

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1	
Titlul proiectului de act normativ	
LEGE pentru aprobarea Ordonanței Guvernului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave	
Secțiunea a 2-a	
Motivul emiterii actului normativ	
1.Descrierea situației actuale	<p>Politica maritimă a Uniunii Europene acordă o importanță deosebită reducerii poluării mărilor și a zonelor costiere ale statelor membre provocată atât din cauze care țin de deversarea ilegală a deșeurilor provenite din operarea navelor sau a reziduurilor de marfă transportată cât și din cauza unor incidente sau accidente, adoptând Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură.</p> <p>Totodată, Uniunea Europeană este serios preocupată de punerea în aplicare a prevederilor Convenției internaționale MARPOL din 1973, modificată de Protocolul la aceasta din 1978 (MARPOL 73/78) pentru prevenirea poluării de către nave, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI), pe care toate statele membre UE au ratificat-o, în calitate de părți contractante la Convenție.</p> <p>În legislația națională, Directiva 2000/59/CE a fost transpusă integral prin Ordonanța Guvernului nr. 20/2012 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor generate de nave și a reziduurilor mărfii.</p> <p>OG nr. 20/2012 a prevăzut disponibilitatea și utilizarea instalațiilor portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură și a stabilit un regim de aplicare, inclusiv un sistem de inspecții și de schimb de informații, vizând toate navele, indiferent de pavilionul lor, care fac escală într-un port românesc, cu excepția navelor de război și a navelor care aparțin sau sunt în exploatarea unor autorități naționale în scopuri guvernamentale.</p> <p>Conform prevederilor OG nr. 20/2012:</p> <ul style="list-style-type: none">- instalațiile portuare de preluare a deșeurilor generate de nave și a reziduurilor mărfii trebuie să fie calibrate proporțional după mărimea portului și categoriilor de nave care fac escală sau operează în port, astfel încât descărcarea de deșeuri să nu determine întârzieri excesive navelor;- în fiecare port trebuie să existe un plan de preluare și de gestionare a deșeurilor, întocmit corespunzător, aprobat și evaluat conform autorizației de mediu deținute de administrația



	<p>portuară/operatorul economic deținător de astfel de instalație de preluare deșeurilor provenite de la nave, în port;</p> <ul style="list-style-type: none"> - comandanții navelor (altele decât navele de pescuit și de agrement pentru maximum 12 pasageri) având ca destinație un port european trebuie să notifice anumite informații, în special: <ul style="list-style-type: none"> • data și ultimul port în care au fost descărcate deșeurile provenite din exploatarea navei; • tipurile și cantitățile de deșeurii și reziduuri care trebuie descărcate și/sau reținute la bord și procentul din capacitatea de stocare maximă. - deșeurile provenite din exploatarea navelor trebuie predate unei administrații portuare înainte de părăsirea portului, cu excepția cazului în care comandantul poate demonstra că nava are o capacitate de stocare suficientă pentru a ajunge la portul de destinație, fără a exista riscul ca deșeurile să fie deversate ilegal în mare. - realizarea inspecției în procent de min. 25 % în cazul navelor care operează într-un port românesc și care nu și-au respectat obligația de notificare sau dacă sunt suspectate că nu și-au descărcat deșeurile în conformitate cu prevederile legale. - administrațiile portuare trebuie să stabilească sisteme de recuperare a costurilor pentru a promova descărcarea controlată a deșeurilor pe uscat și a descuraja deversarea acestora în mare. <p>Astfel că, prin tarifare indirectă, toate navele care fac escală sau operează într-un port, suportă o parte semnificativă din costuri, chiar dacă utilizează sau nu instalațiile de preluare deșeurilor. Tarifele pot varia în funcție de categoria, tipul și mărimea navei, cu posibilitatea de a fi reduse în cazul în care comandantul navei poate demonstra că gestiunea, concepția, echipamentul și exploatarea navei produc cantități reduse de deșeurii.</p> <p>OG nr. 20/2012 a fost aprobată cu modificări prin Legea nr. 210/2013. Ulterior, prin Legea nr. 271/2017 pentru modificarea anexei nr. 2 la Ordonanța Guvernului nr. 20/2012 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor generate de nave și a reziduurilor mărfii, a fost transpusă Directiva (UE) 2015/2087 de modificare a anexei II la Directiva 2000/59/CE.</p>
<p>1¹ În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație UE sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia</p>	<p>Menționăm că, deși, în dreptul intern, Directiva 2000/59/CE, astfel cum a fost amendată, a făcut obiectul transunerii integrale prin OG nr. 20/2012, cu modificările și completările ulterioare, proiectul de act normativ urmărește reformarea cadrului normativ privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor de la nave în raport de noul cadru de reglementare creat ca urmare a modificărilor aduse prin Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru</p>

	<p>predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE.</p> <p>Prin prezentul proiect de act normativ se asigură transpunerea integrală în legislația națională a prevederilor Directivei (UE) 2019/883. Sub acest aspect, se propune elaborarea unui cadru juridic nou, aliniat actualelor norme europene, menit a substitui OG nr. 20/2012, care urmează a fi abrogată.</p> <p>Transpunerea la nivel național a dispozițiilor Directivei (UE) 2019/883 reprezintă o necesitate stringentă, în special în raport de termenul limită de transpunere, ce s-ar fi impus a fi respectat, anume data de 27 iunie 2019. Deși au fost inițiate mai multe demersuri de promovare a unui act normativ de transpunere în legislația națională a Directivei (UE) 2019/883, inclusiv pe calea unei ordonanțe de urgență, acestea nu au fost finalizate din cauza frecventelor schimbări intervenite în structura guvernelor, precum și influențelor negative în activitate în contextul pandemiei Covid-19. Acest fapt a condus la declanșarea procedurii de punere în întârziere în Cauza 2021/0339 privind neîndeplinirea obligației de comunicare a măsurilor naționale de transpunere a Directivei (UE) 2019/883.</p>
<p>2.Schimbări preconizate</p>	<p>Scopul proiectului de act normativ propus îl reprezintă crearea cadrului legal pentru protejarea mediului marin, în mod special a ecosistemului marin Marea Neagră, împotriva efectelor negative a deversărilor ilegale de deșuri provenite de la navele care folosesc porturile românești, prin îmbunătățirea procesului de predare/primire controlată în instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave, corelată cu revizuirea formalităților de raportare pentru monitorizarea navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturi.</p> <p>Schimbările preconizate vizează următoarele: proiectul de ordonanță cuprinde actualizarea normelor privind predarea deșeurilor, inclusiv notificarea în prealabil a predărilor, cu regimuri speciale aplicabile pentru navele cu trafic programat și care fac escale frecvente sau regulate în port.</p> <p>Noile cerințe pentru ca instalațiile portuare să fie adecvate sunt următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pot prelua tipurile și cantitățile de deșuri provenite de la navele care utilizează în mod obișnuit portul respectiv; • evită întârzierile; • nu percep tarife excesive care ar putea descuraja navele să le utilizeze; • gestionează deșeurile navelor într-un mod adecvat din punctul de vedere al protecției mediului, respectând prevederile legislației europene (Directiva 2008/98/CE, Directiva (UE)2019/904, etc) transpuse în legislația



națională, precum și alte norme în vigoare privind deșeurile.

Conform noilor norme, navele vor plăti :

- un tarif indirect, indiferent dacă predau sau nu deșeuri într-o instalație portuară de preluare cu scopul de a fi încurajate să predea deșeurile generate și/sau reziduurile mărfii la instalațiile portuare de preluare și să nu le deverseze în mare; acest tarif se va aplica, de asemenea, navelor de pescuit și ambarcațiunilor de agrement, cu scopul de a preveni deversarea directă în mare a plaselor de pescuit abandonate și a deșeurilor prinse accidental în acestea ;

- în anumite cazuri, dacă predă o cantitate excepțională de deșeuri, poate fi perceput un tarif direct suplimentar pentru a se asigura că toate costurile legate de primirea unei asemenea cantități de deșeuri nu generează o sarcină disproporționată asupra sistemului de recuperare a costurilor al unui port;

- un tarif diferențiat, în funcție de categoria, tipul și mărimea navei, precum și de tipul de trafic în care este implicată nava.

- un tarif redus - se aplică „navelor ecologice”, adică navelor care pot demonstra că dețin controlul cantităților reduse de deșeuri (prin tratare, neutralizare, compactare, reciclare, etc) și practică o gestionare durabilă și ecologică a deșeurilor la bordul navei.

Totodată, vor fi adaptate formalitățile de raportare ce cuprind notificări privind deșeurile de la nave, prin modificarea Legii nr.162/2013 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile românești, care transpune Directiva 2010/65/UE. Conform noilor prevederi, următoarele informații sunt raportate pe cale electronică și într-un interval de timp rezonabil:

(a) informațiile privind ora efectivă de sosire și de plecare a oricărei nave care intră în domeniul de aplicare al HG nr. 1016/2010 pentru stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, cu modificările și completările ulterioare, care face escală într-un port românesc, împreună cu un element de identificare a portului în cauză;

(b) informațiile din notificarea prealabilă a deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa nr. 2;

(c) informațiile din confirmarea predării deșeurilor, astfel cum se prevede în anexa nr. 3;

(d) informațiile din certificatul de exceptare, astfel cum se prevede în anexa nr. 5.

Navele vor fi supuse unui sistem de inspecții pentru a se verifica conformitatea cu noile cerințe și în caz de neconformare



	<p>se vor aplica sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare.</p> <p>Monitorizarea și asigurarea punerii în aplicare a prevederilor din proiectul de act normativ se asigură pe baza sistemelor electronice de date existente, în special a sistemului de schimb de informații maritime al Uniunii (SafeSeaNet) instituit prin Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a bazei de date privind inspecțiile (THETIS) instituită prin Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului.</p> <p>Astfel că, raportarea și schimbul de informații se bazează pe sistemul Uniunii Europene de schimb de informații maritime (SafeSeaNet) prevăzut la art. 29 alin. (3)-(6) și în anexa nr. 3 la HG nr. 1016/2010, pentru stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, cu modificările și completările ulterioare. ANR va valida și transfera în termen de 72 de ore informațiile privind inspecțiile efectuate în temeiul prezentului proiect de act normative în baza de date privind inspecțiile, prevăzută la art. 24 din HG nr. 811/2010 privind controlul statului portului, cu modificările și completările ulterioare, la care sunt conectate toate statele membre UE (THETIS).</p>
3. Alte informații	<p>Structura organizatorică cu competențe pentru emiterea autorizațiilor de mediu din cadrul Autorității publice competente pentru protecția mediului este Agenția Națională pentru Protecția Mediului prin <i>agențiile județene pentru protecția mediului din subordine</i>, instituții publice cu personalitate juridică, finanțate integral de la bugetul de stat, conform art. 1 alin. (1) și art. 2 alin. (1) din HG nr. 1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia</p>
<p>Secțiunea a 3-a</p> <p>Impactul socio-economic al proiectului de act normativ</p>	

1. Impactul macroeconomic	<i>Nu este cazul.</i>
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	<i>Nu este cazul.</i>
2. Impactul asupra mediului de afaceri	<i>Nu este cazul.</i>
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	<i>Nu este cazul.</i>



2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	<i>Nu este cazul</i>
3. Impactul social	<i>Nu este cazul.</i>
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ are un impact pozitiv asupra mediului.
5. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

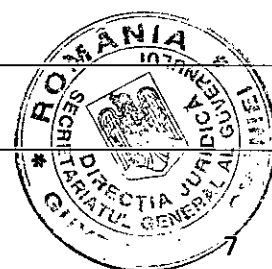
- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent		Următorii patru ani				Media pe cinci ani
	2	3	4	5	6	7	
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	<i>Nu este cazul</i>						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii b) bugete locale: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. cheltuieli de personal bunuri și servicii	<i>Nu este cazul</i>						
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale							
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	<i>Nu este cazul</i>						



5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	<i>Nu este cazul</i>
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	<i>Nu sunt</i>
7. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare	

<p>1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții</p>	<p>- abrogă Ordonanța Guvernului nr. 20/2012 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor generate de nave și a reziduurilor mărfii va fi abrogată, cu odificările și completările ulterioare;</p> <p>- modifică Legea nr. 162/2013 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile românești, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 280 din 17 mai 2013</p>
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Prezentul proiect de Ordonanță de Guvern privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor de la nave asigură transpunerea integrală în legislația națională a prevederilor Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE L 151, 7.6.2019, pp. 116-142)
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	<i>Nu este cazul</i>
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	<i>Nu este cazul</i>
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	<i>Nu este cazul</i>
6. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>



Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	<i>Nu este cazul</i>
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ.	<i>Nu este cazul</i>
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative.	<i>Nu este cazul</i>
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Prezentul act normativ nu se referă la domeniile de activitate aflate în coordonarea consiliilor interministeriale permanente.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 84/2022. Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Economic și Social, prin avizul nr. 390/2022.
6. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională, republicată, fiind publicat

	<p>pe pagina de web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.</p>
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării în proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ are un impact pozitiv asupra mediului, iar asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice efectele sunt benefice.
3. Alte informații	<i>Nu au fost identificate</i>
<p>Secțiunea a 8-a</p> <p>Măsurile de implementare</p>	
1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	<i>Nu este cazul</i>
2. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței Guvernului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite de la nave, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU



NICOLAE IONEL CIUCĂ

