

Bruksela, 19 stycznia 2018 r.
(OR. en)

5454/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0012 (COD)

TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	18 stycznia 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 33 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uchylającej dyrektywę 2000/59/WE i zmieniającą dyrektywę 2009/16/WE oraz dyrektywę 2010/65/UE

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 33 final.

Załącznik: COM(2018) 33 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 16.1.2018 r.
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uchylająca dyrektywę
2000/59/WE i zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE oraz dyrektywę 2010/65/UE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Zrzuty odpadów ze statków stanowią coraz większe zagrożenie dla środowiska morskiego, co niesie ze sobą kosztowne skutki zarówno dla całego środowiska, jak i dla gospodarki. Ostatnio problem odpadów morskich wysunął się na pierwszy plan, ponieważ coraz więcej badań naukowych wskazuje na niszczące skutki tych działań dla ekosystemów morskich i ich wpływ na zdrowie ludzi. Chociaż większość źródeł odpadów morskich znajduje się na lądzie, żegluga również odgrywa ważną rolę w odprowadzaniu do morza odpadów z gospodarstw domowych i pochodzących z działalności. Istnieją również poważne obawy dotyczące eutrofizacji wskutek zrzutów ścieków ze statków, w szczególności dużych statków pasażerskich, w niektórych obszarach morskich, takich jak Morze Bałtyckie, a także skutków zrzutów odpadów olejowych na organizmy i siedliska morskie.

Przyczyn nielegalnego pozbywania się odpadów do morza można doszukać się zarówno na samych statkach, w szczególności w złych praktykach gospodarowania odpadami na statku, jak i na lądzie, z uwagi na brak w portach odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

Dyrektywa 2000/59/WE¹ wprowadza regulacje dotyczące wybrzeży za pomocą przepisów zapewniających dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów i odprowadzanie odpadów do tych obiektów. Wprowadza ona w życie odpowiednie normy międzynarodowe, tj. normy zawarte w konwencji MARPOL². Podczas gdy dyrektywa koncentruje się na działaniach w porcie, konwencja MARPOL koncentruje się głównie na działaniach podejmowanych na morzu. W ten sposób dyrektywa jednocześnie uwzględnia założenia konwencji MARPOL i uzupełnia je, tworząc regulacje prawne, praktyczne i finansowe na styku lądu i morza. Mimo że konwencja MARPOL ustanawia kompleksowe ramy dotyczące zanieczyszczeń różnego rodzaju substancjami pochodzącymi ze statków, nie przewidziano w niej skutecznego mechanizmu egzekwowania przepisów. Dlatego wprowadzenie głównych założeń i obowiązków konwencji MARPOL do prawa unijnego oznacza, że będzie można je skutecznie egzekwować za pomocą porządku prawnego UE.

Po około 17 latach od wejścia w życie dyrektywa wymaga gruntownego przeglądu. Obecna sytuacja znacznie różni się od sytuacji, gdy w 2000 r. przyjęto pierwotną wersję dyrektywy. Od tego czasu konwencja MARPOL została wzmocniona kolejnymi poprawkami, podczas gdy zakres i definicje obecnej dyrektywy nie są już zgodne z międzynarodowymi ramami. W związku z tym państwa członkowskie coraz częściej korzystają z ram konwencji MARPOL, przez co wykonywanie i egzekwowanie przepisów dyrektywy staje się problematyczne. Ponadto państwa członkowskie różnie interpretują główne pojęcia zawarte w dyrektywie, co wprowadza zamęt w odniesieniu do definicji statków, portów i operatorów.

Celem przeglądu jest osiągnięcie wyższego poziomu ochrony środowiska morskiego poprzez ograniczenie zrzutów odpadów do morza, a także poprawa wydajności operacji morskich w portach poprzez zmniejszenie obciążeń administracyjnych i aktualizację ram regulacyjnych. Ponieważ wniosek wchodzi w zakres programu sprawności i wydajności

¹ Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81.

² Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (wersja skonsolidowana).

regulacyjnej (REFIT), powinien być zgodny z zasadami sprawności i wydajności regulacyjnej dotyczącymi uproszczenia i zapewnienia jasności.

Dla zachowania jasności wniosek uchyla obecną dyrektywę, zastępując ją jedną nową dyrektywą. Obejmuje on również dodatkowe zmiany w dyrektywie 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu³, a także w dyrektywie 2010/65/UE⁴.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Zmniejszenie zanieczyszczenia mórz jest ważnym obszarem działań UE w transporcie morskim. Zostało to powtórzone w komunikacie Komisji w sprawie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.⁵, w którym postuluje się dążenie do zerowego poziomu odpadów pochodzących z ruchu morskiego. Cel ten można osiągnąć poprzez stworzenie stanu zgodności z międzynarodowymi konwencjami i standardami. Do konwencji MARPOL, która tworzy odpowiednie ramy międzynarodowe, wprowadzono szereg poprawek, takich jak nowe lub surowsze normy dla statków dotyczące zrzutu odpadów do morza. Powinny one zostać odpowiednio odzwierciedlone w dyrektywie.

Zapewnienie portowych urządzeń do odbioru odpadów w portach kwalifikuje się jako usługa świadczona przez porty na rzecz użytkowników, zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu w zakresie świadczenia usług portowych⁶. W proponowanej dyrektywie uwzględniono odpowiednie zasady i przepisy zawarte w tym rozporządzeniu, ale wykracza ona poza zawarte w nim wymagania, określając struktury kosztów i ich przejrzystość. Ma to służyć ogólnemu celowi proponowanej dyrektywy, jakim jest ograniczenie zrzutów odpadów do morza. Ponadto rozporządzenie w zakresie świadczenia usług portowych ma zastosowanie wyłącznie do portów transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), podczas gdy proponowana dyrektywa obejmuje *wszystkie* porty, w tym mniejsze, takie jak porty rybackie i przystanie.

Dyrektywa 2010/65/WE obejmuje wcześniejsze powiadomienie o odpadach w ramach informacji przekazywanych drogą elektroniczną w ramach systemu jednego okienka. W tym celu opracowano komunikat elektroniczny dotyczący odpadów. Informacje zgłaszane w tym komunikacie są następnie wymieniane za pośrednictwem unijnego systemu wymiany informacji morskiej (SafeSeaNet) i przekazywane do modułu sprawozdawczego w bazie danych kontroli państwa portu ustanowionej dyrektywą 2009/16/WE w celu ułatwienia przestrzegania, monitorowania i egzekwowania przepisów.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Obowiązująca dyrektywa i niniejszy wniosek są w pełni zgodne z zasadami prawa UE w zakresie ochrony środowiska, w szczególności z: (i) zasadą ostrożności; (ii) zasadą „zanieczyszczający płaci”; oraz (iii) zasadą, że działania zapobiegawcze są podejmowane u źródła, jeżeli jest to możliwe. Dyrektywa przyczynia się również do realizacji celów

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich, Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1.

⁵ COM(2009) 8 „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.”.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów, Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1–18.

dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej⁷, której założeniem jest ochrona środowiska morskiego i osiągnięcie dobrego stanu wszystkich wód morskich UE do 2020 r. Proponowana dyrektywa stanowi również realizację dyrektywy ramowej w sprawie odpadów⁸, przewidując udoskonalone praktyki w zakresie gospodarowania odpadami w portach zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” i hierarchią postępowania z odpadami w UE. Wreszcie proponowana dyrektywa jest zgodna z dyrektywą w sprawie zawartości siarki w paliwach okrętowych⁹, która przyczynia się do nadania transportowi morskiemu bardziej zrównoważonego charakteru przez zmniejszenie zawartości siarki w paliwach żeglugowych. Stosowanie dyscypliny narzuconej przez dyrektywę w sprawie zawartości siarki w paliwach okrętowych nie może jednak objawiać się zamianą emisji zanieczyszczeń do atmosfery na zrzucanie do morza lub do innych zbiorników wodnych, takich jak porty czy ujścia rzek, odpadów stanowiących produkt uboczny stosowania technologii ograniczających emisję, takich jak systemy oczyszczania gazów spalinowych.

Proponowana dyrektywa odegra zasadniczą rolę w osiągnięciu celu określonego przez Komisję w strategii gospodarki o obiegu zamkniętym¹⁰, zakładającej zmniejszenie o 30 % do 2020 r. ilości odpadów morskich wyrzucanych na brzeg oraz utraconych narzędzi połowowych znalezionych na morzu. W strategii gospodarki o obiegu zamkniętym podkreślono również, że przegląd starej dyrektywy w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów może wnieść bezpośredni i znaczący wkład w zmniejszenie ilości odpadów morskich generowanych przez statki. W strategii Komisji dotyczącej tworzyw sztucznych¹¹ zbadano dodatkowe środki służące zmniejszeniu liczby utraconych lub porzuconych narzędzi połowowych, takie jak rozszerzona odpowiedzialność producenta czy systemy zwrotu kaucji za często zalegające w morzu lub na lądzie narzędzia połowowe, a także zwiększona wymiana informacji na temat takich systemów.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Biorąc pod uwagę, że wniosek zastępuje obecną dyrektywę, podstawą prawną pozostaje art. 100 ust. 2 TFUE (dawny art. 80 ust. 2 TWE), który obejmuje przyjęcie wspólnych zasad dotyczących transportu morskiego. Mimo że celem dyrektywy jest ochrona środowiska morskiego przed zrzutami odpadów do morza, jej ogólnym założeniem politycznym jest ułatwianie transportu morskiego i przyczynianie się do realizacji wewnętrznego rynku transportowego.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Żegluga to międzynarodowa branża, której działalność odbywa się na wodach międzynarodowych i w portach na całym świecie. Dlatego branża ta wymaga międzynarodowych przepisów prawnych, które w zakresie zanieczyszczenia morza przez statki wprowadza konwencja MARPOL. Jednak główne problemy związane

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego, Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19–40.

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy, Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3–30.

⁹ Dyrektywa 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, Dz.U. L 191 z 22.7.2005, s. 59.

¹⁰ COM/2015/614 final, „Zamknięcie obiegu – plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym”.

¹¹ Dokument roboczy służb Komisji SWD(2018) 16.

z międzynarodowym systemem prawnym nie wynikają z niewystarczających standardów, lecz raczej z faktu, że nie są one odpowiednio wdrażane i egzekwowane. Dążenie do zharmonizowanego wdrożenia uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym przepisów, w razie potrzeby uzupełnionych szczególnymi wymogami UE, jest jednym z podstawowych filarów polityki morskiej UE. Znajduje to również odzwierciedlenie w podstawie prawnej dyrektywy, a mianowicie w art. 100 ust. 2 TFUE, który zakłada ustanowienie odpowiednich przepisów dotyczących transportu morskiego. Ponieważ dyrektywa przenosi do porządku prawnego Unii Europejskiej konwencję MARPOL, ma ona ten sam cel co konwencja, którym jest ochrona środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków. Problem zanieczyszczenia środowiska morskiego występuje zwykle we wszystkich wodach UE, dlatego też skuteczne jego rozwiązanie wymaga wspólnego unijnego podejścia, gdyż nie można rozwiązać kwestii zanieczyszczenia środowiska morskiego za pomocą działań podejmowanych indywidualnie przez poszczególne państwa członkowskie.

Aby uniknąć natłoku zróżnicowanych polityk w zakresie odprowadzania odpadów ze statków w portach i zapewnienia jednakowych reguł gry zarówno dla portów, jak i użytkowników portów, należy kontynuować harmonizację przepisów na poziomie UE. Uproszczone, a tym samym bardziej zharmonizowane wdrożenie różnych zobowiązań na szczeblu UE poprawi konkurencyjność i wydajność gospodarczą sektora żeglugi, zapewniając jednocześnie podstawowe warunki w portach. Powinno to zapobiec niekorzystnym skutkom, takim jak zatrzymywanie przez statki odpadów do czasu, aż będą w stanie dowieźć je do portu, w którym ich odbiór przez miejscowe urządzenia jest najkorzystniejszy pod względem ekonomicznym. Dalsza harmonizacja zasad wyłączenia z niektórych zobowiązań statków posiadających ustalony harmonogram podróży i regularnie zawijających do portów zapobiegłaby również przypadkom nieefektywności zarówno po stronie statków, jak i portów.

Jednocześnie państwa członkowskie zachowują margines uznaniowości w zakresie wdrażania wspólnych przepisów i zasad na szczeblu lokalnym/portowym. Dzięki nowej dyrektywie będą one nadal decydować o kształcie i funkcjonowaniu systemów zwracania kosztów, poziomie opłat oraz opracowywaniu planów odbioru i zagospodarowania odpadów przez porty leżące na ich terytorium. Organy państw członkowskich są najwłaściwszymi podmiotami do określenia poziomu szczegółowości i zasięgu planów odbioru i zagospodarowania odpadów, biorąc pod uwagę wielkość i położenie geograficzne portów oraz potrzeby statków, które do danych portów wpływają.

- **Proporcjonalność**

Wniosek ma dwojaki cel: (i) poprawa ochrony środowiska morskiego przed zrzutami odpadów ze statków, oraz (ii) zapewnienie efektywności operacji transportu morskiego w portach. Ocena skutków wykazała, że odpady są w dalszym ciągu zrzucane do morza, co ma katastrofalne skutki dla ekosystemów morskich, zwłaszcza w przypadku pozbywania się śmieci. Jednocześnie obecny system stwarza niepotrzebne obciążenia administracyjne dla portów i użytkowników portów, spowodowane głównie rozbieżnościami pomiędzy obowiązkami wynikającymi z dyrektywy i międzynarodowych ram prawnych (tj. konwencji MARPOL). W ocenie skutków wykazano proporcjonalność preferowanego wariantu zaradzenia problemom, zgodnie z uwagami otrzymanymi od Rady ds. Kontroli Regulacyjnej w sprawie sprawozdania z oceny skutków.

Celem wniosku jest zaradzenie tym problemom poprzez dążenie do dalszego dostosowania przepisów do zapisów konwencji MARPOL, w szczególności jeżeli chodzi o jego zakres, definicje i formularze. Proponowana dyrektywa ma również na celu zapewnienie większej spójności z innymi aktami UE poprzez pełne włączenie inspekcji do ram kontroli państwa

portu oraz dostosowanie przepisów do dyrektywy 2002/59/WE w zakresie obowiązków monitorowania i sprawozdawczości. Nowe podejście opiera się w znacznej mierze na systemie elektronicznej rejestracji i elektronicznego raportowania oraz wymiany informacji, opartym na istniejących systemach elektronicznych, oraz na zasadzie, że informacje powinny być zgłaszane wyłącznie raz. Powinno to ułatwić monitorowanie i egzekwowanie przepisów przy jednoczesnym zminimalizowaniu związanych z tym obciążeń administracyjnych.

Specyficzny problem odpadów morskich uzasadnia podjęcie dodatkowych środków, które powinny doprowadzić do dalszego ograniczenia zrzutów odpadów ze statków. Należy to osiągnąć poprzez połączenie środków zachęcających i środków egzekucyjnych. Biorąc pod uwagę, że sektor rybołówstwa i branża rekreacyjna również w znacznym stopniu przyczyniają się do problemu odpadów morskich, zostały one włączone do systemu, w szczególności w odniesieniu do stosowania wobec nich zachęt do odprowadzania odpadów na lądzie. Jednak z uwagi na fakt, że obowiązek powiadamiania i przeprowadzania inspekcji będzie stanowić nadmierne obciążenie dla mniejszych statków i portów, ma zastosowanie zróżnicowane podejście oparte na długości i pojemności brutto statków. Podejście to będzie polegało na poniższych zasadach:

- przekazywanie informacji zawartych we wcześniejszym powiadomieniu o odpadach oraz potwierdzenie odbioru odpadów będą wymagane jedynie w przypadku statków o długości 45 metrów i więcej, zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE;
- cel polegający na skontrolowaniu 20 % statków rybackich i rekreacyjnych jednostek pływających będzie miał zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do statków o pojemności brutto powyżej 100 ton, zgodnie z wymogami IMO dotyczącymi planu zarządzania odpadami przechowywanymi na statku;
- statki handlowe będą kontrolowane w ramach inspekcji państwa portu, zgodnie z podejściem opartym na analizie ryzyka, co powinno sprawić, że wzrośnie wydajność i skuteczność systemu.

Mimo że dyrektywa ma na celu dalszą harmonizację podstawowych pojęć w ramach systemu portowych urządzeń do odbioru odpadów w celu wypracowania wspólnego unijnego podejścia na podstawie odpowiednich norm międzynarodowych, pozostawia ona pewien margines uznaniowości państwom członkowskim w zakresie decydowania o środkach operacyjnych stosowanych na poziomie portu, w oparciu o lokalne uwarunkowania, strukturę administracyjną oraz strukturę własności portu. Odpowiedniość portowych urządzeń do odbioru odpadów jest określana na podstawie wielkości, położenia geograficznego i rodzaju ruchu w porcie, co z kolei określa poziom szczegółowości i zakres planu odbioru i zagospodarowania odpadów dla danego portu. Plany te można również opracować w ujęciu geograficznym, służąc w ten sposób interesom portów znajdujących się w bliskości regionalnej, a także portów obsługujących ruch regionalny.

Mimo że państwa członkowskie będą musiały zapewnić, aby w systemach zwracania kosztów uwzględniane były zasady ustanowione w dyrektywie, w szczególności w zakresie opłat pośrednich i poziomów przejrzystości, to nadal będą miały swobodę w zakresie opracowywania systemów opłat i decydowania o dokładnym ich poziomie, biorąc pod uwagę rodzaj ruchu do portów. Ta swoboda uznania będzie bardziej ograniczona w odniesieniu do śmieci stanowiących najważniejszy składnik odpadów morskich, w których przypadku koszty zostaną w pełni odzyskane za pomocą opłaty pośredniej. Z uwagi na szczególnie negatywny wpływ tworzyw sztucznych i innych składników śmieci pochodzących ze statków na środowisko morskie potrzebna jest maksymalna zachęta finansowa, aby śmieci były odprowadzane w każdym porcie, zamiast być zrzucane do morza.

- **Wybór instrumentu**

W trosce o jasne i spójne stanowienie prawa najwłaściwszym rozwiązaniem prawnym okazała się propozycja jednolitej nowej dyrektywy. Alternatywny wariant, polegający na zaproponowaniu szeregu poprawek do obecnej dyrektywy, został odrzucony, ponieważ wymagałby wprowadzenia dużej liczby zmian. Wybór nowego rozporządzenia również został odrzucony, ponieważ rozporządzenie nie dałoby państwom członkowskim wystarczającej elastyczności w podejmowaniu decyzji w sprawie najlepszych polityk implementacyjnych dotyczących ich portów, które różnią się znacznie między sobą pod względem wielkości, położenia, struktury własnościowej i administracyjnej.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrola sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Ocena *ex post* wykazała, że dyrektywa jest istotna dla osiągnięcia celu polegającego na ograniczeniu pozbywania się odpadów do wód morskich i oferuje wyraźną wartość dodaną na poziomie UE. Jednak mimo że ilość odpadów odprowadzanych na lądzie wzrosła, tendencje między poszczególnymi kategoriami odpadów różnią się między sobą. Ponadto znaczna ilość odpadów nadal jest zrzucana do morza. Wynika to głównie z różnic w zakresie interpretacji i wdrażania głównych obowiązków wynikających z obecnej dyrektywy, takich jak zapewnienie odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów, opracowanie systemów zwracania kosztów i ich funkcjonowanie oraz egzekwowanie obowiązku odprowadzania odpadów.

Koncepcja odpowiedniości portowych urządzeń do odbioru odpadów nie została jasno określona w starej dyrektywie, co powodowało zamieszanie zarówno wśród użytkowników portów, jak i ich operatorów. W związku z powyższym brak konsultacji z użytkownikami portów, a także brak spójności z prawodawstwem UE w zakresie rozwiązań lądowych, doprowadziły do sytuacji, w której odpowiednie urządzenia nie zawsze są dostępne w portach. Na przykład zainteresowane strony podczas konsultacji skarżyły się na brak selektywnej zbiórki odpadów w portach, podczas gdy odpady te zostały wcześniej posegregowane na statku zgodnie z międzynarodowymi standardami. Ponadto istnieje nieporozumienie w zakresie obowiązku odprowadzania odpadów w świetle norm zrzutów zawartych w konwencji MARPOL, w tym definicji dostatecznej ilości miejsca na statku przeznaczonej na odpady, co stanowi główną podstawę do wyłączenia statku z niektórych zobowiązań, aby mógł on wypłynąć z portu bez konieczności odprowadzenia w danym porcie odpadów.

Ramy prawne i administracyjne dotyczące inspekcji portowych urządzeń do odbioru odpadów również są niejasne, podobnie jak podstawa i regularność tych inspekcji. Wreszcie wyłączenia z niektórych zobowiązań statków włączonych w ustalony harmonogram podróży stosowano na podstawie różnych zasad i warunków, powodując niepotrzebne obciążenia administracyjne. Kwestie te sprawiły, że system stał się mniej skuteczny pod względem realizacji głównego celu, tj. ograniczenia zrzutów odpadów do morza.

Dalsze kwestie, które zostały podkreślone w ocenie *ex post*:

- dyrektywa nie jest w pełni zgodna z odpowiednimi obszarami polityk UE, takimi jak prawodawstwo unijne dotyczące odpadów i jego podstawowe zasady, które nie zostały w pełni wdrożone w portach;

- znaczące zmiany w międzynarodowych ramach prawnych (konwencja MARPOL) nie zostały uwzględnione w dyrektywie;
- brak systematycznego rejestrowania odpadów odprowadzanych w portach i niewystarczająca wymiana informacji między państwami członkowskimi utrudniają skuteczne monitorowanie i egzekwowanie przepisów dyrektywy, co doprowadziło do istotnych braków w danych dotyczących strumieni odpadów w portach UE.
- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Przeprowadzono regularne konsultacje wśród szerokiego spektrum grup zainteresowanych stron w ramach podgrupy dot. portowych urzędów do odbioru odpadów utworzonej w obrębie Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi, aby wspomóc proces przeglądu. Podgrupę tę, która zrzesza główne grupy zainteresowanych stron, tj. organy krajowe państw członkowskich, porty, właścicieli statków, operatorów portowych urzędów do odbioru odpadów i organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska, łączy wysoki poziom wiedzy specjalistycznej na temat portowych urzędów do odbioru odpadów służących do zarządzania odpadami pochodzącymi ze statków. W trakcie kilku posiedzeń podgrupa przeanalizowała i omówiła proponowane środki i warianty dotyczące przeglądu, a jej sugestie zostały poddane odpowiedniej weryfikacji i uwzględnione przy opracowywaniu wniosku. Podsumowanie wyników dyskusji w podgrupie znajduje się w załącznikach do dokumentu roboczego służb Komisji¹².

Ogólnie rzecz biorąc, zainteresowane strony opowiadają się za zmianą, która ma na celu dalsze dostosowanie przepisów do konwencji MARPOL, w szczególności w odniesieniu do zakresu obowiązku odprowadzania odpadów, oraz zapewni konkretne środki w celu zaradzenia problemowi odpadów morskich. Podgrupa wielokrotnie podkreślała potrzebę właściwego wdrożenia unijnych zasad dotyczących odpadów w ramach systemu portowych urzędów do odbioru odpadów, a także konieczność dalszej harmonizacji zasad wyłączenia statków z niektórych zobowiązań i systemów zwracania kosztów, bez narzucania jednego, uniwersalnego podejścia wszystkim portom UE. Ponadto podgrupa omówiła sposoby usprawnienia monitorowania i egzekwowania przepisów, a także możliwości ułatwienia tego procesu dzięki elektronicznemu raportowaniu i wymianie danych.

W ramach procedury oceny skutków zorganizowano otwarte konsultacje publiczne, które wywołały reakcje wielu różnych zainteresowanych stron. Następnie podjęto ukierunkowane konsultacje skierowane do wszystkich zainteresowanych stron z sektora portowego. Konsultacje te wykazały, że brak zachęt i egzekwowania przepisów jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na ogólne problemy związane z odpadami morskimi. Ponadto w obu rundach konsultacji zwrócono uwagę na niespójności pojawiające się w definicjach i formularzach oraz różne zasady wyłączenia statków z niektórych zobowiązań, co leży u podstaw niepotrzebnych obciążeń administracyjnych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Niniejszy wniosek opiera się na informacjach zebranych i przeanalizowanych podczas procedury oceny i oceny skutków, na potrzeby których przeprowadzono badania zewnętrzne. Ponadto Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) dostarczyła pomoc techniczną i szczegółowe dane.

¹² Załącznik 2, strona 7, Streszczenie sprawozdania z konsultacji z zainteresowanymi stronami.

W ocenie *ex post* z 2015 r. przeanalizowano dane otrzymane z 40 dużych portów handlowych, na których podstawie opracowano szereg czasowy dotyczący dostaw odpadów za lata 2004–2013. Część danych pochodzi z wcześniejszych badań przeprowadzonych przez EMSA na temat wdrażania dyrektywy i została uzupełniona ankietą przeprowadzoną wśród zainteresowanych stron.

Badanie pomocnicze przeprowadzone w 2016 r. w celu wsparcia **oceny skutków** przeglądu dyrektywy miało na celu uzupełnienie danych dotyczących ilości odpadów odprowadzanych w portach określonych w poprzednich badaniach (Ramboll 2012 i Panteia 2015) za lata 2013–2015. Zaktualizowane dane dotyczące odprowadzania odpadów w tym okresie zostały przekazane przez 29 z 40 ocenionych wcześniej portów. Ponadto w badaniu przeprowadzonym na potrzeby oceny skutków zastosowano model służący do obliczania różnic w odpadach, znany jako model MARWAS, który mierzy: (i) różnicę między odpadami, które wedle oczekiwań miały zostać odprowadzone w portach, dla których otrzymano dane dotyczące dostawy, na podstawie natężenia ruchu do tych portów w określonym przedziale czasowym; oraz (ii) odpady – w ilościach bezwzględnych – faktycznie dostarczone do tych portów w tym okresie. Dane o ruchu statków w odniesieniu do 29 portów objętych przeglądem uzyskano z EMSA i wprowadzono do modelu. W ramach badania pomocniczego dokonano także oceny podatności różnych lokalnych obszarów morskich na zagrożenia w odniesieniu do różnych kategorii odpadów ze statków. Metodyka została szczegółowo wyjaśniona w odpowiednim załączniku do dokumentu roboczego służb Komisji uzupełniającego niniejszy wniosek¹³.

Wspomniana powyżej podgrupa dot. portowych urządzeń do odbioru odpadów zapewnia ciągle wsparcie w trakcie całego procesu.

• Ocena skutków

W ocenie skutków zbadano różne warianty strategiczne w zakresie przeglądu dyrektywy w oparciu o następujących zasadach przewodnich:

1. zakres przeglądu, zakres zmian legislacyjnych i opracowanie wytycznych z zakresu „prawa miękkiego”;
2. zakres wymogów dot. obowiązkowego odprowadzania odpadów. Wybór w celu dostosowania przepisów do norm dotyczących zrzutu odpadów ustanowionych konwencją MARPOL lub dążenia do zerowego zrzutu odpadów poprzez wprowadzenie obowiązku pełnego odprowadzania odpadów w portach. Ma to również wpływ na inne aspekty, takie jak stosowanie systemów zwracania kosztów i egzekwowania przepisów;
3. potencjalne rozwiązania konkretnego problemu odpadów morskich pochodzących ze statków (głównie odpady ze statków);
4. potencjał zmniejszenia obciążeń administracyjnych i uproszczenia systemu zgodnie z celami programu sprawności i wydajności regulacyjnej we wniosku.

Zasady te znajdują odzwierciedlenie w celach polityki opisanych poniżej.

WARIANT 1: Scenariusz odniesienia. W ramach tego wariantu nie planuje się zmian legislacyjnych w odniesieniu do dyrektywy. Zamiast tego opracowano by wytyczne z zakresu „prawa miękkiego”, a także dalsze rozszerzenie systemu elektronicznej rejestracji

¹³ Załącznik 4, strona 23, Modele analityczne wykorzystywane podczas przygotowywania oceny skutków.

i elektronicznego raportowania oraz monitorowania ustanowionego przepisami art. 12 ust. 3 obowiązującej dyrektywy, który opiera się na elektronicznym raportowaniu do SafeSeaNet i THETIS (baza danych kontroli państwa portu).

WARIANT 2: Minimalny przegląd. Ten wariant przewiduje ukierunkowane inicjatywy i związane dostosowania prawne w odniesieniu do konwencji MARPOL, a także odpowiednich przepisów unijnych, w oparciu o scenariusz odniesienia. W szczególności dostosuje on zakres przepisów do konwencji MARPOL przez włączenie odpadów objętych załącznikiem VI do konwencji i zaktualizuje odniesienia do unijnego prawodawstwa w zakresie ochrony środowiska.

WARIANT 3: Dostosowanie do zapisów konwencji MARPOL. Wariant ten ma na celu dalsze ujednolicenie przepisów z zapisami konwencji MARPOL, w szczególności określenie zakresu obowiązku odprowadzania odpadów zgodnie z normami zrzutów zawartymi w konwencji MARPOL, co rozwiązałoby kwestię nielegalnych zrzutów odpadów do morza. Wariant ten obejmuje również włączenie inspekcji portowych urządzeń do odbioru odpadów do kontroli państwa portu oraz wprowadza pełen zakres środków mających na celu poprawę odpowiedniości urządzeń i zachęt ekonomicznych dla statków, aby te odprowadzały odpady w portach.

WARIANT 4: Unijny system portowych urządzeń do odbioru odpadów wykraczający poza zapisy konwencji MARPOL. Wariant ten ma na celu wzmocnienie obecnego systemu objętego dyrektywą, wykraczając poza zapisy konwencji MARPOL. Obowiązek odprowadzania odpadów dotyczyłby wszystkich odpadów pochodzących ze statków, w tym odpadów, które mogą być zrzucane do morza w ramach zapisów konwencji MARPOL. Wariant ten obejmuje również pełen zakres środków służących poprawie odpowiedniości urządzeń i zapewnieniu właściwych zachęt do odprowadzania odpadów.

WARIANTY 3B i 4B: Warianty odpadów morskich zgodnie z powyższym wariantem 3 lub 4. Warianty te odnoszą się konkretnie do problemu odpadów morskich pochodzących ze statków (głównie zrzutów śmieci). Uwzględniono zarówno środki zachęcające, jak i środki egzekucyjne, a także propozycję całkowitego włączenia statków rybackich i rekreacyjnych jednostek pływających w zakres dyrektywy, aczkolwiek przy zróżnicowanym sposobie egzekwowania przepisów w oparciu o pojemność brutto statków.

W ocenie skutków stwierdzono, że preferowanym wariantem jest wariant strategiczny 3B, ponieważ godzi on cel ograniczenia zrzutów odpadów do morza, w szczególności zrzutów śmieci (odpadów morskich), z zamierzonym ograniczeniem obciążeń administracyjnych poprzez dalsze dostosowanie przepisów do zapisów konwencji MARPOL.

Oczekuje się, że preferowany wariant strategiczny:

- przyniesie pozytywne skutki dla środowiska, ponieważ jego zastosowanie powinno doprowadzić do znacznego ograniczenia nielegalnych zrzutów do morza olejów opadowych, ścieków, śmieci i odpadów płuczkowych;
- wniesie istotny wkład w gospodarkę o obiegu zamkniętym poprzez zastosowanie specjalnych środków ukierunkowanych na ograniczenie odpadów morskich, w tym odpadów pochodzących z sektora rybołówstwa i branży rekreacyjnej, oraz poprawę praktyk w zakresie zarządzania odpadami w porcie;

- doprowadzi do ograniczenia kosztów egzekucyjnych i znacznej redukcji kosztów administracyjnych;
- przyczyni się do stworzenia dodatkowych miejsc pracy, zwłaszcza w przypadku podmiotów zajmujących się przetwarzaniem odpadów oraz w sektorze turystycznym na obszarach przybrzeżnych;
- doprowadzi do zwiększenia świadomości ekologicznej dotyczącej problemu odpadów morskich, zarówno na lądzie, jak i na statkach.

Oczekuje się, że preferowany wariant **wygeneruje dodatkowe koszty związane z przestrzeganiem przepisów i koszty operacyjne**, w szczególności w związku z nakładami poniesionymi na gromadzenie odpadów w portach, dostosowaniem przepisów do systemów zwracania kosztów i opracowaniem nowych możliwości przyjmowania i przetwarzania nowych strumieni odpadów. Oczekuje się jednak, że koszty te uda się ograniczyć. Przewidywany poziom tych kosztów opisano w ocenie skutków zawartej w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym wnioskowi wniosku¹⁴. Nie można jednak podać dokładnej kwantyfikacji ogólnych kosztów związanych z przestrzeganiem przepisów ze względu na brak danych.

Ocenę skutków przedłożono do zatwierdzenia Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej w maju 2017 r. Rada wydała opinię pozytywną z zastrzeżeniami¹⁵. W swojej opinii Rada wyraziła zaniepokojenie wartością dodaną dyrektywy w porównaniu z konwencją MARPOL i zażądała dokładniejszych wyjaśnień dotyczących związku między dwoma systemami oraz tego, w jaki sposób proponowane warianty są zgodne z konwencją lub wykraczają poza nią. W tym kontekście Rada zadała również kilka pytań dotyczących proporcjonalności preferowanego wariantu, w szczególności ponieważ zawiera on bardziej szczegółowe wymogi dla mniejszych statków, a nadal istnieje pewna niejasność co do dokładnych kosztów związanych z przestrzeganiem przepisów i kosztów inwestycji związanych z tym wariantem. Uwagi te zostały uwzględnione w następujący sposób:

- Dodatkowe wyjaśnienia dotyczyły tego, w jaki sposób dyrektywa transponuje stosowne zobowiązania wynikające z zapisów konwencji MARPOL poprzez podejście oparte na sektorze portowym (*port-based approach*), a nie tylko ma na celu zapewnienie egzekwowania tych wymogów poprzez system prawny UE; oferuje ona także wartość dodaną w odniesieniu do wdrażania tych wymogów w państwach członkowskich, w szczególności poprzez dodatkowe elementy, takie jak plany odbioru i zagospodarowania odpadów, systemy zwracania kosztów w portach oraz zasady wyłączenia z niektórych zobowiązań statków włączonych w ustalony harmonogram podróży. Uwzględniono tabelę porównawczą obu instrumentów, a także przegląd najważniejszych poprawek wprowadzonych do zapisów konwencji MARPOL w ciągu ostatnich 15 lat.
- Uwzględniono tabelę porównującą różne warianty strategiczne z zapisami konwencji MARPOL. Wyjaśniono również, że preferowany wariant oparty na dostosowaniu przepisów do zapisów konwencji MARPOL nie oznacza całkowitego ujednolicenia z zapisami konwencji, ponieważ oznaczałoby to zniesienie podstawowych zobowiązań, które okazały się bardzo istotne i użyteczne, jak wykazano w ocenie *ex*

¹⁴ Dokument roboczy służb Komisji – Ocena skutków, strona 60 (koszty związane z przestrzeganiem przepisów), strona 73 (podsumowanie).

¹⁵ Opinia z dnia 23 czerwca 2017 r. dotycząca oceny skutków/portowych urządzeń do odbioru odpadów w odniesieniu do odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku; <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/...>

post (REFIT) dyrektywy. Załączono dodatkowe objaśnienia w celu wykazania proporcjonalności każdego z wariantów, a także przedstawiono więcej informacji na temat tego, w jaki sposób w preferowanych wariantach proponuje się przededefiniowanie pozycji mniejszych statków, tj. statków rybackich i rekreacyjnych jednostek pływających, przy zastosowaniu zróżnicowanego sposobu egzekwowania przepisów w oparciu o całkowitą pojemność brutto i długość statku.

- Ponadto podjęto dodatkowe wysiłki w celu uzyskania danych ilościowych z portów w odniesieniu do niektórych kluczowych obowiązków zawartych w preferowanym wariantcie. Jednakże, ponieważ dane te dotyczą informacji objętych tajemnicą handlową, otrzymano niewiele informacji zwrotnych, zaś opis kosztów związanych z przestrzeganiem przepisów i kosztów nakładów pozostaje głównie jakościowy.

- **Ocena oddziaływania terytorialnego**

Proponowany przegląd ma istotny wymiar regionalny z uwagi na różne baseny morskie w UE i lokalną specyfikę portów. Z tego powodu podjęto się oceny oddziaływania terytorialnego. W ocenie wskazano konkretne wyzwania, w których obliczu stają porty znajdujące się na małych wyspach i w odległych miejscach podczas wdrażania systemu portowych urządzeń do odbioru odpadów, stwierdzono jednak również, że nowa dyrektywa może tym regionom przynieść korzyści, w szczególności w zakresie rozwoju turystyki, zatrudnienia i administracji. Pomimo różnic regionalnych w ocenie oddziaływania terytorialnego ujawniło się jednak stanowcze wezwanie do harmonizacji kluczowych aspektów dyrektywy. Wyniki oceny oddziaływania terytorialnego zostały podsumowane w streszczeniu sprawozdania dołączonym do dokumentu roboczego służb Komisji towarzyszącego wnioskowi.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Zważywszy, że wniosek stanowi inicjatywę REFIT, jego celem jest uproszczenie ram prawnych i zmniejszenie obciążeń administracyjnych.

Poprzez lepsze dostosowanie definicji do zapisów konwencji MARPOL standardowe formularze opracowane przez IMO dotyczące zgłaszania odpadów i potwierdzenia odbioru odpadów mogą również zostać w pełni włączone do dyrektywy. Dzięki temu będzie można w miarę możliwości uniknąć równoległych formularzy i systemów. Ponadto proponuje się włączenie inspekcji portowych urządzeń do odbioru odpadów do systemu inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu oraz zastosowanie systemu informacji i monitorowania, który został opracowany na podstawie obowiązującej dyrektywy (art. 12 ust. 3) i który opiera się na elektronicznym raportowaniu w ramach SafeSeaNet i THETIS, w celu ułatwienia monitorowania i egzekwowania przepisów. Oczekuje się, że środki te zmniejszą koszty administracyjne o 7,1 mln EUR, ponieważ powinny one skutkować bardziej skutecznymi inspekcjami. Oczekuje się również, że proponowane zmiany zwiększą możliwości biznesowe podmiotów zajmujących się odpadami w portach, a także podmiotów działających w branży rekreacyjno-turystycznej (z których większość to MŚP), ponieważ więcej odpadów powinno być wyładowywanych w portach, co skutkowałoby czystszy środowiskiem morskim i przyniosłoby pozytywne skutki dla turystyki lokalnej i regionalnej.

Wniosek dotyczący nowej dyrektywy pozostawia państwom członkowskim szeroki zakres uznaniowości w zakresie: (i) organizowania urządzeń portowych do odbioru odpadów w swoich portach, zgodnie z planami odbioru i zagospodarowania odpadów; oraz (ii) projektowania odpowiednich systemów opłat z uwzględnieniem rozmiaru i położenia geograficznego portów, a także rodzaju ruchu do tych portów.

Proponowany przegląd przewiduje dalszy rozwój i funkcjonowanie systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, który został już ustanowiony przepisami obecnej dyrektywy w celu ułatwienia monitorowania i egzekwowania przepisów dyrektywy. System będzie oparty na unijnym systemie SafeSeaNet określonym w dyrektywie 2002/59/WE oraz na bazie danych wyników inspekcji ustanowionej dyrektywą 2009/16/WE. Dane będą przekazywane drogą elektroniczną z wykorzystaniem „krajowego systemu pojedynczego okna”, zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE, i wymieniane między państwami członkowskimi na potrzeby monitorowania i egzekwowania przepisów. Wniosek wprowadzi również dalszą standaryzację formatów elektronicznego raportowania w zakresie potwierdzenia odbioru odpadów, zgłaszania odpadów i zasad wyłączenia z niektórych zobowiązań statków włączonych w ustalony harmonogram podróży.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Wnioskowi towarzyszy plan wdrażania, który zawiera wykaz działań niezbędnych do zastosowania środków i w którym wskazano główne techniczne, prawne i czasowe trudności związane z wdrażaniem.

Wskazano odpowiednie rozwiązania w zakresie monitorowania i sprawozdawczości. EMSA odgrywa ważną rolę w tym procesie, ponieważ Agencja ta odpowiada za rozwój i działanie elektronicznych systemów danych dla transportu morskiego.

Już obecnie obowiązująca dyrektywa wzywa do ustanowienia wspólnego systemu informacji i monitorowania, który: (i) wskazywałby statki, które nie odprowadzają swoich odpadów; oraz (ii) ustaliłby, czy cele dyrektywy zostały osiągnięte. W ostatnich latach system ten został opracowany na podstawie istniejących baz danych: w szczególności system SafeSeaNet zapewnił elektroniczne raportowanie i wymianę informacji z wcześniejszych powiadomień o odpadach, a oddzielny moduł unijny został opracowany w ramach bazy danych wyników inspekcji (THETIS) w celu zgłaszania wyników inspekcji portowych urządzeń do odbioru odpadów. Ponadto podjęto kroki w celu zapewnienia, aby informacje przechowywane w SafeSeaNet były systematycznie przekazywane do systemu THETIS-UE, tak aby obowiązek odprowadzania odpadów mógł być monitorowany i egzekwowany. Dzięki proponowanej dyrektywie systemy będą dalej ulepszone i powinny również obejmować podstawowe informacje dotyczące dostępności urządzeń portowych do odbioru odpadów w portach UE. Informacje te będą również przekazywane do Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej, globalnego zintegrowanego systemu informacji o statkach IMO, oraz w celu zapewnienia, że państwa członkowskie, składając sprawozdania zgodnie z dyrektywą, spełniają jednocześnie swoje międzynarodowe obowiązki sprawozdawcze.

Ponadto EMSA pomoże monitorować wdrażanie proponowanej dyrektywy. Biorąc pod uwagę, że cały cykl przewidywanych wizyt wdrożeniowych EMSA ma trwać pięć lat¹⁶, cykl oceny dyrektywy ustalany jest na siedem lat.

Ponadto przewiduje się utworzenie grupy ekspertów, składającej się z przedstawicieli państw członkowskich i innych odpowiednich sektorów. Grupa będzie wymieniać się informacjami i doświadczeniami w zakresie wdrażania dyrektywy oraz zapewni Komisji niezbędne wytyczne.

- **Dokumenty wyjaśniające**

Dokumenty wyjaśniające nie są wymagane, ponieważ wniosek ma na celu uproszczenie i objaśnienie istniejącego systemu.

6. SZCZEGÓŁOWE OBJAŚNIENIA POSZCZEGÓLNYCH PRZEPISÓW WNIOSKU

Proponowana dyrektywa dostosuje w możliwie najszerszym zakresie system unijny do zapisów konwencji MARPOL, w szczególności jeżeli chodzi o zakres, definicje i formularze. Pełne dostosowanie nie jest jednak możliwe, ponieważ dyrektywa koncentruje się na działaniach podejmowanych w portach, podczas gdy konwencja MARPOL koncentruje się na działaniach podejmowanych na morzu. Mimo że dyrektywa opiera się na zobowiązaniach, które państwa członkowskie przyjęły w ramach konwencji MARPOL, to sięga dalej, zajmując się szczegółowo prawnymi, operacyjnymi i finansowymi obowiązkami wszystkich operatorów. Ponadto proponowana dyrektywa, podobnie jak jej poprzedniczka, ma szerszy zakres działania, ponieważ obejmuje wszystkie statki morskie i wszystkie porty UE, do których te statki wpływają.

Główne obszary, w których dyrektywa i konwencja MARPOL będą nadal się różnić, dotyczą następujących kwestii:

- przyjęcia planów odbioru i zagospodarowania odpadów;
- opracowania systemów zwracania kosztów i ich funkcjonowania;
- obowiązkowego przekazywania informacji z wcześniejszych powiadomień o odpadach i potwierdzeń odbioru odpadów;
- systemu inspekcji;
- zasad wyłączenia z niektórych zobowiązań statków włączonych w ustalony harmonogram podróży.

Wiele z tych różnic dotyczących systemu UE służy lepszemu wdrożeniu i egzekwowaniu systemu przewidzianego w konwencji MARPOL.

Najważniejsze zmiany wprowadzone przez nową dyrektywę przedstawiono poniżej.

Tytuł, zakres obowiązywania i definicje:

Tytuł zostanie zmieniony, by wyraźnie odnosić się do odprowadzania odpadów ze statków, ponieważ będzie on lepiej odzwierciedlać główny cel dyrektywy.

¹⁶ Zgodnie z metodyką EMSA dotyczącą wizyt w państwach członkowskich, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Art. 2 zastąpi definicję „odpadów wytwarzanych przez statki” bardziej ogólną definicją „odpadów ze statków”, określoną w odniesieniu do odpowiednich załączników do konwencji MARPOL. Obejmuje on również kategorię „pozostałości ładunku”, a także odpady objęte załącznikiem VI do konwencji MARPOL, tj. pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych składające się ze szlamu i upuszczonej wody. Usunięcie rozróżnienia między odpadami wytwarzanymi przez statki a pozostałościami ładunku oraz zapewnienie pełnej zgodności z definicjami MARPOL umożliwiają dalsze dostosowanie przepisów do standardowych formularzy i certyfikatów IMO. Biernie poławiane odpady, czyli odpady gromadzone w sieci podczas połowów, zostały włączone do definicji odpadów ze statków w celu zapewnienia odpowiednich ustaleń odnoszących się do odprowadzania tego rodzaju odpadów pochodzących z sektora rybackiego do portowych urzędów do odbioru odpadów z uwagi na jego znaczenie w kontekście odpadów morskich. Dodano jasne i aktualne odniesienia do odpowiednich aktów prawnych UE.

Odpowiedniość portowych urzędów do odbioru odpadów:

Pojęcie „odpowiednich portowych urzędów do odbioru odpadów” zostało lepiej opisane zgodnie z wytycznymi IMO. Wymóg dotyczący selektywnej zbiórki odpadów wynikający z dyrektywy ramowej w sprawie odpadów został wyraźnie zawarty w **art. 4**, który ma mieć zastosowanie w odniesieniu do portów. Jest to szczególnie istotne w przypadkach, gdy odpady były uprzednio posegregowane na statku zgodnie z międzynarodowymi normami i standardami.

Jeśli chodzi o plany odbioru i zagospodarowania odpadów, które mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia odpowiedniości portowych urzędów do odbioru odpadów, w **art. 5** i **załączniku 1** większy nacisk położono na wymogi dotyczące konsultacji. Wyjaśniono także pojęcie „właściwego planu”, „istotnych zmian” takiego planu i „kontekstu regionalnego”, w którym można go opracować.

Zachęty do odprowadzania odpadów:

Aby zapewnić odpowiednie zachęty do odprowadzania różnych rodzajów odpadów do portowych urzędów do odbioru odpadów, w **art. 8** określono główne zasady, które należy włączyć i stosować w odniesieniu do każdego systemu opłat ustanowionego dyrektywą. Obejmuje to zależność pomiędzy naliczaną opłatą a kosztami portowych urzędów do odbioru odpadów, obliczanie „znaczącego wkładu”, który ma zostać pokryty z opłaty pośredniej, oraz główne wymogi w zakresie przejrzystości. Dodano nowy **załącznik 4** do dyrektywy, który zawiera przegląd różnych rodzajów kosztów systemu portowych urzędów do odbioru odpadów, z rozróżnieniem kosztów bezpośrednich i pośrednich.

Mimo że art. 8 nie określa jednego konkretnego systemu, który ma być stosowany we wszystkich portach UE, proponowany system zwracania kosztów jest bardziej rygorystyczny w odniesieniu do zasad, które należy stosować przy ustalaniu opłaty pośredniej za śmieci, w tym również za biernie poławiane odpady. Ponieważ zrzuty śmieci przyczyniają się w znacznym stopniu do szerszego problemu odpadów morskich, proponuje się stosowanie systemu „*no-special-fee*”, w ramach którego uiszczenie opłaty pośredniej powinno dawać statkom prawo do odprowadzania wszystkich śmieci zebranych na statku, bez konieczności ponoszenia dodatkowych kosztów bezpośrednich (w oparciu o objętość). Jako że statki rybackie i rekreacyjne jednostki pływające również zostaną włączone do systemu opłat pośrednich, rozwiązanie powinno dotyczyć również usuwania wycofanych z eksploatacji sieci rybackich i biernie poławianych odpadów.

Art. 8 wzmacnia także koncepcję „statku ekologicznego”, już opracowaną i stosowaną przez poszczególne porty zgodnie z międzynarodowymi normami i systemami certyfikacji. Zgodnie z tą koncepcją, w przypadku statków, których kapitan może wykazać się zrównoważonym gospodarowaniem odpadami na statku (kryteria zrównoważonego gospodarowania odpadami będą musiały zostać określone przez Komisję w akcie delegowanym), należy zastosować obniżoną opłatę za odpady.

Egzekwowanie obowiązku odprowadzania odpadów:

Formularz wcześniejszego powiadomienia o odpadach, o którym mowa w **art. 6**, został w pełni dostosowany do okólnika MEPC/834 Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i jest zawarty w nowym załączniku 2 do dyrektywy. Zakres obowiązku odprowadzania wszelkich rodzajów odpadów został ustalony zgodnie z konwencją MARPOL, tak aby dyrektywa w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów była odzwierciedleniem norm zrzutów zawartych w konwencji MARPOL: w przypadku gdy konwencja MARPOL zabrania zrzucania odpadów do morza, dyrektywa w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wymaga odprowadzenia tych odpadów, w tym pozostałości ładunku, do portowych urządzeń do odbioru odpadów na lądzie. Przy takim podejściu nie jest konieczne żadne specjalne postanowienie dotyczące odprowadzania pozostałości ładunku, jak miało to miejsce w przypadku starej dyrektywy. Ponadto **art. 7** wprowadza wymóg wystawienia statkowi w chwili odprowadzenia odpadów potwierdzenia ich otrzymania, zawierającego informacje, które powinny być elektronicznie zgłoszone przez statek do systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, tj. SafeSeaNet, przed wypłynięciem z portu.

Art. 7 ogranicza możliwość zastosowania wyjątków w oparciu o dostateczną ilość miejsca na statku przeznaczoną na odpady do sytuacji, w których następny port zawinięcia znajduje się na terytorium UE i nie ma wątpliwości co do dostępności odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów. Ocenę tę należy przeprowadzić na podstawie informacji na temat odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów w portach UE udostępnionych w systemie informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, który jest wbudowany w system SafeSeaNet. Ponadto w niniejszym wniosku przewiduje się przyjęcie przez Komisję w drodze aktu wykonawczego szczególnych metod obliczania dostatecznej ilości miejsca na statku przeznaczonej na odpady.

Jeśli chodzi o system inspekcji, w **art. 10** określono, że inspekcje portowych urządzeń do odbioru odpadów muszą być w pełni zintegrowane z systemem inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu, ustanowionym dyrektywą 2009/16/WE, oraz dokonywane zgodnie z podejściem opartym na analizie ryzyka, gdy statek wchodzi w zakres stosowania tej dyrektywy. Aby zapewnić, że każda inspekcja przeprowadzana przez państwo portu sprawdza również zgodność z wymogami portowych urządzeń do odbioru odpadów, należy wprowadzić pewne zmiany do dyrektywy 2009/16/WE, jak określono w **art. 21**. Jednocześnie przewiduje się odrębny system inspekcji dla statków rybackich, rekreacyjnych jednostek pływających i krajowych statków o pojemności brutto powyżej 100 GT, ponieważ statki te nie są objęte dyrektywą w sprawie inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu. Wyniki inspekcji przeprowadzonych na tych statkach będą musiały zostać zarejestrowane w systemie informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów w specjalnym unijnym module w ramach THETIS.

Zasady wyłączenia z niektórych zobowiązań statków włączonych w ustalony harmonogram podróży i regularnie zawijających do portów:

W art. 9 wniosku przewidziano dalszą harmonizację kryteriów wyłączenia, w szczególności dodano określenie „statek włączony w ustalony harmonogram podróży” z „częstymi i regularnymi zawinięciami do portów”, co stanowi „wystarczający dowód uzgodnienia” w odniesieniu do odprowadzenia odpadów i uiszczenia opłaty. Wprowadzono standardowe świadectwo zwolnienia, które powinno zostać włączone do systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów poprzez elektroniczne raportowanie do systemu SafeSeaNet, aby państwa członkowskie mogły następnie wymieniać się informacjami zawartymi w świadectwie.

Statki rybackie i rekreacyjne jednostki pływające

Pozycja statków rybackich i małych rekreacyjnych jednostek pływających została na nowo zdefiniowana w dyrektywie z uwagi na ich relatywne znaczenie dla przyczynienia się do problemu odpadów morskich zrzucanych do morza. Podczas gdy zgodnie z obowiązującą obecnie dyrektywą zarówno statki rybackie, jak i małe rekreacyjne jednostki pływające są wyłączone z niektórych kluczowych obowiązków, w nowej dyrektywie wyłączenia te zostały na nowo zdefiniowane, tak aby większe statki zostały uwzględnione w oparciu o długość i pojemność brutto, aby zapewnić proporcjonalność systemu.

W odniesieniu do systemów zwracania kosztów statki rybackie i rekreacyjne jednostki pływające będą podlegać opłacie pośredniej. Podobnie jak inne statki, statki rybackie i rekreacyjne jednostki pływające będą musiały uiszczać opłatę w porcie/przystani, niezależnie od tego, czy odprowadzają jakiegokolwiek odpady w porcie/przystani, czy też nie. Powinno się jednak zapewnić tym statkom prawo do odprowadzania wszelkich odpadów bez konieczności ponoszenia dodatkowych opłat, w tym za porzucone narzędzia połowowe i biernie poławiane odpady. Jeśli chodzi o pozostałe rodzaje odpadów, ogólny wymóg związany z zastosowaniem co najmniej 30 % opłaty pośredniej będzie miał również zastosowanie do odpadów odprowadzanych przez sektor rybołówstwa i branżę rekreacyjną.

Przekazywanie informacji zawartych w uprzednim powiadomieniu o odpadach oraz potwierdzenie odbioru odpadów będzie wymagane jedynie w przypadku statków o długości 45 metrów i więcej. Wymaganie, aby statki poniżej tego progu przekazywały informacje drogą elektroniczną przed wejściem do portu i wypłynięciem z niego byłoby nieproporcjonalne, ponieważ statki te zasadniczo nie są wyposażone w system elektronicznego raportowania, podobnie jak porty, do których te jednostki wpływają, nie są w stanie przetwarzać elektronicznych powiadomień przy każdorazowym zawinięciu do portu. Zostało to również wykazane w ocenie skutków towarzyszącej wnioskowi¹⁷.

W zakresie egzekwowania przepisów dyrektywa stanowi, że co najmniej 20 % wszystkich statków rybackich i rekreacyjnych jednostek pływających o pojemności brutto przekraczającej 100 GT rocznie musi zostać poddanych kontroli w portach danego państwa członkowskiego. Próg ten jest zbieżny z wymogiem konwencji MARPOL dotyczącym planu i rejestru śmieci na statkach o pojemności brutto powyżej 100 GT.

¹⁷ Dokument roboczy służb Komisji – Ocena skutków, rozdział 5.2.5, s. 46.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uchylająca dyrektywę 2000/59/WE i zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE oraz dyrektywę 2010/65/UE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹⁸,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁹,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka morska Unii ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Można go osiągnąć przez stworzenie stanu zgodności z międzynarodowymi konwencjami, kodeksami oraz rezolucjami przy jednoczesnym zachowaniu swobody żeglugi, zapewnionej przez Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza.
- (2) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL”) określa ogólny zakaz zrzutu odpadów ze statków do morza, reguluje jednak również warunki, w jakich niektóre rodzaje odpadów mogą być zrzucane ze statków do środowiska morskiego. Konwencja MARPOL zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów.
- (3) Unia wdrażała konwencję MARPOL za pośrednictwem dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²⁰, stosując podejście oparte na sektorze portowym (*port-based approach*). Dyrektywa 2000/59/WE ma na celu pogodzenie potrzeb niezakłóconego prowadzenia działalności w transporcie morskim z wymogami ochrony środowiska morskiego.

¹⁸ Dz.U. C , , s. .

¹⁹ Dz.U. C , , s. .

²⁰ Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81.

- (4) W ciągu ostatnich dwudziestu lat konwencja MARPOL i załączniki do niej uległy istotnym zmianom, które wprowadziły surowsze normy i zakazy dotyczące zrzutów odpadów ze statków do morza.
- (5) W załączniku VI do konwencji MARPOL wprowadzono normy dotyczące zrzutów ze statków dla nowych kategorii odpadów, w szczególności pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych, składających się ze szlamu i upuszczonej wody. Te kategorie odpadów należy włączyć do zakresu stosowania dyrektywy.
- (6) W dniu 15 kwietnia 2014 r. Międzynarodowa Organizacja Morska („IMO”) przyjęła skonsolidowane wytyczne dla dostawców i użytkowników portowych urządzeń do odbioru odpadów (MEPC.1/okólnik 834), w tym standardowy format powiadamiania o odpadach, potwierdzania odbioru odpadów i przedstawiania informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach w działaniu portowych urządzeń do odbioru odpadów.
- (7) Pomimo tych zmian w przepisach nadal dochodzi do zrzutów odpadów do morza. Wynika to z połączenia różnych czynników, odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów nie zawsze są mianowicie dostępne w portach, egzekwowanie przepisów jest natomiast często niewystarczające i brakuje zachęt do odprowadzania odpadów w portach.
- (8) Dyrektywa 2000/59/WE od momentu wejścia w życie przyczyniła się do zwiększenia ilości odpadów odprowadzanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów i w ten sposób przyczyniła się do zmniejszenia zrzutów odpadów do morza, jak ujawniono w ocenie REFIT dyrektywy.
- (9) Ocena REFIT wykazała również, że dyrektywa 2000/59/WE nie była w pełni skuteczna ze względu na brak spójności z ramami konwencji MARPOL. Ponadto państwa członkowskie opracowały różne interpretacje kluczowych pojęć dyrektywy, takich jak odpowiedniość portowych urządzeń, wcześniejsze powiadamianie o odpadach i obowiązek odprowadzania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów, oraz wyłączenia z niektórych zobowiązań statków włączonych w ustalony harmonogram podróży. W ocenie wezwano do większej harmonizacji tych koncepcji i dalszego dostosowania przepisów do konwencji MARPOL, aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych zarówno dla portów, jak i użytkowników portów.
- (10) Dyrektywa ma również zasadnicze znaczenie dla stosowania głównych przepisów i zasad ochrony środowiska w odniesieniu do portów i gospodarowania odpadami ze statków. W szczególności dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE²¹, a także dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE²², stanowią odpowiednie narzędzia w tym zakresie.
- (11) W dyrektywie 2008/98/WE określono główne zasady gospodarowania odpadami, w tym zasadę „zanieczyszczający płaci” i hierarchię postępowania z odpadami, która wzywa do ponownego użycia i recyklingu odpadów jako preferowanych form odzysku i unieszkodliwiania odpadów i wymaga stworzenia systemów selektywnej zbiórki

²¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3).

²² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19).

odpadów. Obowiązki te mają również zastosowanie do gospodarowania odpadami ze statków.

- (12) Selekttywne zbieranie odpadów ze statków, w tym porzuconych narzędzi połowowych, jest konieczne, aby zapewnić ich dalszy odzysk w kolejnych ogniwach łańcucha gospodarowania odpadami. Śmieci są często segregowane już na statku, zgodnie z międzynarodowymi normami i standardami, a unijne prawodawstwo powinno gwarantować, aby wysiłki związane z selektywną zbiórką odpadów na statku nie zostały zniweczone przez brak uzgodnień dotyczących selektywnej zbiórki na lądzie.
- (13) Mimo że większość odpadów morskich pochodzi z działalności lądowej, ważnym czynnikiem generującym odpady jest również żegluga, w tym sektor rybołówstwa i branża rekreacyjna, ze zrzutami śmieci, w tym tworzyw sztucznych, i porzuconymi narzędziami połowowymi, które trafiają bezpośrednio do morza.
- (14) W strategii Komisji w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym²³ wyznaczono cel zmniejszenia odpadów morskich o 30 % do 2020 r. i uznano szczególną rolę, jaką dyrektywa 2000/59/WE ma do odegrania w tym zakresie, zapewniając dostępność odpowiednich urządzeń odbioru śmieci oraz odpowiedni poziom zachęt i egzekwowania wymogu odprowadzania odpadów do urządzeń na lądzie.
- (15) Portowe urządzenie do odbioru odpadów uważa się za odpowiednie, jeżeli jest w stanie sprostać potrzebom statków normalnie korzystających z portu bez powodowania nieuzasadnionej zwłoki. Odpowiedniość odnosi się zarówno do warunków operacyjnych urządzenia w związku z potrzebami użytkowników, jak i do zarządzania środowiskowego urządzeniami zgodnie z przepisami Unii w sprawie odpadów.
- (16) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1069/2009²⁴ wymaga, aby międzynarodowe odpady gastronomiczne były spalane lub unieszkodliwiane w drodze grzebania na zatwierdzonym składowisku odpadów; dotyczy to również odpadów ze statków zawijających do portów Unii, które to odpady potencjalnie miały kontakt z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego na statku. Aby ten wymóg nie ograniczał promowania dalszego ponownego wykorzystywania i recyklingu odpadów ze statków, należy podjąć starania w celu lepszego segregowania odpadów na statku, tak aby uniknąć potencjalnego zanieczyszczenia odpadów, np. odpadów opakowaniowych.
- (17) Aby zapewnić odpowiedniość portowych urządzeń do odbioru odpadów, należy opracować plan odbioru i zagospodarowania odpadów i dokonać jego ponownej oceny, w oparciu o konsultacje ze wszystkimi odpowiednimi użytkownikami portu. Ze względów praktycznych i organizacyjnych sąsiednie porty w tym samym regionie mogą chcieć opracować wspólny plan, uwzględniający dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów w każdym z portów objętych planem, zapewniając jednocześnie wspólne ramy administracyjne.
- (18) Zasadnicze znaczenie dla skutecznego rozwiązania problemu odpadów morskich ma zapewnienie odpowiednich zachęt do odprowadzania odpadów do portowych

²³ Komunikat Komisji COM/2015/0614, „Zamknięcie obiegu – plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym”, pkt 5.1.

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1069/2009 z dnia 21 października 2009 r. określające przepisy sanitarne dotyczące produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi, i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1774/2002 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 1).

urządzeń do odbioru odpadów, w szczególności śmieci. Można to osiągnąć przez system zwracania kosztów, wymagający zastosowania pośredniej opłaty, należnej niezależnie od odprowadzenia odpadów, która powinna dawać prawo do odprowadzenia odpadów bez żadnych dodatkowych opłat bezpośrednich. Sektor rybołówstwa i branża rekreacyjna, z uwagi na ich wkład w powstawanie odpadów morskich, powinny również zostać włączone do tego systemu.

- (19) Koncepcję „statku ekologicznego” należy dalej rozwijać w odniesieniu do gospodarowania odpadami, tak aby można było wprowadzić skuteczny system nagród dla tych statków, których kapitan może wykazać, iż na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów.
- (20) Pozostałości ładunku pozostają własnością właściciela ładunku po rozładowaniu ładunku w terminalu i często mają wartość ekonomiczną. Z tego powodu pozostałości ładunku nie należy uwzględniać w systemach zwracania kosztów ani w zastosowaniu opłaty pośredniej; opłata za odprowadzenie pozostałości ładunku powinna zostać uiszczona przez użytkownika portowego urządzenia do odbioru odpadów, jak określono w ustaleniach umownych między zaangażowanymi stronami lub w innych ustaleniach lokalnych.
- (21) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352/UE²⁵ obejmuje zapewnienie portowych urządzeń do odbioru odpadów jako usługi objętej zakresem rozporządzenia. Określa ono zasady dotyczące przejrzystości struktur pobierania opłat mających zastosowanie do usług portowych, zasady konsultacji z użytkownikami portu i procedury rozpatrywania skarg. Dyrektywa wykracza poza ramy przewidziane w rozporządzeniu (UE) 2017/352, zapewniając bardziej szczegółowe wymagania dotyczące działania i projektowania systemów zwracania kosztów dla portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz przejrzystość struktury kosztów.
- (22) Poza zachęceniem do odprowadzania odpadów, skuteczne egzekwowanie obowiązku odprowadzania odpadów ma ogromne znaczenie i powinno wpisywać się w podejście oparte na analizie ryzyka zgodnie z dyrektywą 2009/16/WE²⁶, co nie odpowiada już celowi dyrektywy 2000/59/WE polegającemu na skontrolowaniu 25 % statków objętych zakresem działania dyrektywy.
- (23) Jedną z głównych przeszkód utrudniających skuteczne egzekwowanie obowiązku odprowadzania odpadów stanowi odmienna interpretacja i wdrażanie przez państwa członkowskie wyjątku opartego na dostatecznej ilości miejsca na statku przeznaczonej na odpady. Aby uniknąć sytuacji, w której zastosowanie tego wyjątku osłabiłoby główny cel dyrektywy, powinno się sprecyzować powyższą kwestię, w szczególności w odniesieniu do następnego portu zawinięcia, kwestię dostatecznej ilości miejsca na statku przeznaczonej na odpady należy zaś ustalić w zharmonizowany sposób w odniesieniu do portów Unii, w oparciu o wspólną metodykę i kryteria.
- (24) Monitorowanie i egzekwowanie przepisów powinno być ułatwione przez system oparty na elektronicznym raportowaniu i wymianie informacji. W tym celu istniejący system informacji i monitorowania ustanowiony dyrektywą 2000/59/WE powinien być dalej rozwijany i nadal funkcjonować w oparciu o istniejące elektroniczne systemy danych, w szczególności unijny system wymiany informacji morskich

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1).

²⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

(SafeSeaNet) oraz bazę danych wyników inspekcji (THETIS). System powinien również zawierać informacje o portowych urządzeniach do odbioru odpadów dostępnych w różnych portach.

- (25) Konwencja MARPOL wymaga od umawiających się stron, aby aktualizowały one informacje na temat swoich portowych urządzeń do odbioru odpadów i przekazywały je informacje do IMO. W tym celu Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) utworzyła bazę danych w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów w ramach Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej („GISIS”). Zgłaszając te informacje do systemu informowania, monitorowania i egzekwowania przepisów ustanowionego dyrektywą, a następnie przekazując te informacje za pośrednictwem systemu do GISIS, państwa członkowskie nie będą już musiały zgłaszać tych informacji osobno do IMO.
- (26) Istnieje potrzeba dalszej harmonizacji systemu wyłączeń z niektórych zobowiązań statków włączonych w ustalony harmonogram podróży, z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów, w szczególności potrzeba wyjaśnienia stosowanych terminów i warunków regulujących te wyłączenia. Ocena REFIT i ocena skutków wykazały, że brak harmonizacji warunków i stosowania wyłączeń spowodował niepotrzebne obciążenia administracyjne dla statków i portów.
- (27) Podgrupa ds. portowych urządzeń do odbioru odpadów utworzona w ramach Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi i skupiająca szeroką grupę ekspertów w zakresie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków i gospodarowania odpadami ze statków przekazała Komisji cenne wskazówki i specjalistyczną wiedzę w tej kwestii. Pożądane byłoby utrzymanie tej grupy jako oddzielnej grupy ekspertów w celu wymiany doświadczeń w zakresie wdrażania dyrektywy.
- (28) Uprawnienia powierzone Komisji w celu wdrożenia dyrektywy 2000/59/WE należy zaktualizować zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (29) W celu określenia metodyki stosowania wyłączeń w oparciu o dostateczną ilość miejsca na statku przeznaczoną na odpady oraz w celu dalszego rozwoju systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów ustanowionego niniejszą dyrektywą, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze. Akty wykonawcze należy przyjmować zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.
- (30) Aby uwzględnić rozwój sytuacji na poziomie międzynarodowym oraz propagować przyjazne środowisku praktyki gospodarowania odpadami na statku, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do wprowadzenia zmian do niniejszej dyrektywy w celu aktualizacji odniesień do międzynarodowych instrumentów i załączników oraz w celu zmiany odniesień do instrumentów międzynarodowych, aby zapobiec, w razie konieczności, zmianom w tych instrumentach międzynarodowych, które mają zastosowanie do celów niniejszej dyrektywy, oraz w celu opracowania wspólnych kryteriów uznawania „statków ekologicznych” na potrzeby przyznania tym statkom obniżonej opłaty za odpady. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

- (31) Z uwagi na fakt, że cel niniejszej dyrektywy, jakim jest ochrona środowiska morskiego przed zrzutami odpadów do morza, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający jednostronnie przez państwa członkowskie, a ze względu na skalę działania możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (32) Unia charakteryzuje się regionalnymi różnicami na poziomie portów, co wykazano również w ocenie oddziaływania terytorialnego. Porty różnią się od siebie w zależności od położenia geograficznego, wielkości, struktury administracyjnej oraz struktury ich własności oraz charakteryzują się rodzajem statków, które zwykle wpływają do danych portów. Ponadto systemy gospodarowania odpadami odzwierciedlają różnice na poziomie lokalnym i infrastrukturę gospodarowania odpadami niższego szczebla.
- (33) W związku z powyższym należy uchylić dyrektywę 2000/59/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

SEKCJA 1: PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ma na celu ochronę środowiska morskiego przed negatywnymi skutkami zrzutów odpadów ze statków korzystających z portów znajdujących się na terenie Unii, przy jednoczesnym zapewnieniu niezakłóconego prowadzenia działalności w transporcie morskim, poprzez poprawę dostępności odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz odprowadzanie odpadów do tych urządzeń.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „statek” oznacza jakiegokolwiek typu jednostkę poruszającą się po morzu i działającą w środowisku morskim, w tym statki rybackie i rekreacyjne jednostki pływające niezajmujące się handlem, wodoroloty, poduszkowce, okręty podwodne i jednostki pływające;
- b) „Konwencja Marpol” oznacza Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, w zaktualizowanej wersji;
- c) „odpady ze statków” oznaczają wszelkie odpady, włączając w to pozostałości ładunku, które wytwarzane są podczas użytkowania statku, załadunku, rozładunku lub czyszczenia, lub odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych i objęte są zakresem załączników I, II, IV, V i VI do konwencji Marpol;
- d) „pozostałości ładunku” oznaczają pozostałości jakichkolwiek ładunków na pokładzie lub w ładowniach, które pozostają po zakończonych operacjach załadunku i rozładunku, wraz z nadwyżkami po ładowaniu/rozładowaniu i resztkami, zarówno w stanie mokrym, jak i suchym, lub unoszonymi

w wodzie do mycia, z wyłączeniem pyłów ładunkowych pozostających na pokładzie po zmiataniu lub pyłów na zewnętrznych powierzchniach statku;

- e) „portowe urządzenia do odbioru odpadów” oznaczają wszelkie urządzenia, które są stałe, pływające lub ruchome oraz zdolne do odbioru odpadów ze statków;
- f) „statek rybacki” oznacza jakikolwiek statek wyposażony lub wykorzystywany handlowo do łowienia ryb lub innych żyjących zasobów morza;
- g) „rekreacyjna jednostka pływająca” oznacza jakiegokolwiek typu statek, o długości kadłuba wynoszącej 2,5 m lub większej, bez względu na jego napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych i niewykorzystywany w handlu;
- h) „statek krajowy” oznacza statek pływający pod banderą państwa członkowskiego odbywający wyłącznie rejsy krajowe w tym państwie członkowskim;
- i) „rejs krajowy” oznacza każdą podróż, która odbywa się w obszarach morskich z portu państwa członkowskiego do tego samego portu lub do innego portu tego państwa członkowskiego;
- j) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny uzbrojony w udogodnienia i urządzenia przeznaczone do przyjmowania statków, w tym obszar kotwiczenia podlegający jurysdykcji portu;
- k) „odpady gastronomiczne” oznaczają wszelkie odpady żywnościowe, w tym zużyty olej spożywczy pochodzący z restauracji, obiektów gastronomicznych i kuchni;
- l) „dostateczna ilość miejsca na statku przeznaczona na odpady” oznacza wystarczającą ilość miejsca do przechowywania odpadów na statku od momentu wypłynięcia z portu do zawinięcia do następnego portu, z uwzględnieniem odpadów, które prawdopodobnie zostaną wygenerowane podczas rejsu;
- m) „ustalony harmonogram podróży” oznacza ruch oparty na opublikowanym lub planowanym rozkładzie wypłynięć i wpływnięć do określonych portów lub powtarzających się odcinków podróży, które stanowią uznany harmonogram;
- n) „regularne zawinięcia do portów” oznaczają powtarzające się podróże tego samego statku, tworzące stały wzór pomiędzy określonymi portami lub serią rejsów z i do tego samego portu bez pośrednich zawinięć do portu;
- o) „częste zawinięcia do portów” oznaczają wizyty statku w tym samym porcie co najmniej raz na dwa tygodnie;
- p) „GISIS” oznacza Światowy Zintegrowany System Informacji Żeglugowej ustanowiony przez Międzynarodową Organizację Morską.

Za „odpady ze statków”, jak określono w lit. c) i d) powyżej, uważa się odpady w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy 2008/98/WE²⁷.

²⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy, Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3–30.

Artykuł 3
Zakres stosowania

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

- a) wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają, wpływających lub działających w porcie państwa członkowskiego, z wyjątkiem jakichkolwiek okrętów wojennych, okrętów pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków pozostających własnością państwa lub przez nie chwilowo wykorzystywanych jedynie do rządowych celów niehandlowych;
- b) wszystkich portów państw członkowskich zwykle przyjmujących statki, objęte zakresem lit. a).

Państwa członkowskie podejmują środki w celu zapewnienia, w miarę możliwości, aby statki, które nie są objęte zakresem niniejszej dyrektywy, odprowadzały odpady w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą.

**SEKCJA 2: ZAPEWNIENIE ODPOWIEDNICH PORTOWYCH URZĄDZEŃ
DO ODBIORU ODPADÓW**

Artykuł 4
Portowe urządzenia do odbioru odpadów

- 1. Państwa członkowskie zapewniają dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednich do zaspokojenia potrzeb statków zwykle korzystających z portu bez powodowania niepotrzebnych opóźnień dla statków.
- 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
 - a) portowe urządzenia do odbioru odpadów były w stanie odebrać rodzaje oraz ilości odpadów ze statków zwykle korzystających z portu, biorąc pod uwagę potrzeby operacyjne użytkowników portu, wielkość oraz położenie geograficzne portu, rodzaj statków zawijających do portu oraz wyjątki określone zgodnie z art. 9;
 - b) formalności związane z korzystaniem z portowych urządzeń były proste i szybkie, tak by nie powodowały niepotrzebnych opóźnień statków, a opłaty pobierane za odprowadzanie odpadów nie zniechęcały kapitanów statków do unikania korzystania z tych urządzeń;
 - c) portowe urządzenia do odbioru odpadów umożliwiały gospodarowanie odpadami morskimi w sposób przyjazny dla środowiska, zgodnie z wymogami dyrektywy 2008/98/WE i innych stosownych przepisów Unii dotyczących odpadów. W tym celu państwa członkowskie zapewniają selektywną zbiórkę odpadów ze statków w portach zgodnie z wymogami unijnych przepisów w zakresie odpadów, w szczególności z dyrektywą 2008/98/WE, dyrektywą 2012/19/UE i dyrektywą 2006/66/WE. Litera c) ma zastosowanie bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych wymogów nałożonych rozporządzeniem (WE) 1069/2009 w zakresie gospodarowania odpadami gastronomicznymi z transportu międzynarodowego.
- 3. Państwa członkowskie stosują formularze i procedury określone przez IMO w celu zgłaszania organom państwa informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach w działaniu portowych urządzeń do odbioru odpadów.

Wszelkie informacje otrzymane w ramach tej procedury sprawozdawczej są również przekazywane drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy.

4. Państwa członkowskie badają wszystkie zgłoszone przypadki stwierdzonych nieprawidłowości i zapewniają, aby każda strona zaangażowana w odprowadzanie lub odbiór odpadów ze statków mogła domagać się odszkodowania za szkodę powstałą wskutek nieuzasadnionej zwłoki.

Artykuł 5

Plany odbioru i zagospodarowania odpadów

5. Odpowiedni plan odbioru i zagospodarowania odpadów jest tworzony oraz wdrażany dla każdego portu po każdorazowym przeprowadzeniu konsultacji z odpowiednimi stronami, w szczególności z użytkownikami portu lub ich przedstawicielami. Konsultacje te powinny odbywać się zarówno podczas wstępnego opracowywania planów, jak i po ich przyjęciu, w szczególności gdy wprowadzono znaczące zmiany, w odniesieniu do wymogów zawartych w art. 4, 6 i 7. Szczegółowe wymogi dotyczące przygotowania takich planów wymienione są w załączniku 1.
6. Państwa członkowskie zapewniają, aby następujące informacje pochodzące z planów odbioru i zagospodarowania odpadów, dotyczące dostępności odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów w ich portach oraz związanych z nimi kosztów, były jednoznacznie przekazywane operatorom statków i podawane do wiadomości publicznej za pośrednictwem strony internetowej portów lub w formie drukowanej:
 - a) lokalizacja portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednio dla każdego miejsca postoju;
 - b) wykaz odpadów ze statków normalnie zarządzanych przez port;
 - c) wykaz punktów kontaktowych, operatorów i oferowanych usług;
 - d) opis procedur dotyczących odprowadzania odpadów;
 - e) opis systemów zwracania kosztów; oraz
 - f) opis procedur zgłaszania stwierdzonych nieprawidłowości w działaniu portowych urządzeń do odbioru odpadów.

Informacje te są również przekazywane drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE.

7. Plany odbioru i zagospodarowania odpadów, określone w ust. 1, mogą, tam gdzie to konieczne ze względu na efektywność, być przygotowywane w połączeniu z dwoma sąsiednimi portami w tym samym regionie lub większą ich liczbą, przy odpowiednim zaangażowaniu każdego z portów, pod warunkiem że potrzeby oraz dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów określone są oddzielnie dla każdego portu.
8. Państwa członkowskie oceniają oraz zatwierdzają plan odbioru i zagospodarowania odpadów, monitorują jego realizację oraz zapewniają jego ponowne zatwierdzenie co najmniej raz na trzy lata po jego zatwierdzeniu lub ponownym zatwierdzeniu oraz po każdorazowym wprowadzeniu znaczących zmian w funkcjonowaniu portu. Zmiany te obejmują między innymi zmiany strukturalne w ruchu do portu, rozwój nowej

infrastruktury, zmiany popytu i zapewnienie portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz nowe techniki obróbki na statku.

SEKCJA 3

ODPROWADZANIE ODPADÓW ZE STATKÓW

Artykuł 6

Wcześniejsze powiadomienie o odpadach

9. Operator, agent lub kapitan statku podlegającego dyrektywie 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²⁸, innego niż statek rybacki lub rekreacyjna jednostka pływająca o długości mniejszej niż 45 metrów, zmierzającego do portu znajdującego się na terenie UE, dokładnie wypełnia formularz określony w załączniku 2 i przekazuje te informacje organowi lub instytucji wyznaczonej do tego celu przez państwo członkowskie, w którym znajduje się ten port:
 - a) co najmniej 24 godziny przed przybyciem, jeśli port zawinięcia jest znany;
 - b) gdy tylko będzie znany port zawinięcia, jeśli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny przed przybyciem do portu;
 - c) najpóźniej w momencie wyjścia z poprzedniego portu, jeśli czas podróży jest krótszy niż 24 godziny.
10. Informacje, o których mowa w ust. 1, są również przekazywane drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE i dyrektywą 2002/59/WE.
11. Informacje, o których mowa w ust. 1, przechowywane są na statku co najmniej do czasu następnego zawinięcia do portu oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich.
12. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje zgłaszane zgodnie z niniejszym artykułem były odpowiednio analizowane i bezzwłocznie udostępniane odpowiednim organom egzekucyjnym.

Artykuł 7

Odprowadzanie odpadów ze statków

13. Kapitan statku zawijającego do portu Unii przed opuszczeniem portu odprowadza wszelkie odpady przewożone na statku do portowego urządzenia do odbioru odpadów zgodnie z odpowiednimi normami dotyczącymi zrzutów odpadów ustanowionymi w konwencji MARPOL.
14. Po odprowadzeniu odpadów operator odpadów lub władze portu, w którym odpady zostały odprowadzone, dokładnie wypełnia formularz widniejący w załączniku 3 i wydaje pokwitowanie odbioru odpadów dla statku.

Wymóg ten nie ma zastosowania w przypadku małych bezzałogowych portów lub w przypadku odległych portów, pod warunkiem że państwo członkowskie, w którym

²⁸ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

znajduje się taki port, przekazało odnośną informację drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy.

15. Operator, agent lub kapitan statku podlegającego dyrektywie 2002/59/WE przed wypłynięciem z portu przesyła drogą elektroniczną informacje widniejące na pokwitowaniu odbioru odpadów do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE i dyrektywą 2002/59/WE.
16. Informacje, o których mowa w ust. 2, przechowywane są na statku przez co najmniej dwa lata oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich.
17. Nie naruszając przepisów ust. 1, statek może udać się do następnego portu zawinięcia bez odprowadzenia odpadów, jeżeli:
 - a) statek zawija na kotwiczowisko jedynie na czas krótszy niż 24 godziny lub w niesprzyjających warunkach pogodowych;
 - b) informacje przekazane zgodnie z załącznikami 2 i 3 wskazują, że istnieje dostateczna ilość miejsca na statku przeznaczona na wszelkie rodzaje odpadów, które zostały zgromadzone i będą gromadzone podczas planowanego rejsu statku do następnego portu zawinięcia.
18. Aby zapewnić jednolite warunki zastosowania wobec statków wyłączenia w oparciu o dostateczną ilość miejsca na statku przeznaczoną na odpady, powierza się Komisji uprawnienia wykonawcze w celu określenia metod, które należy stosować do obliczania dostatecznej ilości miejsca na statku przeznaczonej na odpady. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2.
19. Jeżeli następny port zawinięcia znajduje się poza terytorium Unii lub istnieją uzasadnione powody, by uważać, że odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów nie są dostępne w następnym porcie zawinięcia bądź port ten jest nieznany, państwo członkowskie wymaga, aby statek odprowadził wszystkie swoje odpady przed wypłynięciem z portu.
20. Ustęp 2 stosuje się bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych dla statków wymogów odprowadzania odpadów, przyjętych zgodnie z prawem międzynarodowym.

Artykuł 8

Systemy zwracania kosztów

21. Państwa członkowskie zapewniają pokrycie kosztów eksploatacji portowych urządzeń do odbioru i przetwarzania odpadów ze statków, innych niż pozostałości ładunku, poprzez pobieranie opłat od statków. Koszty te obejmują elementy wymienione w załączniku 4.
22. Systemy zwracania kosztów nie stanowią zachęty dla statków do dokonywania zrzutów odpadów do morza. W tym celu państwa członkowskie przy projektowaniu i eksploatacji systemów zwracania kosztów w portach stosują następujące zasady:

- a) część opłaty należnej od statków stanowi opłatę pośrednią, którą należy uiścić niezależnie od odprowadzenia odpadów do portowego urządzenia do odbioru odpadów;
 - b) opłata pośrednia obejmuje pośrednie koszty administracyjne, a także znaczną część bezpośrednich kosztów operacyjnych określonych w załączniku 4. Znaczna część bezpośrednich kosztów operacyjnych stanowi co najmniej 30 % całkowitych rocznych bezpośrednich kosztów rzeczywistego odprowadzania odpadów;
 - c) w celu zapewnienia maksymalnej zachęty dla statków do odprowadzania odpadów, jak określono w załączniku V do konwencji MARPOL, w tym odpadów, które zostały zebrane w sieci podczas operacji połowowych, opłata pośrednia, która ma zostać pobrana, obejmuje wszelkie koszty odbioru tych odpadów za pomocą portowych urządzeń do odbioru odpadów, w celu zapewnienia statkom prawa odprowadzania odpadów bez żadnych dodatkowych opłat bezpośrednich;
 - d) Opłata pośrednia nie obejmuje odpadów pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych, których koszty są pokrywane na podstawie rodzajów i ilości odprowadzonych odpadów.
23. Część kosztów nieobjętych opłatą, o których mowa w lit. b), jeśli taka występuje, pokrywana jest na podstawie rodzajów oraz ilości odpadów faktycznie odprowadzanych przez statek.
24. Opłaty te mogą być zróżnicowane w odniesieniu między innymi do kategorii, rodzaju i wielkości statku oraz rodzaju rozkładu, zgodnie z którym statek się porusza, jak również w odniesieniu do usług świadczonych poza normalnymi godzinami pracy w porcie.
25. Opłaty zostaną obniżone, jeżeli projekt, wyposażenie i działalność statku są takie, że kapitan można wykazać, iż na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów, zaś kapitan gospodaruje odpadami w sposób zrównoważony i przyjazny dla środowiska. Komisja jest uprawniona w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 19 do ustanowienia kryteriów wskazujących, czy dany statek spełnia wymogi określone w niniejszym ustępie w odniesieniu do gospodarowania odpadami na statku.
26. W celu zapewnienia, że opłaty są sprawiedliwe, przejrzyste, niedyskryminujące oraz odzwierciedlają koszty działalności portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz usług dostępnych i, w stosownych przypadkach, wykorzystywanych, wielkość opłat oraz podstawy ich wyliczania należy udostępnić użytkownikom portu.

Artykuł 9 **Wylączenia**

27. Państwa członkowskie mogą wyłączyć statek zawijający do ich portu z obowiązków określonych w art. 6, art. 7 ust. 1 i art. 8 łącznie, jeżeli istnieją wystarczające dowody na to, że:
- a) statek włączony jest w ustalony harmonogram podróży, z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów;
 - b) istnieją ustalenia zapewniające odprowadzanie odpadów i uiszczanie opłat w porcie wzdłuż trasy statku;

- c) uzgodnienie, o którym mowa w lit. b), jest potwierdzone podpisaną umową z portem lub odbiorcą odpadów, pokwitowaniami odbioru odpadów i potwierdzeniem, że uzgodnienie zostało przyjęte przez wszystkie porty zlokalizowane na trasie statku. Uzgodnienia dotyczące odprowadzania odpadów i uiszczania opłaty dokonuje się w porcie znajdującym się na terenie Unii w celu zapewnienia wystarczających dowodów zgodnie z niniejszym ustępem.
28. W przypadku przyznania wyłączenia państwo członkowskie, na którego terenie znajduje się port, wystawia świadectwo wyłączenia oparte na formacie określonym w załączniku 5, potwierdzające, że statek spełnia niezbędne warunki i wymogi dotyczące stosowania wyłączeń i podające czas trwania wyłączenia.
29. Państwa członkowskie przekazują informacje widniejące na świadectwie wyłączenia również drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE.
30. Państwa członkowskie zapewniają skuteczne monitorowanie i egzekwowanie uzgodnień dotyczących odprowadzania odpadów i płatności obowiązujących statki, którym przyznano wyłączenie, odwiedzające ich porty.

SEKCJA 4: EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW

Artykuł 10

Inspekcje

Państwa członkowskie zapewniają, aby każdy statek mógł zostać poddany inspekcji w celu sprawdzenia, czy spełnia on wymogi niniejszej dyrektywy.

Artykuł 11

Inspekcje przeprowadzane przez państwo portu

W przypadku statków wchodzących w zakres dyrektywy 2009/16/WE inspekcje przeprowadza się zgodnie z tą dyrektywą, tak aby każda taka inspekcja obejmowała sprawdzenie, czy statek spełnia wymogi art. 6, 7 i 9.

Artykuł 12

Inspekcje poza kontrolą państwa portu

31. W odniesieniu do kontrolowania statków nieobjętych zakresem dyrektywy 2009/16/WE państwa członkowskie zapewniają skontrolowanie co najmniej 20 % całkowitej liczby statków rocznie w odniesieniu do każdej z wymienionych poniżej kategorii:
- a) statków krajowych pływających pod ich banderą o pojemności brutto co najmniej 100 GT w danym państwie członkowskim;
 - b) statków rybackich o pojemności brutto co najmniej 100 GT zawijających do danego państwa członkowskiego;
 - c) rekreacyjnych jednostek pływających o pojemności brutto co najmniej 100 GT zawijających do danego państwa członkowskiego.

32. Wyniki inspekcji, o których mowa w ust. 1, odnotowywane są w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 15 niniejszej dyrektywy.
33. Państwa członkowskie ustanawiają procedury dotyczące kontrolowania statków rybackich o pojemności brutto poniżej 100 GT, a także rekreacyjnych jednostek pływających o pojemności brutto poniżej 100 GT, w celu zapewnienia zgodności działań z mającymi zastosowanie wymogami niniejszej dyrektywy.
34. Jeżeli odpowiedni organ państwa członkowskiego nie jest usatysfakcjonowany wynikami inspekcji, to bez uszczerbku dla zastosowania kar, o których mowa w art. 16, zapewnia, aby statek dopóty nie opuścił portu, dopóki nie odprowadzi odpadów do portowego urządzenia do odbioru odpadów, zgodnie z art. 7.

Artykuł 13

System informowania, monitorowania i egzekwowania przepisów

Wdrażanie i egzekwowanie przepisów dyrektywy ułatwi system elektronicznego raportowania i wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi zgodnie z art. 14 i 15.

Artykuł 14

Raportowanie i wymiana informacji

35. Raportowanie i wymiana informacji powinny być oparte na unijnym systemie wymiany informacji morskich (SafeSeaNet), o którym mowa w art. 22a ust. 3 oraz w załączniku III do dyrektywy 2002/59/WE.
36. Państwa członkowskie zapewniają, aby drogą elektroniczną i w rozsądnym terminie zgodnie z dyrektywą 2010/65/WE przekazywane były następujące dane:
- a) informacje dotyczące faktycznego czasu przybycia do portu i godziny wypłynięcia z portu każdego statku, objętego zakresem dyrektywy 2002/59/WE, który zawija do portu na terenie UE, wraz z identyfikatorem danego portu;
 - b) informacje pochodzące z powiadomienia o odpadach, zawartym w załączniku 2;
 - c) informacje pochodzące z pokwitowania odprowadzenia odpadów zawartego w załączniku 3;
 - d) informacje widniejące na świadectwie wyłączenia zawartym w załączniku 5.
37. Państwa członkowskie zapewniają, w miarę możliwości, aby statki rybackie i rekreacyjne jednostki pływające o pojemności brutto powyżej 100 GT, zawijające do portu na terenie Unii, przekazywały również informacje dotyczące faktycznego czasu przybycia do portu i godzinie wypłynięcia z portu.
38. Informacje zgłoszone do celów art. 4 i 5 ust. 2 są następnie przekazywane przez Komisję do bazy danych w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów IMO w ramach GISIS.

Artykuł 15

Rejestrowanie inspekcji

39. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych wyników inspekcji, do której podłączone są wszystkie państwa członkowskie i która zawiera wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji określonego w niniejszej dyrektywie. Ta baza danych będzie oparta na bazie danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24 dyrektywy 2009/16/WE, oraz będzie posiadać podobne funkcjonalności jak ta baza.
40. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą, w tym informacje dotyczące niezgodności z przepisami i zakazów wyjścia w morze, były niezwłocznie przekazywane do bazy danych wyników inspekcji po zakończeniu sporządzania protokołu inspekcji lub po uchyleniu zakazu wyjścia w morze, bądź w momencie przyznania wyłączenia.
41. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane do bazy danych wyników inspekcji były potwierdzane w terminie 72 godzin.
42. Komisja zapewnia, aby baza danych wyników inspekcji umożliwiała pobieranie wszelkich istotnych danych zgłoszonych przez państwa członkowskie w celu monitorowania wdrażania dyrektywy.
43. Państwa członkowskie mają zawsze dostęp do zarejestrowanych informacji.

Artykuł 16

Kary

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

SEKCJA 5: PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 17

Wymiana doświadczeń

Komisja zapewnia zorganizowanie wymiany doświadczeń między organami państw członkowskich i ekspertami, w tym z sektora prywatnego, na temat stosowania niniejszej dyrektywy w portach na terenie Unii.

Artykuł 18

Procedura wprowadzania zmian

44. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu wprowadzenia zmian do załączników do niniejszej dyrektywy i odniesień do instrumentów IMO w zakresie niezbędnym do dostosowania ich do prawa Unii lub w celu uwzględnienia postępów na poziomie międzynarodowym, w szczególności w odniesieniu do IMO.
45. Załączniki mogą również zostać zmienione, jeżeli jest to konieczne do poprawy uzgodnień dotyczących wdrażania i monitorowania ustanowionych niniejszą

dyrektywą, w szczególności określonych w art. 6, 7 i 9, w celu zapewnienia skutecznego powiadamiania i odprowadzania odpadów, a także właściwego stosowania wyłączeń.

46. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy jest to należycie uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję, oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego, zdrowia, życia na statku lub warunków pracy, lub dla środowiska morskiego, lub w celu uniknięcia niezgodności z unijnym prawodawstwem morskim, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 19, zmieniających niniejszą dyrektywę, tak aby do celów niniejszej dyrektywy nie stosować zmiany wprowadzonej do konwencji MARPOL.
47. Te akty delegowane przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczepku międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia danej zmiany lub przed przewidzianą datą wejścia w życie tej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie takiego aktu delegowanego państwa członkowskie powstrzymują się od wszelkich inicjatyw zmierzających do włączenia zmiany do przepisów krajowych lub od stosowania zmiany do danego instrumentu międzynarodowego. .

Artykuł 19

Wykonywanie przekazanych uprawnień

48. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 5, art. 18 ust. 1, art. 18 ust. 2 i art. 18 ust. 3, powierza się Komisji na czas pięciu lat od dnia [data wejścia w życie] r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
49. Parlament Europejski lub Rada mogą w dowolnym momencie odwołać przekazanie uprawnień. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
50. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym jednocześnie Parlament Europejski i Radę.
51. Przyjęty akt delegowany wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady, lub gdy zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu, przed upływem tego terminu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego i Rady.

Artykuł 20

Komitet

52. Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony rozporządzeniem (WE)

nr 2099/2002. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

53. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 21

Zmiany w dyrektywie 2009/16/WE

W dyrektywie 2009/16/WE wprowadza się następujące zmiany:

1. art. 13 otrzymuje brzmienie:
 - a) w ust. 1 dodaje się lit. d) w brzmieniu:
 - d) „sprawdził, czy statek spełnia, w stosownych przypadkach, wymogi art. 6, 7 i 9 dyrektywy 201X/XX/UE w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.”;
 - b) w ust. 3 akapit pierwszy dodaje się na końcu następujący zapis:
„... lub dyrektywie 201X/XX/UE.”;
 - c) dodaje się ustęp w brzmieniu:
 4. „Jeżeli po inspekcji, o której mowa w pkt 1 lit. d) lub o której mowa w ust. 3, inspektor nie jest przekonany, że statek spełnia wymogi dyrektywy 201X/XX/UE, statek nie może opuścić portu, bez uszczerbku dla stosowania kar, o których mowa w art. 16 dyrektywy 201X/XX/UE, do czasu odprowadzenia przez statek odpadów do portowego urządzenia do odbioru odpadów.”;
2. w załączniku I.II.2B na końcu listy nieoczekiwanych okoliczności dodaje się tiret w brzmieniu:
 - „Statki, które zostały zgłoszone jako niespełniające obowiązku odprowadzania odpadów zgodnie z art. 7 dyrektywy 201X/XX/UE lub w przypadku których informacje przekazane zgodnie z art. 6 dyrektywy 201X/XX/UE ujawniły dowody niezgodności z wymogami dyrektywy 201X/XX/UE.”;
3. w załączniku IV dodaje się punkty w brzmieniu:
 51. Kopia dokumentów z wcześniejszego powiadomienia o odpadach przechowywana na statku zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy 201X/XX/UE.
 52. Standardowe formularze odbioru odpadów wydane zgodnie z art. 7 dyrektywy 201X/XX/UE.
 53. Świadectwo wyłączenia wydane zgodnie z art. 9 dyrektywy 201X/XX/UE.

Artykuł 22

Zmiany w dyrektywie 2010/65/UE

W dyrektywie 2010/65/UE wprowadza się następujące zmiany:

W punkcie A załącznika punkt 4. otrzymuje brzmienie:

„4. Zgłoszenie odpadów ze statków, w tym pozostałości

Art. 6 i 7 dyrektywy 201X/XX/UE Parlamentu Europejskiego i Rady.”.

Artykuł 23

Uchylenie

Dyrektywa 2000/59/WE traci moc.

Odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 24

Przegląd

Komisja oceni niniejszą dyrektywę i przekaże wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż siedem lat po jej wejściu w życie.

Artykuł 25

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 26

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 27

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący