



2018/0012(COD)

18.9.2018

PARECER

da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre a 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 (COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD))

Relator de parecer (*): Bas Eickhout

(*) Comissão associada – artigo 54.º do Regimento

PA_Legam

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

As descargas de resíduos dos navios constituem uma ameaça crescente para o ambiente marinho, com impactos para a saúde humana e dispendiosas consequências económicas. Embora as fontes terrestres sejam as principais contribuintes para o lixo marinho, as fontes marítimas são responsáveis por uma proporção significativa desta poluição, com uma média de cerca de 32 %, a nível da UE, e valores até 50 % no caso de algumas bacias marítimas da UE. A fim de resolver a questão do lixo marinho proveniente dos navios, a Comissão apresentou uma proposta de revisão da Diretiva «Meios portuários de receção» (MPR).

A proposta da Comissão exige que todos os portos da União instituem um sistema de isenção das taxas especiais de 100 % para o lixo, a fim de suprimir o incentivo económico de descarga de resíduos no mar por parte dos navios. O relator saúda esta importante alteração proposta pela Comissão. Os navios não devem ter incentivos económicos para descarregar lixo no mar.

O relator congratula-se igualmente com a inclusão dos navios de pesca nos sistemas de recuperação dos custos. Contudo, não foram propostas medidas específicas no que diz respeito às artes de pesca propriamente ditas, apesar de se perder uma grande parte das redes de pesca (33 %), o que dá origem a «pesca fantasma», que afeta as unidades populacionais de peixes e provoca danos na fauna marinha. Esta situação gera também prejuízos económicos significativos, uma vez que, muitas vezes, as redes causam danos a outros navios. O relator atribui um importante papel aos regimes obrigatórios de responsabilidade alargada do produtor para resolver esta questão. Os Estados-Membros devem recorrer a taxas moduladas para incentivar a conceção de artes que permitam uma reciclagem facilitada, assim como uma taxa de consignação sobre novas vendas de artes para incentivar a devolução em fim de vida.

Além disso, o relator considera que quando um navio perde uma arte de pesca deve ser obrigado a fornecer todas as informações pertinentes à autoridade competente do Estado-Membro de pavilhão. Estas informações devem ser recolhidas de forma sistemática numa base de dados central (SafeSeaNet), para acompanhar a situação, identificar problemas específicos e facilitar a recuperação. Tal contribuirá igualmente para impor a proibição do dumping das artes de pesca velhas. Estes dados constituirão a base da prestação periódica de informações por parte da Comissão, o que permitirá localizar as artes de pesca perdidas de forma a contribuir para programas e outras medidas de recuperação.

Muitas vezes, os navios de pesca capturam resíduos com as suas redes. Segundo o relator, não deve haver desincentivo económico ao transporte destes resíduos para um porto. A Comissão pretende incentivar a entrega dos resíduos capturados passivamente através da sua inclusão no sistema de taxas indiretas de 100 %. O relator considera este aditamento útil mas que, no entanto, poderia ainda resultar numa taxa global mais elevada para os navios de pesca. Por conseguinte, o relator introduz o requisito de os custos da recolha dos resíduos capturados passivamente em instalações portuárias de receção e subsequente tratamento serem financiados a partir de fontes de rendimento alternativas decorrentes da Diretiva MPR revista, por exemplo através dos novos regimes MPR, ou através de subvenções.

A Comissão introduz o conceito de navios ecológicos: os navios que reduzem os seus resíduos a bordo podem beneficiar de uma taxa reduzida. Segundo o relator, é necessário clarificar e harmonizar os requisitos mínimos. O relator introduz num novo anexo um conjunto de ações, em consonância com os princípios da economia circular e as orientações da Convenção MARPOL relativamente ao lixo. As medidas vão desde a separação e recolha na fonte à

formação e à minimização de materiais descartáveis.

Além disso, o relator propõe garantir que a descarga de lixo e resíduos relacionados com a poluição atmosférica, se cometida com dolo, mera culpa ou negligência grave, seja considerada infração penal ao abrigo do Direito da União e exigindo, por conseguinte, que os Estados-Membros adotem sanções adequadas. As exceções a este aditamento devem refletir as estabelecidas na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL).

Por último, as plataformas «offshore» utilizadas para a produção e o armazenamento de petróleo, quer fixas quer flutuantes, não são atualmente abrangidas pela proposta da Comissão de revisão da Diretiva MPR. Em 2015, a UE possuía 232 plataformas offshore, operadas por entre 100 a 200 pessoas cada. Os analistas concluíram que estas plataformas representam uma parte significativa das fontes de resíduos no mar. O relator propõe garantir que os seus resíduos também sejam transportados para instalações portuárias de receção.

ALTERAÇÕES

A Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

Alteração 1

Proposta de diretiva

Título 1

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
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	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 2005/35/EC, a Diretiva 2009/16/CE e a Diretiva 2010/65/UE

(alteração relacionada com a alteração ao artigo 20.º-A (novo), que propõe alterar a definição de substâncias poluentes na diretiva relativa à poluição por navios.)

Justificação

A Diretiva 2005/35/CE estabelece normas relativas à imposição de sanções no caso de descargas de substâncias poluentes por navios. Atualmente, a Diretiva 2005/35/CE apenas abrange os resíduos constantes dos anexos I (hidrocarbonetos) e II (substâncias líquidas nocivas a granel) da Convenção MARPOL 73/78. A referida diretiva deve ser alterada para incluir as descargas dos anexos V (lixo) e VI (resíduos) relacionados com a poluição atmosférica.

Alteração 2

Proposta de diretiva

Considerando 2

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
(2) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («Convenção MARPOL») prevê proibições	(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.

gerais das descargas de navios *e de plataformas fixas ou flutuantes* 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.

Justificação

A Convenção MARPOL também regula as descargas de plataformas fixas ou flutuantes. Estas devem ser acrescentadas aqui.

Alteração 3

Proposta de diretiva

Considerando 4

Texto da Comissão

(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.

Alteração

(4) Nas últimas duas décadas, a Convenção MARPOL e os seus anexos sofreram alterações importantes que instituem normas mais estritas *para a entrega de resíduos* e proibições de descarregar no mar os resíduos provenientes dos navios.

Justificação

A Convenção MARPOL aborda também a entrega de resíduos em meios portuários de receção.

Alteração 4

Proposta de diretiva

Considerando 7

Texto da Comissão

(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

Alteração

(7) Apesar destes desenvolvimentos regulamentares, as descargas de resíduos no mar continuam a verificar-se, *com enormes custos ambientais, sociais e económicos*. Isso deve-se a um conjunto de

recepção adequados nos portos, a aplicação da legislação é frequentemente insuficiente e existe falta de incentivos para entregar os resíduos em terra.

fatores, a saber, nem sempre existem meios portuários de recepção adequados nos portos, a aplicação da legislação é frequentemente insuficiente e existe falta de incentivos para entregar os resíduos em terra.

Alteração 5

Proposta de diretiva Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(7-A) Apesar das melhorias registadas, ainda são desperdiçados muitos alimentos, nomeadamente em navios de cruzeiro. A gestão dos resíduos alimentares continua a ser um domínio em que é necessário desenvolver práticas de recolha separada e de reutilização.

Alteração 6

Proposta de diretiva Considerando 12

Texto da Comissão

Alteração

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

(12) A recolha separada de resíduos provenientes de navios, incluindo as artes de pesca abandonadas, é necessária para garantir a sua recuperação ***para a reutilização ou reciclagem*** numa fase posterior da cadeia de gestão de resíduos ***e para evitar que causem danos aos animais marinhos e ao meio marinho***. O lixo é frequentemente separado a bordo dos navios, em conformidade com as normas e padrões internacionais, e a legislação da União deverá assegurar que estes esforços de separação de resíduos a bordo não são prejudicados pela falta de disposições de recolha separada em terra. ***Os Estados-Membros devem encorajar o tipo de recolha separada mais adequado às***

suas características dos portos.

Alteração 7

Proposta de diretiva Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(12-A) A recolha separada de resíduos, tais como resíduos alimentares, lubrificantes e fuelóleo, deve continuar a ser desenvolvida com a finalidade específica de permitir a sua reutilização em consonância com os princípios da economia circular.

Alteração 8

Proposta de diretiva Considerando 13

Texto da Comissão

Alteração

(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.

(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. ***A Comissão Europeia estima que o plástico representa mais de 80 % do lixo marinho e que as artes de pesca que contêm plásticos representam 27 % do lixo marinho encontrado nas praias europeias, o que equivale a 11 000 toneladas por ano.***

Alteração 9

Proposta de diretiva Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-A) A Diretiva 2008/98/CE estabelece medidas de prevenção de resíduos a

adotar pelos Estados-Membros para evitar a produção de resíduos. Estas medidas devem ter, nomeadamente, como objetivo travar a produção de lixo marinho, a fim de contribuir para o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas de prevenir, e reduzir significativamente, a poluição marinha de todos os tipos.

Alteração 10

Proposta de diretiva Considerando 13-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-B) As plataformas fixas ou flutuantes também contribuem para o lixo marinho e deveriam ser obrigadas a dispor de um plano de gestão dos resíduos e a depositar os seus resíduos nos portos da União a intervalos regulares.

Alteração 11

Proposta de diretiva Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(15-A) A Convenção Internacional para o Controlo e a Gestão das Águas de Lastro e dos Sedimentos dos Navios da OMI (Convenção das Águas de Lastro), de 13 de fevereiro de 2004, entrou em vigor em 8 de setembro de 2017. A Convenção das Águas de Lastro obriga todos os navios a efetuarem procedimentos de gestão da água de lastro de acordo com as normas da OMI e exige que os portos e terminais concebidos para a limpeza e reparação de tanques de lastro disponham de instalações adequadas para a receção dos sedimentos.

Alteração 12

Proposta de diretiva Considerando 18

Texto da Comissão

(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.

Alteração

(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. ***A entrega de resíduos recuperados passivamente não deve originar custos adicionais para os navios de pesca.***

Alteração 13

Proposta de diretiva Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(18-A) Os pescadores podem desempenhar um papel importante na limpeza do lixo marinho, ao devolverem ao porto os resíduos de pesca recolhidos de forma passiva para que possam ser geridos adequadamente. De forma a promover a entrega de resíduos capturados de forma passiva, ou seja, recolhidos pelas redes durante as operações de pesca normais, os Estados-Membros devem cobrir os custos associados à entrega destes resíduos nos meios portuários de receção, bem como a respetiva gestão posterior, com as receitas

geradas por fontes de rendimento alternativas.

Alteração 14

Proposta de diretiva Considerando 18-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(18-B) Para resolver o problema dos resíduos marinhos de forma eficaz, os Estados-Membros devem também envidar esforços para elaborar estratégias e planos para reduzir a dispersão no mar das artes de pesca, incluindo através de subvenções do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP), bem como com o apoio dos fundos estruturais e da Cooperação Territorial Europeia (CTE) e com a necessária participação ativa das regiões. É igualmente oportuno encorajar novos instrumentos de governação e boas práticas, como, por exemplo, os que estão em estudo no mar Adriático, no âmbito dos projetos cofinanciados por fundos da CTE, reconhecendo igualmente o novo papel de sentinelas do mar das frotas de pesca.

Alteração 15

Proposta de diretiva Considerando 19

Texto da Comissão

Alteração

(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.

(19) O conceito de «navio ecológico» deve ser *aplicado* no que respeita à gestão dos resíduos. *Devem ser estabelecidos requisitos mínimos em toda a União e aplicados tão harmonizada quanto possível*, de modo *a* que um sistema de compensação eficaz possa ser aplicado aos navios que reduzam os seus resíduos a bordo *através de uma prevenção e gestão ambientalmente sustentável dos resíduos*,

em conformidade com as práticas de excelência e com as orientações de 2017 da OMI relativas à aplicação do anexo V da Convenção MARPOL. Os Estados-Membros devem encorajar práticas que vão além das normas obrigatórias.

Alteração 16

Proposta de diretiva Considerando 20

Texto da Comissão

(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.

Alteração

(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. *Não obstante, tal não deve aplicar-se a resíduos de carga que não possam ser facilmente recuperados, nomeadamente substâncias de viscosidade elevada e flutuação persistente, como a parafina. Estas substâncias podem ter baixo valor económico e, portanto, existe o risco de serem libertadas no mar, se não puderem ser entregues nos meios portuários de receção de um porto.*

Alteração 17

Proposta de diretiva Considerando 22-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(22-A) A fim de melhorar a segurança marítima e reforçar a proteção do meio marinho, a Diretiva 2005/35/CE do

**Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A}
deve ser alterada de modo a incidir
também sobre a poluição causada por
resíduos de navios, conforme definido nos
anexos IV a VI da Convenção MARPOL e
no Direito da União, assim como com o
intuito de assegurar que sejam aplicadas
sanções adequadas aos responsáveis por
descargas ilegais.**

**^{1-A} Diretiva 2005/35/CE do Parlamento
Europeu e do Conselho, de 7 de setembro
de 2005, relativa à poluição por navios e à
introdução de sanções, incluindo sanções
penais, por crimes de poluição (JO L 255
de 30.9.2005, p. 11.).**

Justificação

A Diretiva 2005/35/CE estabelece normas relativas à imposição de sanções no caso de descargas de substâncias poluentes por navios. Atualmente, só abrange os resíduos constantes dos anexos I (hidrocarbonetos) e II (substâncias líquidas nocivas a granel) da Convenção MARPOL. Deve ser alterada para também incluir as descargas dos anexos IV (esgotos sanitários), V (lixo) e VI (resíduos relacionados com a poluição atmosférica).

Alteração 18

Proposta de diretiva Considerando 24

Texto da Comissão

(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

Alteração

(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.

informações sobre os meios portuários de receção disponíveis em portos diferentes *e sobre as perdas de artes de pesca.*

Alteração 19

Proposta de diretiva

Considerando 30

Texto da Comissão

(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.

Alteração

(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 **alterar o** conceito comum de «navio ecológico», **tendo simultaneamente em conta as boas práticas e as abordagens ascendentes existentes**, 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.

Alteração 20

Proposta de diretiva

Artigo 2 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

**a-A) «Plataforma fixa ou flutuante»,
qualquer plataforma fixa ou flutuante**

situada no alto mar, incluindo plataformas de perfuração e instalações flutuantes de produção, armazenamento, carga ou descarga utilizadas para a produção e o armazenamento de qualquer substância ou material, em estado sólido, líquido ou gasoso;

Alteração 21

Proposta de diretiva Artigo 2 – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão

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;

Alteração

c) «Resíduos provenientes de navios», todos os resíduos, incluindo os resíduos da carga, produzidos no serviço do navio ou *de uma plataforma fixa ou flutuante, ou durante as operações de carga, descarga e limpeza e reparação do navio, incluindo sedimentos da limpeza ou da reparação dos taques de lastro*, 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;

Alteração 22

Proposta de diretiva Artigo 2 – n.º 1 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) «Resíduos capturados passivamente», resíduos recolhidos acidentalmente pelas redes durante as operações de pesca;

Alteração 23

Proposta de diretiva Artigo 2 – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão

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;

Alteração

d) «Resíduos da carga», os restos das matérias transportadas como carga a bordo que permanecem no convés, em porões ou em **tanques de carga** 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;

Alteração 24

Proposta de diretiva

Artigo 2 – n.º 1 – alínea f-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

f-A) «Arte de pesca», qualquer elemento ou componente de um equipamento utilizado na pesca e na aquicultura para atrair e capturar recursos biológicos marinhos ou que flutue à superfície do mar e seja utilizado com o objetivo de atrair e capturar recursos biológicos marinhos;

Alteração 25

Proposta de diretiva

Artigo 2 – n.º 1 – alínea l)

Texto da Comissão

Alteração

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;

l) «Capacidade de armazenamento suficiente», capacidade **específica** suficiente para **cada tipo de** resíduos **a armazenar** a bordo desde o momento da partida até ao porto de escala seguinte, incluindo os resíduos suscetíveis de serem gerados durante a viagem;

Alteração 26

Proposta de diretiva

Artigo 4 – n.º 2 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) Os portos e os terminais em que decorrem as operações de limpeza e de reparação de tanques de lastro dispõem de meios portuários adequados para a receção de sedimentos;

Alteração 27

Proposta de diretiva

Artigo 4 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

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.

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 ***para facilitar a sua reutilização e reciclagem***, tal como previsto na legislação da União relativa aos resíduos, em especial a Diretiva 2008/98/CE, ***a Diretiva 94/62/CE^{1-A} do Parlamento Europeu e do Conselho***, 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.

^{1-A} Diretiva 94/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 1994, relativa a embalagens e resíduos de embalagens (JO L 365 de 31.12.1994, p. 10)

Alteração 28

Proposta de diretiva
Artigo 4 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. *As autoridades portuárias em causa ou, na sua ausência, as autoridades competentes, devem velar por que as operações de entrega ou receção de resíduos sejam acompanhadas de medidas de segurança suficientes para evitar riscos tanto pessoais como ambientais nos portos que são objeto da presente diretiva.*

Alteração 29

Proposta de diretiva
Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

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.

1. Deve ser elaborado e aplicado em cada porto um plano adequado de receção e gestão de resíduos, após consulta às partes implicadas, ***incluindo os*** utilizadores do porto ou ***os*** seus representantes ***e a sociedade civil***. 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.

Alteração 30

Proposta de diretiva
Artigo 5 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. *Os portos de muito pequena dimensão, caracterizados por um tráfego baixo ou raro de embarcações de recreio, podem ser isentos do âmbito de aplicação do presente artigo se os seus meios de*

recepção de resíduos estiverem integrados no sistema de gestão de resíduos gerido pelo município ou em seu nome, e se os Estados-Membros onde se situam garantirem que as informações sobre o sistema de gestão de resíduos sejam disponibilizadas aos utilizadores desses portos.

Os Estados-Membros onde se situam esses portos devem comunicar-lhes, por via eletrónica, através do sistema de informação, controlo e aplicação referido no artigo 14.º da presente diretiva.

Alteração 31

Proposta de diretiva Secção 3 – título

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
Entrega de resíduos provenientes de navios	Descarga e entrega de resíduos provenientes de navios

(A presente alteração está ligada à alteração ao artigo 7.º, n.º 1)

Justificação

Esta secção deveria também abordar as proibições de descarga aplicáveis de acordo com a Convenção MARPOL.

Alteração 32

Proposta de diretiva Artigo 7 – título

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
Entrega de resíduos provenientes de navios	Descarga e entrega de resíduos provenientes de navios

(A presente alteração está ligada à alteração ao artigo 7.º, n.º 1)

Justificação

Este artigo deveria também abordar as proibições de descarga aplicáveis de acordo com a Convenção MARPOL.

Alteração 33

Proposta de diretiva

Artigo 7 – n.º 1

Texto da Comissão

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.

Alteração

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 *e, após deixar o porto, não pode descarregar lixo no mar*, em conformidade com as normas de *entrega e de* descarga *e com os regulamentos estabelecidos* na Convenção MARPOL. *Este requisito também se aplica aos sedimentos resultantes da limpeza e reparação dos tanques de lastro, em conformidade com a Convenção das Águas de Lastro.*

Alteração 34

Proposta de diretiva

Artigo 7 – n.º 7

Texto da Comissão

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.

Alteração

7. *Se, com base nas informações disponíveis, incluindo as informações disponíveis por via eletrónica na parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação referido no artigo 14.º da presente diretiva ou no GISIS, não se puder concluir que o porto de escala seguinte* 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.

Alteração 35

Proposta de diretiva

Artigo 7 – n.º 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

8-A. *O comandante de uma plataforma fixa ou flutuante deve assegurar que os seus resíduos sejam entregues num meio portuário de receção, a intervalos regulares, em conformidade com a Convenção MARPOL.*

Alteração 36

Proposta de diretiva Artigo 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 7.º-A

O capitão de um navio que faça escala num porto da União deve, antes de sair do porto, aplicar procedimentos de lavagem prévia para substâncias flutuantes persistentes de alta viscosidade, incluindo parafina, em conformidade com o Anexo II à Convenção MARPOL, e descarregar todos os resíduos ou misturas de água no porto de descarga até o reservatório estar vazio e as canalizações de descarga estarem isentas de resíduos.

Justificação

Dada a adoção, em fevereiro de 2018, das propostas de alterações do PPR que exigem a pré-lavagem das cisternas com flutuantes persistentes de alta viscosidade, que serão apreciadas tendo em vista a sua aprovação e inclusão no Anexo II na 73.ª sessão do MEPC, a UE deve incluir estes requisitos na versão revista da Diretiva MPR e, portanto, no direito da União, acrescentando a obrigação de garantir que as canalizações de descarga estejam isentas de resíduos. Especialmente a parafina é descarregada nos mares, chegando assim às praias europeias, o que cria problemas para a vida selvagem.

Alteração 37

Proposta de diretiva Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

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.

Alteração

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os custos de exploração de meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios, ***incluindo resíduos de carga de substâncias flutuantes persistentes de alta viscosidade, mas excluindo outros*** resíduos da carga, são cobertos mediante a cobrança de uma taxa aos navios. Esses custos incluem os elementos enumerados no anexo 4.

Alteração 38

Proposta de diretiva

Artigo 8 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

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.

Alteração

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 ***e os resíduos carga de substâncias flutuantes persistentes de alta viscosidade***, 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;

Alteração 39

Proposta de diretiva

Artigo 8 – n.º 2 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) A fim de evitar que os custos da recolha nos meios portuários de receção e do tratamento posterior dos resíduos recuperados de forma passiva sejam suportados pelos utilizadores do porto, os

Estados-Membros devem cobrir estes custos, na sua totalidade, com as receitas geradas pelos sistemas alternativos de financiamento enumerados no anexo 4;

Alteração 40

Proposta de diretiva Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão

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.***

Alteração

5. As taxas são reduzidas se a conceção, o equipamento, ***as políticas em matéria de contratos públicos*** e a exploração do navio permitirem demonstrar que o navio produz quantidades reduzidas de resíduos ***da categoria à qual se aplicam as taxas*** e que os gere de forma sustentável e respeitadora do ambiente, ***em conformidade com o anexo 4-A, para os navios que não os navios de pesca, e em conformidade com o anexo 4-B, para os navios de pesca. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 19.º para alterar os anexos 4-A e 4-B de modo a alterar os requisitos mínimos harmonizados existentes.***

Alteração 41

Proposta de diretiva Artigo 9 – n.º 1 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

b-A) a isenção não tem repercussões negativas na segurança marítima, na saúde, nas condições de vida ou de trabalho ou no meio marinho;

Alteração 42

Proposta de diretiva Artigo 12 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

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:

Alteração

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Alteração 43

**Proposta de diretiva
Artigo 12 – n.º 1-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Os Estados-Membros estabelecem procedimentos para a inspeção dos navios de pesca com arqueação bruta inferior a 100 toneladas, bem como das embarcações de recreio com arqueação bruta inferior a 100 toneladas, a fim de garantir a conformidade com os requisitos aplicáveis da presente diretiva, zelando por que as inspeções sejam efetuadas em pelo menos 20 % do número total de navios de pesca e embarcações de recreio que fazem escala num dado Estado-Membro por ano.

Alteração 44

**Proposta de diretiva
Artigo 12 – n.º 2**

Texto da Comissão

Alteração

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.

2. Os resultados das inspeções referidas **nos** n.ºs **1 e 1-A** devem ser registados na parte respetiva do sistema de informação, controlo e aplicação referido no artigo 15.º da presente diretiva.

Alteração 45

Proposta de diretiva
Artigo 12 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

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.

Suprimido

Alteração 46

Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

d-A) em caso de perda de artes de pesca, a informação exigida nos termos do artigo 48.º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho^{1-A};

^{1-A} Regulamento (CE) n.º 1224/2009 do Conselho, de 20 de novembro de 2009, que institui um regime comunitário de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da política comum das pescas, altera os Regulamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE) n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008 e (CE) n.º 1342/2008 e revoga os Regulamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 e (CE) e n.º 1966/2006 (JO L 343 de 22.12.2009, p. 1).

Alteração 47

Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 2-A (novo)

2-A. *A fim de assegurar condições uniformes para a comunicação de informações relacionadas com a perda de artes de pesca, são atribuídas à Comissão competências de execução para definir o modelo aplicável à comunicação de informações. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 20.º, n.º 2.*

Alteração 48

Proposta de diretiva Artigo 14 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. *A Comissão deve publicar, com base nos dados que lhe foram comunicados em conformidade com o n.º 2, alínea d-A), até 31 de dezembro de 2022 e posteriormente de dois em dois anos, um relatório de síntese sobre a perda de artes de pesca.*

Alteração 49

Proposta de diretiva Artigo 15 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

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.

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. ***A Comissão revê regularmente a base de dados, de modo a acompanhar a aplicação da diretiva, e chama a atenção para quaisquer dúvidas quanto à aplicação geral, tendo em vista promover a adoção de medidas corretivas.***

Alteração 50

Proposta de diretiva

Artigo 17 – parágrafo 1

Texto da Comissão

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.

Alteração

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 **e da sociedade civil**, sobre a aplicação da presente diretiva nos portos da União.

Justificação

A troca de experiências não deve limitar-se apenas às trocas entre autoridades nacionais e peritos do setor privado, mas deve também incluir peritos da sociedade civil.

Alteração 51

Proposta de diretiva

Artigo 17 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros apresentam, o mais tardar em ... [12 meses após a data de adoção da presente diretiva], e, posteriormente, de dois em dois anos, um relatório à Comissão sobre as suas melhores práticas em matéria de gestão sustentável dos resíduos a bordo dos navios e nos seus portos. Seis meses após o termo de cada prazo de apresentação de relatórios, a Comissão elabora um relatório sobre as referidas melhores práticas, a fim de fornecer orientações para a realização de progressos rumo à realização dos objetivos da presente diretiva.

Alteração 52

Proposta de diretiva
Artigo 20-A – parágrafo 1 – ponto 1 (novo)
Diretiva 2005/35/CE
Artigo 2 – n.º 1 – n.º 2

Texto em vigor

2. «**Substâncias** poluentes», as substâncias abrangidas **pelo anexo I** (hidrocarbonetos) **e anexo II** (substâncias líquidas nocivas a granel) da Convenção Marpol 73/78.

Alteração

Artigo 20.º-A

Diretiva 2005/35/CE

A Diretiva 2005/35/CE é alterada do seguinte modo:

(1) No artigo 2.º, o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«**2. «Substâncias** poluentes», as substâncias abrangidas **pelos anexos I** (hidrocarbonetos), **II** (substâncias líquidas nocivas a granel), **IV (esgotos sanitários), V (lixo) e VI (resíduos relacionados com poluição atmosférica)** da Convenção Marpol 73/78 **na sua versão atualizada;»**

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02005L0035-20091116>)
(Alteração relacionada com a nova alteração ao artigo 20.º-A (novo), que propõe alterar a definição de substâncias poluentes na diretiva relativa à poluição por navios.)

Justificação

A Diretiva 2005/35/CE estabelece normas relativas à imposição de sanções no caso de descargas de substâncias poluentes por navios. Atualmente, só abrange os resíduos constantes dos anexos I (hidrocarbonetos) e II (substâncias líquidas nocivas a granel) da Convenção MARPOL. Deve ser alterada de modo a incluir as descargas dos resíduos referidos no anexo IV (esgotos sanitários), no anexo V (lixo) e no anexo VI (resíduos relacionados com poluição atmosférica). Tais descargas, se cometidas com dolo, por irresponsabilidade ou negligência grave, devem também ser consideradas crime.

Alteração 53

Proposta de diretiva
Artigo 20-A – parágrafo 1 – ponto 2 (novo)
Diretiva 2005/35/CE
Artigo 5 – n.º 1

Texto em vigor

Alteração

(2) No artigo 5.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

1. As descargas de substâncias poluentes em quaisquer das zonas referidas no n.º 1 do artigo 3.º não são consideradas **infracções** se cumprirem as condições estabelecidas nas regras 15, 34, 4.1 ou 4.3 do anexo I **ou** nas regras 13, 3.1.1 ou 3.1.3 do anexo II da Convenção Marpol 73/78.

«1. As descargas de substâncias poluentes em quaisquer das zonas referidas no n.º 1 do artigo 3.º não são consideradas **infracções** se cumprirem as condições estabelecidas nas regras 15, 34, 4.1 ou 4.3 do anexo I, nas regras 13, 3.1.1 ou 3.1.3 do anexo II, **nas regras 3 e 11 do anexo IV, nas regras 4, 5, 6 ou 7 do anexo V ou na regra 3 do anexo VI** da Convenção Marpol 73/78, **na sua versão atualizada.**»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02005L0035-20091116>)
(Alteração relacionada com a nova alteração ao artigo 20.º-A (novo), que propõe alterar a definição de substâncias poluentes na diretiva relativa à poluição por navios.)

Justificação

Dada a alteração da definição de substâncias poluentes, as exceções têm de ser alteradas em conformidade. As exceções devem refletir as regras da Convenção MARPOL.

Alteração 54

Proposta de diretiva

Artigo 20-A – parágrafo 1 – ponto 3 (novo)

Diretiva 2005/35/CE

Artigo 5 – n.º 2

Texto em vigor

2. As descargas de substâncias poluentes **efetuadas** em quaisquer das zonas referidas nas alíneas c), d) e e) do n.º 1 do artigo 3.º não são consideradas **infracções** imputáveis ao armador, ao comandante ou à tripulação, se preencherem as condições estabelecidas na regra 4.2 do anexo I ou na regra 3.1.2 do anexo II da Convenção Marpol 73/78.

Alteração

(3) **No artigo 5.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:**

«2. As descargas de substâncias poluentes **efetuadas** em quaisquer das zonas referidas nas alíneas c), d) e e) do n.º 1 do artigo 3.º não são consideradas **infracções** imputáveis ao armador, ao comandante ou à tripulação, se preencherem as condições estabelecidas na regra 4.2 do anexo I ou na regra 3.1.2 do anexo II, **nas regras 3 e 11 do anexo IV, nas regras 4, 5, 6 ou 7 do anexo V ou na regra 3 do anexo VI** da Convenção Marpol 73/78, **na sua versão atualizada.**»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02005L0035-20091116>)
(Alteração relacionada com a nova alteração ao artigo 20.º-A, que propõe alterar a definição de substâncias poluentes na diretiva relativa à poluição por navios.)

Justificação

Dada a alteração da definição de substâncias poluentes, as exceções têm de ser alteradas em conformidade. As exceções devem refletir as regras da Convenção MARPOL. Para as substâncias poluentes abrangidas pelos anexos IV, V ou VI, não existe nenhuma razão para aplicar exceções diferentes em estreitos, em zonas económicas exclusivas ou em alto mar.

Alteração 55

Proposta de diretiva Anexo 4 – subtítulo 1

Texto da Comissão

Categorias de custos *de* funcionamento e gestão dos MPR

Alteração

Categorias de custos *e receitas líquidas relacionadas com o* funcionamento e gestão dos MPR

Justificação

As receitas líquidas devem ser igualmente indicadas. Devem ser utilizados, nomeadamente, para cobrir os custos dos resíduos capturados passivamente.

Alteração 56

Proposta de diretiva Anexo 4 – coluna 2-A (nova)

Texto da Comissão

Alteração

Receitas líquidas

Receitas líquidos dos sistemas de gestão de resíduos e financiamento nacional / regional, incluindo os elementos de receitas enunciados infra.

- ***Benefícios financeiros líquidos proporcionados pelos regimes de responsabilidade alargada do produtor;***
- ***Outras receitas líquidas da gestão de resíduos, como os sistemas de reciclagem;***
- ***Apoio do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas;***

- *Outras fontes de financiamento ou subsídios acessíveis aos portos para a gestão de resíduos e pescas.*

Justificação

As receitas líquidas devem ser indicadas. Devem ser utilizados para cobrir os custos dos resíduos capturados passivamente.

Alteração 57

Proposta de diretiva Anexo 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

ANEXO 4-A

REQUISITOS APLICÁVEIS AOS NAVIOS QUE NÃO NAVIOS DE PESCA PARA PODEREM BENEFICIAR DA REDUÇÃO DA TAXA REFERIDA NO ARTIGO 8.º, N.º 5

Todos os navios que não navios de pesca devem cumprir os seguintes requisitos de modo a serem elegíveis para uma redução da taxa:

- a) adoção de um plano de gestão da redução do lixo, do qual constem medidas e procedimentos para minimizar o carregamento a bordo de materiais suscetíveis de se tornarem resíduos;*
- b) estabelecimento de medidas e procedimentos para reduzir o lixo gerado no âmbito das entregas de mantimentos e provisões, incluindo:*
 - *utilizar material fornecido a granel e em embalagens recicladas ou em embalagens e contentores reutilizáveis;*
 - *evitar a utilização de copos, utensílios, pratos, toalhas, trapos e outros artigos de conveniência descartáveis, sempre que possível;*
 - *evitar objetos feitos de plástico ou embalados em plástico, a menos que*

sejam especificamente concebidos para reutilização;

c) estabelecimento de medidas e procedimentos para reduzir o lixo gerado durante a seleção de materiais para estiva e fixação da carga ou proteção contra condições meteorológicas, incluindo:

- utilizando revestimentos permanentes reutilizáveis para proteção da carga em vez de toldos de plástico descartáveis ou recicláveis;*
- utilizando sistemas e métodos de estiva que reutilizem os materiais usados como estrados, escoramento, revestimento e embalagem;*

d) estabelecimento de medidas de separação e de recolha na fonte, incluindo a disponibilização de recipientes de lixo distintamente sinalizados a bordo do navio para receber e separar o lixo à medida que é produzido;

e) prestação de formação à tripulação e instauração de procedimentos operacionais para limitar a descarga accidental ou deliberada de todos os tipos de resíduos;

f) estabelecimento de procedimentos disciplinares e de sanções em caso de má conduta dos trabalhadores que resulte na descarga de resíduos para o mar.

Justificação

Os requisitos para poder beneficiar de uma redução de taxas, devem ser estabelecidos num anexo. Estes requisitos baseiam-se nas orientações da Convenção MARPOL. As disposições relativas à formação da tripulação e aos procedimentos disciplinares foram aditados pelo relator.

Alteração 58

**Proposta de diretiva
Anexo 4-B (novo)**

ANEXO 4-B

**REQUISITOS APLICÁVEIS AOS
NAVIOS DE PESCA PARA PODEREM
BENEFICIAR DA REDUÇÃO DA TAXA
REFERIDA NO ARTIGO 8.º, N.º 5**

Todos os navios de pesca devem cumprir os seguintes requisitos de modo a serem elegíveis para uma redução da taxa:

1. Para todos os navios de pesca:

- *aquisição de artes de pesca e de componentes concebidos para promover a reutilização e a reciclagem em fim de vida;*
- *formação para evitar perdas e recuperar as artes perdidas;*
- *entrega em meios portuários de receção de resíduos capturados passivamente por redes aquando das operações de pesca;*

2. Para além do disposto no n.º 1, no caso dos navios de pesca com mais de 12 metros de comprimento:

a) adoção de um plano de gestão da redução do lixo, do qual constem medidas e procedimentos para minimizar o carregamento a bordo de materiais suscetíveis de se tornarem resíduos;

b) estabelecimento de medidas e procedimentos para reduzir o lixo gerado no âmbito das entregas de mantimentos e provisões, incluindo:

- *utilizar material fornecido a granel e em embalagens recicladas ou em embalagens e contentores reutilizáveis;*
- *evitar a utilização de copos, utensílios, pratos, toalhas, trapos e outros artigos de conveniência descartáveis, sempre que possível;*
- *evitar objetos feitos de plástico ou embalados em plástico, a menos que sejam especificamente concebidos para*

reutilização;

c) estabelecimento de medidas e procedimentos para reduzir o lixo gerado durante a seleção de materiais para estiva e fixação da carga ou proteção contra condições meteorológicas, incluindo:

- utilizando revestimentos permanentes reutilizáveis para proteção da carga em vez de toldos de plástico descartáveis ou recicláveis;

- utilizando sistemas e métodos de estiva que reutilizem os materiais usados como estrados, escoramento, revestimento e embalagem;

d) estabelecimento de medidas de separação e de recolha na fonte, incluindo a disponibilização de recipientes de lixo distintamente sinalizados a bordo do navio para receber e separar o lixo à medida que é produzido;

e) prestação de formação à tripulação e instauração de procedimentos operacionais para limitar a descarga accidental ou deliberada de todos os tipos de resíduos;

f) estabelecimento de procedimentos disciplinares e de sanções em caso de má conduta dos trabalhadores que resulte na descarga de resíduos para o mar;

3. Para além do disposto no n.º 1, no caso dos navios de pesca de comprimento inferior a 12 metros que operem exclusivamente nos seus mares territoriais ou nunca passam mais de 24 horas no mar:

- dispor de equipamento a bordo destinado a recuperar artes perdidas.

Justificação

Os critérios para uma redução da taxa para os navios de pesca devem ser estabelecidos num anexo. Alguns requisitos devem ser aplicáveis a todos os navios de pesca e alguns apenas a médios/grandes ou pequenos navios de pesca. De modo a serem elegíveis para uma redução da taxa, todos os navios de pesca devem adquirir redes reutilizáveis e recicláveis. Os

médios/grandes navios de pesca devem adotar medidas de redução do lixo baseadas nas orientações da Convenção MARPOL. As pequenas embarcações de pesca devem ter um incentivo para a presença a bordo de equipamento destinado a recuperar artes perdidas.

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARGADA DE EMITIR PARECER

Título	Meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios
Referências	COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 5.2.2018
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	ENVI 5.2.2018
Comissões associadas – Data de comunicação em sessão	31.5.2018
Relator de parecer Data de designação	Bas Eickhout 7.3.2018
Exame em comissão	20.6.2018
Data de aprovação	13.9.2018
Resultado da votação final	+: 35 –: 1 0: 6
Deputados presentes no momento da votação final	Marco Affronte, Margrete Auken, Catherine Bearder, Simona Bonafè, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, José Inácio Faria, Elisabetta Gardini, Arne Gericke, Jens Gieseke, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Jytte Guteland, Jean-François Jalkh, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Jiří Maštálka, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Suplentes presentes no momento da votação final	Linnéa Engström, Elena Gentile, Carolina Punset, Bart Staes, Tiemo Wölken
Suplentes (art. 200.º, n.º 2) presentes no momento da votação final	José Blanco López, Santiago Fisas Ayxelà, Tonino Picula, Lieve Wierinck

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

35	+
ALDE	Catherine Bearder, Carolina Punset, Lieve Wierinck
GUE/NGL	Jiří Maštálka
PPE	Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Santiago Fisas Ayxelà, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean
S&D	José Blanco López, Simona Bonafè, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Jo Leinen, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Tonino Picula, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Marco Affronte, Margrete Auken, Linnéa Engström, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
ECR	John Procter

6	0
ECR	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha
ENF	Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh
PPE	Elisabetta Gardini

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções