrar que o navio produz quantidades reduzidas de resíduos e que os gere de forma sustentável e respeitadora do ambiente. A Comissão fica habilitada,

por meio de atos delegados, em conformidade com o artigo 19.º, a definir os critérios para determinar que um navio cumpre os requisitos estabelecidos no presente número no que diz respeito à gestão de resíduos a bordo do navio.

6. Para assegurar que as taxas cobradas são equitativas, transparentes e não discriminatórias e refletem os custos dos meios e serviços oferecidos e, quando adequado, utilizados, o montante das taxas e a sua base de cálculo são dados a conhecer aos utilizadores do porto.

#### *Artigo 9.º*

##### **Isenções**

1. Os Estados-Membros podem isentar os navios que escalam os seus portos das obrigações enunciadas nos artigos 6.º, 7.º, n.º 1, e 8.º cumulativamente, se existirem elementos de prova suficientes de que:
  - (a) O navio efetua serviços regulares, com escalas frequentes e regulares;
  - (b) Existem disposições para assegurar a entrega dos resíduos e o pagamento da taxa num porto da sua rota;
  - (c) A disposição prevista na alínea b) é comprovada por um contrato assinado com um porto ou uma empresa de gestão dos resíduos, recibos de entrega de resíduos e confirmação de que o acordo foi aceite por todos os portos na rota do navio. O acordo de entrega e pagamento da taxa é celebrado num porto situado na União, a fim de constituir um elemento de prova suficiente em conformidade com o disposto no presente número.
2. Se a isenção for concedida, o Estado-Membro em que se situa o porto emite um certificado de isenção com base no formato definido no anexo 5, que confirma que o navio satisfaz as condições e os requisitos necessários para beneficiar da isenção e qual a sua duração.
3. Os Estados-Membros devem comunicar as informações do certificado de isenção por via eletrónica à parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação a que se refere o artigo 14.º da presente diretiva, em conformidade com a Diretiva 2010/65/UE e a Diretiva 2002/59/CE.
4. Os Estados-Membros devem assegurar um controlo eficaz e uma aplicação efetiva do regime para a entrega e o pagamento pelos navios isentos que demandam os seus portos.

## **PARTE 4: APLICAÇÃO DA LEI**

#### *Artigo 10.º*

##### **Inspeções**

Os Estados-Membros devem assegurar que qualquer navio pode ser objeto de inspeção para se verificar se cumpre os requisitos da presente diretiva.

*Artigo 11.º*

**Inspeções de Controlo pelo Estado do Porto**

As inspeções aos navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE devem ser realizadas em conformidade com as disposições nela estabelecidas, de forma a que em todas essas inspeções se verifique que o navio satisfaz as exigências dos artigos 6.º, 7.º e 9.º.

*Artigo 12.º*

**Inspeções externas ao Controlo pelo Estado do Porto**

1. No que diz respeito às inspeções de navios não abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE, os Estados-Membros velam por que sejam efetuadas inspeções a um mínimo de 20 % do número total anual dos navios individuais existentes em cada uma das categorias a seguir enumeradas:
  - (a) Navios nacionais que arvorem a bandeira nacional, de 100 toneladas de arqueação bruta ou mais, e que fazem escala no Estado-Membro em causa;
  - (b) Navios de pesca de 100 toneladas de arqueação bruta ou mais, que fazem escala no Estado-Membro em causa;
  - (c) Embarcações de recreio de 100 toneladas de arqueação bruta ou mais, que fazem escala no Estado-Membro em causa;
2. Os resultados das inspeções referidas no n.º 1 devem ser registados na parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação referido no artigo 15.º da presente diretiva.
3. Os Estados-Membros devem definir os procedimentos para as inspeções de navios de pesca e embarcações de recreio com arqueação bruta inferior a 100 toneladas, a fim de garantir a conformidade com os requisitos aplicáveis da presente diretiva.
4. Se a autoridade relevante do Estado-Membro não estiver satisfeita com os resultados da inspeção, deverá, sem prejuízo da aplicação das sanções referidas no artigo 16.º, garantir que o navio não deixa o porto até ter procedido à entrega dos seus resíduos num meio portuário de receção, de acordo com o artigo 7.º.

*Artigo 13.º*

**Sistema de Informação, Controlo e Aplicação**

A aplicação e o cumprimento da diretiva devem ser facilitados através da apresentação de relatórios por via eletrónica e do intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, em conformidade com os artigos 14.º e 15.º.

*Artigo 14.º*

**Comunicação e intercâmbio de informações**

1. A comunicação e o intercâmbio de informações devem basear-se no sistema de intercâmbio de informações marítimas da União (SafeSeaNet) referido no artigo 22.º, n.º 3, alínea a), e no anexo III da Diretiva 2002/59/CE.
2. Os Estados-Membros assegurarão que os seguintes dados são comunicados por via eletrónica e num prazo razoável, em conformidade com a Diretiva 2010/65/CE:

- (a) Informações sobre a hora efetiva de chegada e a hora de partida de cada navio abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2002/59/CE, que faça escala num porto da UE, juntamente com um identificador do porto em causa;
  - (b) A informação da notificação de resíduos constante do anexo 2;
  - (c) A informação da receção de resíduos constante do anexo 3;
  - (d) A informação do certificado de isenção resíduos constante do anexo 5.
3. Os Estados-Membros devem garantir, na medida do possível, que os navios de pesca e as embarcações de recreio com mais de 100 toneladas de arqueação bruta que façam escala num porto da União devem também comunicar a informação sobre a hora efetiva de chegada e de partida.
4. As informações comunicadas para efeitos dos artigos 4.º e 5.º, n.º 2, serão posteriormente transmitidas pela Comissão à base de dados sobre os meios portuários de receção da OMI no âmbito da GISIS.

#### *Artigo 15.º*

#### **Registo de inspeções**

1. A Comissão cria, mantém e atualiza uma base de dados das inspeções, à qual todos os Estados-Membros estão ligados e que contém todas as informações exigidas para a aplicação do regime de inspeções previsto na presente diretiva. Essa base de dados baseia-se na base de dados das inspeções referida no artigo 24.º da Diretiva 2009/16/CE e tem funcionalidades semelhantes a esta última.
2. Os Estados-Membros asseguram que as informações relacionadas com as inspeções realizadas por força da presente diretiva, incluindo informações sobre incumprimentos e decisões de proibição de partida, são transferidas sem demora para a base de dados das inspeções assim que o relatório da inspeção esteja concluído, a ordem de proibição de partida seja levantada ou concedida uma isenção.
3. Os Estados-Membros asseguram que as informações transferidas para a base de dados das inspeções são validadas no prazo de 72 horas.
4. A Comissão assegura que a base de dados das inspeções possibilita extrair quaisquer dados pertinentes comunicados pelos Estados-Membros para efeitos de controlo da aplicação da diretiva.
5. Os Estados-Membros têm acesso em qualquer momento às informações registadas.

#### *Artigo 16.º*

#### **Sanções**

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis à violação das disposições nacionais aprovadas para efeitos da presente diretiva e tomam as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

## **PARTE 5: DISPOSIÇÕES FINAIS**

### *Artigo 17.º*

#### **Intercâmbio de experiências**

A Comissão deve propiciar a organização de encontros para o intercâmbio de experiências entre as autoridades nacionais dos Estados-Membros e peritos, incluindo os provenientes do setor privado, sobre a aplicação da presente diretiva nos portos da União.

### *Artigo 18.º*

#### **Procedimento de alteração**

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 19.º a fim de alterar os anexos da presente diretiva e as referências aos instrumentos da OMI na medida do necessário para os tornar conformes com a legislação da União ou para ter em conta os desenvolvimentos internacionais, nomeadamente na OMI.
2. Os anexos da presente diretiva também podem ser alterados quando tal for necessário para melhorar a aplicação e os mecanismos de controlo estabelecidos pela presente diretiva, em particular os previstos nos artigos 6.º, 7.º e 9.º, a fim de assegurar a efetiva notificação e entrega de resíduos, e a correta aplicação das isenções.
3. Em circunstâncias excepcionais, devidamente justificadas por uma análise adequada da Comissão, e a fim de evitar uma ameaça grave e inaceitável para a segurança marítima, a saúde, as condições de vida ou de trabalho a bordo ou o meio marinho, ou incompatibilidades com a legislação marítima da União, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 19.º, para alterar a presente diretiva para que não se aplique, para efeitos da presente diretiva, uma alteração da Convenção MARPOL.
4. Esses atos delegados são adotados pelo menos três meses antes do termo do período estabelecido internacionalmente para a aceitação tácita da alteração em causa, ou da data prevista para a entrada em vigor da referida alteração. No período anterior à entrada em vigor desses atos delegados, os Estados-Membros abstêm-se de qualquer iniciativa destinada a integrar a alteração na legislação nacional ou a aplicá-la ao instrumento internacional em causa .

### *Artigo 19.º*

#### **Exercício de delegação**

1. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 8.º, n.º 5, e no artigo 18.º, n.º 1, n.º 2 e n.º 3, é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de [data de entrada em vigor]. A Comissão apresenta um relatório relativo à delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do final do período de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período.
2. A delegação pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da

sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

3. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
4. Os atos delegados só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

#### *Artigo 20.º*

##### **Comités**

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002, na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

#### *Artigo 21.º*

##### **Alterações à Diretiva 2009/16/CE**

A Diretiva 2009/16/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) O artigo 13.º é alterado da seguinte forma:
  - (a) No n.º 1, é aditada a seguinte alínea d):
    - (d) «Verifica se o navio está conforme com o artigo 6.º, o artigo 7.º e o artigo 9.º, se for o caso, da Diretiva 201X/XX/UE relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios.»
  - (b) No n.º 3 é aditada a seguinte disposição no final do primeiro parágrafo:  
«... ou da Diretiva 201X/XX/UE».
  - (c) É aditado o seguinte número:
    - (4) «Se, após a inspeção a que se refere o ponto 1, alínea d), ou a que se refere o n.º 3, o inspetor não estiver convencido de que o navio está em conformidade com a Diretiva 201X/XX/UE, o navio não será autorizado a deixar o porto, sem prejuízo da aplicação das sanções referidas no artigo 16.º da Diretiva 201X/XX/UE, até que entregue os seus resíduos num meio portuário de receção.»
- (2) No anexo I.II.2B, é aditado o seguinte travessão no final da lista de fatores imprevistos:
  - «Navios cujo incumprimento do dever de entregar os seus resíduos em conformidade com o artigo 7.º da Diretiva 201X/XX/UE tenha sido revelado, ou cuja não conformidade com a Diretiva 201X/XX/EU tenha sido objeto de informações comunicadas nos termos do artigo 6.º da Diretiva 201X/XX/UE».
- (3) No anexo IV, são aditados os seguintes pontos:

- (51) Cópia dos documentos de notificação prévia dos resíduos mantidos a bordo, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 3, da Diretiva 201X/XX/UE
- (52) Os formulários normalizados de receção de resíduos emitidos em conformidade com o artigo 7.º da Diretiva 201X/XX/UE.
- (53) Certificado de isenção emitido em conformidade com o artigo 9.º da Diretiva 201X/XX/UE.

#### *Artigo 22.º*

#### **Alterações à Diretiva 2010/65/CE**

A Diretiva 2010/65/UE é alterada do seguinte modo:

O anexo, ponto A, n.º 4, é alterado do seguinte modo:

«4. Notificação de resíduos provenientes de navios, incluindo resíduos da carga

Artigos 6.º e 7.º da Diretiva 201X/XX/UE do Parlamento Europeu e do Conselho».

#### *Artigo 23.º*

#### **Revogação**

A Diretiva 2000/59/CE é revogada.

As remissões para a diretiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente diretiva.

#### *Artigo 24.º*

#### **Revisão**

A Comissão procede à avaliação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho o mais tardar sete anos após a sua entrada em vigor.

#### *Artigo 25.º*

#### **Transposição**

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até 31 de dezembro de 2020, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

#### *Artigo 26.º*

#### **Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 27.º*  
**Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Estrasburgo, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*