

Bruksela, 25 maja 2018 r.
(OR. en)

9011/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0012 (COD)

TRANS 203
MAR 64
ENV 307
CODEC 780
PECHE 165

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli (część I) / Rada
Nr dok. Kom.:	ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uchylającej dyrektywę 2000/59/WE i zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE oraz dyrektywę 2010/65/UE – podejście ogólne

1. WPROWADZENIE

1. W dniu 16 stycznia 2018 r. Komisja przekazała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w ramach tzw. pakietu dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.
2. Głównym celem wniosku jest osiągnięcie wyższego poziomu ochrony środowiska morskiego.
3. Komisja uważa, że 17 lat po wejściu w życie obecnie obowiązującej dyrektywy konieczny jest jej dokładny przegląd. Wniosek uchyla obecną dyrektywę, zastępując ją jedną nową dyrektywą.

4. W dyrektywie zajęto się brakiem systematycznych zapisów odpadów odprowadzanych w portach oraz niewystarczającą wymianą informacji między państwami członkowskimi. Komisja stara się, w miarę możliwości, dostosować prawodawstwo unijne do międzynarodowych ram prawnych (konwencja MARPOL); zauważyła też, że obecnie obowiązująca dyrektywa nie jest w pełni spójna z prawodawstwem UE dotyczącym odpadów, i stara się to zmienić, między innymi poprzez ustanowienie planów odbioru i zagospodarowania odpadów.
5. Dyrektywa ustanawia również system opłat pośrednich dla wszystkich statków, by zachęcać do odprowadzania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów.
6. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) w Parlamencie Europejskim w dniu 15 marca 2018 r. wyznaczyła na sprawozdawcę Gesine Meissner (ALDE, DE). Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) posiada kompetencje dzielone w odniesieniu do niektórych części wniosku. Komisja Rybołówstwa (PECH) przedstawi opinię w sprawie wniosku. Na posiedzeniu w dniu 7 czerwca 2018 r. komisja TRAN przeprowadzi pierwszą wymianę poglądów w sprawie wniosku.
7. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Komitet Regionów jeszcze nie przyjęły swoich opinii w sprawie wniosku.

2. PRACE W RADZIE

8. W dniu 17 stycznia prezydencja bułgarska wezwała Komisję do przedstawienia oceny skutków na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Żeglugi. Następnie w dniu 24 stycznia Komisja ogólnie zaprezentowała wniosek wspomnianej grupie roboczej.
9. Grupa Robocza ds. Żeglugi analizowała wniosek na posiedzeniach w dniach 1 i 21 lutego, 1 i 8 marca, 12 i 19 kwietnia oraz 2, 14, 22 i 24 maja 2018 r. Największe trudności związane z tym dossier obejmują nałożenie na statki obowiązku odprowadzenia przed opuszczeniem każdego portu odpadów przewożonych na pokładzie oraz pokrywanie kosztów eksploatacji portowych urządzeń do odbioru i przetwarzania odpadów ze statków przez pobieranie opłat od statków. Prezydencja wypracowała kompromisowe rozwiązanie dotyczące przepisów zawartych w dyrektywie, by zająć się tymi kwestiami.

3. KWESTIE NIEROZSTRZYgniETE

10. Grupa robocza zajęła się kwestiami technicznymi w znacznym stopniu. Nie wszystkie państwa członkowskie w pełni podzielają pewne zasadnicze wybory polityczne, przede wszystkim dotyczące dynamicznych odniesień do konwencji MARPOL, wykreślenia niektórych załączników oraz wyłączenia uzgodnień, by zapewnić odprowadzanie odpadów i uiszczanie opłat w portach znajdujących się w krajach trzecich. Prezydencja uważa jednak, że obecny tekst kompromisowy stanowi wyważone, a zarazem spójne rozwiązanie problematycznych kwestii.

4. WNIOSEK

11. Komitety Stałych Przedstawicieli jest zatem proszony o zatwierdzenie przedstawionego przez prezydencję tekstu kompromisowego zawartego w załączniku do niniejszej noty, aby umożliwić wypracowanie podejścia ogólnego na posiedzeniu Rady ds. TTE (Transport) w dniu 7 czerwca 2018 r.
-

Wniosek dotyczący

**DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uchylającej dyrektywę
2000/59/WE i zmieniającej 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-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

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.

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- (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 Rady³, 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.
- (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 niniejszej 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.

³ 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).

- (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 tej dyrektywy przeprowadzonej w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (ocena REFIT).
- (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 tej 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 REFIT 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 ta 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 2008/56/WE⁴, a także dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE⁵ 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 odpadów. Ponadto koncepcja rozszerzonej odpowiedzialności producenta stanowi zasadę przewodnią prawodawstwa Unii dotyczącego odpadów, które obarcza producentów odpowiedzialnością za skutki ich produktów dla środowiska w całym cyklu życia tych produktów. Obowiązki te mają również zastosowanie do gospodarowania odpadami ze statków.

⁴ 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).

⁵ 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).

- (12) Selektywne 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.
- (12a) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 20xx/.../UE z [...] zmieniająca dyrektywę 2008/98/WE w sprawie odpadów⁶ (dyrektywę ramową w sprawie odpadów) wzywa państwa członkowskie do zaprzestania generowania odpadów morskich, aby przyczynić się do realizacji ustalonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych celu zrównoważonego rozwoju polegającego na zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz i znacznym zmniejszeniu wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń mórz.
- (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 komunikacie Komisji z dnia 2 grudnia 2015 r. zatytułowanym „Zamknięcie obiegu – plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym” [...] ⁷ 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[, jak również określono w MEPC.1/okólnik 834]. 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. W **niektórych przypadkach przeprowadzenie oceny, czy dane portowe urządzenie do odbioru odpadów usytuowane poza Unią spełnia tę normę, może być trudne.**

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Komunikat Komisji COM/2015/0614, „Zamknięcie obiegu – plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym”, pkt 5.1.

- (16) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1069/2009⁸ 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 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. **Jednak w przypadku, gdy statek odprowadza wyjątkowo dużą ilość odpadów określonych w załączniku V, w szczególności odpadów operacyjnych, przekraczającą maksymalną pojemność składową przeznaczoną na odpady, jak określono we wcześniejszym powiadomieniu o odprowadzaniu odpadów, może zostać naliczona dodatkowa opłata bezpośrednia w celu zapewnienia, by koszty związane z odbiorem tej wyjątkowo dużej ilości odpadów nie spowodowały nieproporcjonalnego obciążenia systemu zwracania kosztów w danym porcie. Podobny przypadek może mieć miejsce, gdy deklarowana pojemność składową przeznaczoną na odpady jest zbyt duża lub nieuzasadniona.** Sektor rybołówstwa i branża rekreacyjna, z uwagi na ich wkład w powstawanie odpadów morskich, powinny również zostać włączone do tego systemu.

⁸ 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 (rozporządzenie o produktach ubocznych pochodzenia zwierzęcego) (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 1).

- (18a) W niektórych państwach członkowskich ustanowiono programy zapewniające alternatywne sposoby pokrywania kosztów zbierania porzuconych narzędzi połowowych i biernie poławianych odpadów oraz zarządzania nimi na lądzie. Te programy, które mogą być oparte na umowach między portami a społecznościami rybackimi w państwach członkowskich, mogłyby być wspierane przez programy rozszerzonej odpowiedzialności producenta, które powinny uzupełniać systemy zwracania kosztów ustanowione zgodnie z niniejszą dyrektywą. Te systemy zwracania kosztów, oparte na zastosowaniu 100 % opłaty pośredniej za odpady ze statków, nie powinny zniechęcać społeczności związanych z danym portem rybackim do uczestnictwa w istniejących programach odbioru biernie poławianych odpadów.
- (19) Koncepcję „statku ekologicznego” należy dalej rozwijać w odniesieniu do gospodarowania odpadami, tak aby można było wprowadzić skuteczny system nagród dla tych statków, na których powstaje zmniejszona ilość odpadów. Zmniejszenie ilości odpadów można osiągnąć przede wszystkim dzięki skutecznej selektywnej zbiórce odpadów na statku zgodnie z wytycznymi IMO dla realizacji załącznika V do konwencji MARPOL oraz z normami opracowanymi przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną.
- (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. Pozostałości ładunku obejmują także resztki oleistych lub szkodliwych ładunków ciekłych pozostałych po operacji czyszczenia, do których zastosowanie mają normy dotyczące zrzutów ze statków określone w załącznikach I i II do konwencji MARPOL i które pod pewnymi warunkami określonymi w tych załącznikach nie muszą być dostarczane do portu, by uniknąć zbędnych kosztów eksploatacji statków oraz zatorów w portach.

- (21) Zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352⁹ obejmuje zapewnienie portowych urządzeń do odbioru odpadów jako usługi. W rozporządzeniu tym określono zasady dotyczące przejrzystości struktur pobierania opłat mających zastosowanie do usług portowych, zasady konsultacji z użytkownikami portu i procedury rozpatrywania skarg. Niniejsza dyrektywa wykracza poza ramy przewidziane w tym rozporządzeniu, zapewniając bardziej szczegółowe wymogi 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE¹⁰, 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 stosowania tego wyjątku, co 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. **W przypadkach, w których trudno jest ustalić, czy w portach poza Unią dostępne są odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów, zasadnicze znaczenie ma, aby właściwy organ szczegółowo rozważył zastosowanie wyłączenia.**

⁹ 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).

¹⁰ 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).

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

(24a) Dyrektywa 2010/65/UE upraszcza i harmonizuje procedury administracyjne mające zastosowanie do transportu morskiego poprzez upowszechnienie przekazywania informacji drogą elektroniczną i usprawnienie formalności sprawozdawczych. W oświadczeniu z Valletty, przyjętym przez Radę w dniu 8 czerwca 2017 r., wezwano Komisję Europejską do zaproponowania odpowiednich działań następczych po przeglądzie tej dyrektywy. W okresie od dnia 25 października 2017 r. do dnia 18 stycznia 2018 r. Komisja przeprowadziła konsultacje społeczne dotyczące formalności sprawozdawczych dotyczących statków. Z myślą o zapewnieniu sprawnego rozwoju systemów informacyjnych, wdrażanie wniosku w sprawie rozporządzenia ustanawiającego europejski pojedynczy punkt kontaktowy w sprawach morskich i uchylającego dyrektywę 2010/65/UE, przyjętego niedawno przez Komisję, nie powinno wpływać na wprowadzanie nowych wymogów dotyczących elektronicznego raportowania odpadów ze statków.

(25) Konwencja MARPOL wymaga od umawiających się stron, aby aktualizowały one informacje na temat swoich portowych urządzeń do odbioru odpadów i przekazywały te 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.

- (25a) W MEPC.1/okólnik 834 IMO przewiduje zgłaszanie stwierdzonych nieprawidłowości w działaniu portowych urządzeń do odbioru odpadów. W ramach tej procedury statek może zgłosić takie nieprawidłowości administracji państwa bandery, która z kolei powiadamia IMO oraz państwo portu, w którym nieprawidłowości wystąpiły. Państwo portu powinno przeanalizować zgłoszenie i odpowiednio się do niego ustosunkować, informując IMO i zgłaszające państwo bandery. Wpisanie informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach bezpośrednio do systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów przewidzianego niniejszą dyrektywą umożliwiłoby dalsze przekazanie informacji do GISIS, zdejmując z państw członkowskich – jako państw bandery i portu – obowiązek zgłaszania IMO nieprawidłowości.
- (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.
- (26a) Ze względu na charakter ruchu obejmujący częste zawijanie do portów żegluga morska bliskiego zasięgu w obecnym systemie ponosi znaczne koszty odprowadzania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów, gdyż uiszczanie opłaty jest konieczne przy każdym wejściu do portu. Ruch nie jest zarazem wystarczająco planowy i regularny, by z tego powodu kwalifikować się do wyłączenia z uiszczania opłaty i odprowadzania odpadów. Aby ograniczyć obciążenie finansowe tego sektora, powinno się umożliwić pobieranie zróżnicowanych opłat od statków w zależności od rodzaju ruchu, w jakim uczestniczą.
- (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 została zawieszona w grudniu 2017 r. ze względu na rozpoczęcie negocjacji między instytucjami. Podgrupa ta służyła Komisji cennymi wskazówkami i specjalistyczną wiedzą; byłoby zatem pożądane utworzenie podobnej grupy eksperckiej, której mandat polegałby na wymianie doświadczeń z wdrażania niniejszej 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 182/2011¹¹.
- (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 oraz prowadzenie konsultacji zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹². W szczególności, aby zapewnić udział Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych na równych zasadach, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

¹² Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (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 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 niniejsza 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.
- (32a) Aby nie nakładać nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego na państwa członkowskie, które nie mają portów morskich ani statków pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, takie państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od przepisów niniejszej dyrektywy. Jednak państwom członkowskim nieposiadającym dostępu do morza, które posiadają statki pływające pod ich banderą, należy zezwolić jedynie na odstąpienie od przepisów mających zastosowanie do portów. Oznacza to, że dopóki spełniają one te kryteria, nie są zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy ani części jej przepisów.
- (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

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- a) „statek” oznacza jakiegokolwiek typu jednostkę działającą w środowisku morskim, w tym statki rybackie i rekreacyjne jednostki pływające, 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, i objęte są zakresem stosowania załączników I, II, IV, V i VI do konwencji Marpol, oraz biernie poławiane odpady;
- ca) „biernie poławiane odpady” oznaczają odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych;
- d) „pozostałości ładunku” oznaczają pozostałości jakiegokolwiek ładunków na pokładzie lub w ładowniach czy zbiornikach, 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 świadczenia usługi 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) [...]
- 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 przede wszystkim do przyjmowania statków, w tym obszar kotwiczenia podlegający jurysdykcji portu;
- k) [...]
- 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 wpłynięć do określonych portów lub powtarzających się odcinków podróży, które stanowią uznany harmonogram [...] ¹³;
- 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;

¹³ SE: proponuje termin co najmniej 3 miesięcy.

- 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;
- q) „opłata pośrednia” oznacza opłatę za dostarczenie usług portowych urządzeń do odbioru odpadów, niezależnie od faktycznego odprowadzania odpadów ze statków.

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

Artykuł 3

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

- a) wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają, wpływających lub działających w porcie państwa członkowskiego, z wyjątkiem statków uczestniczących w usługach powiązanych z portami, jak określono w rozporządzeniu (UE) 2017/352, 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 stosowania lit. a). Do celów niniejszej dyrektywy i aby nie powodować niepotrzebnych opóźnień statków, państwa członkowskie mogą zdecydować o wykluczeniu kotwicowisk [...] ze swoich portów **do celów** stosowania art. 6, 7 i 8.

2. Państwa członkowskie podejmują środki w celu zapewnienia, gdy jest to w rozsądny sposób możliwe, aby statki, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, odprowadzały odpady w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą.

3. Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich ani statków pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą zastosować odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy z wyjątkiem zobowiązania ustanowionego w akapicie trzecim niniejszego ustępu.

Państwa członkowskie, które nie mają portów morskich objętych [...] zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą zastosować odstępstwo od tych przepisów niniejszej dyrektywy, które odnoszą się wyłącznie do portów.

Te państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z odstępstw określonych w niniejszym artykule, powiadamiają o tym Komisję najpóźniej w dniu ... [data transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej], jeżeli warunki są spełnione, a następnie corocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach. Dopóki te państwa członkowskie nie przetransponują ani nie wdrożą niniejszej dyrektywy, nie mogą posiadać portów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy ani zezwalać statkom lub jednostkom objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na podnoszenie ich bandery.

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 i rozwiązania praktyczne związane z korzystaniem z portowych urządzeń były proste i szybkie, tak by nie powodowały niepotrzebnych opóźnień dla statków;
 - ba) opłaty pobierane za odprowadzanie odpadów nie zniechęcały do korzystania z tych urządzeń;

c) portowe urządzenia do odbioru odpadów umożliwiały gospodarowanie odpadami ze statków 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 dotyczących odpadów, w szczególności z dyrektywą 2008/98/WE, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE¹⁴ i dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/66/WE¹⁵. Aby ułatwić ten proces, portowe urządzenia do odbioru odpadów mogą odbierać odrębne frakcje odpadów zgodnie z kategoriami odpadów określonymi w konwencji Marpol, z uwzględnieniem zawartych w niej wytycznych. Niniejsza litera ma zastosowanie bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych wymogów nałożonych rozporządzeniem (WE) 1069/2009 w zakresie gospodarowania odpadami gastronomicznymi z transportu międzynarodowego.

3. Państwa członkowskie, działając w charakterze państw bandery, stosują formularze i procedury określone przez IMO w celu zgłaszania IMO oraz organom państwa portu informacji na temat stwierdzonych nieprawidłowości w działaniu portowych urządzeń do odbioru odpadów.

[...]

Państwa członkowskie, działając w charakterze państw portu, badają wszystkie zgłoszone przypadki stwierdzonych nieprawidłowości i stosują formularze i procedury określone przez IMO w celu informowania IMO oraz zgłaszającego państwa bandery o wynikach tych badań.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby każda strona zaangażowana w odprowadzanie lub odbiór odpadów ze statków mogła domagać się odszkodowania za szkodę powstałą wskutek nieuzasadnionej zwłoki.

¹⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE) (Dz.U. L 197 z 24.7.2012, s. 38).

¹⁵ Dyrektywa 2006/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie baterii i akumulatorów oraz zużytych baterii i akumulatorów oraz uchylająca dyrektywę 91/157/EWG (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 266 z 26.9.2006, s. 1).

Artykuł 5

Plany odbioru i zagospodarowania odpadów

1. Państwa członkowskie zapewniają stworzenie i wdrożenie odpowiedniego planu odbioru i zagospodarowania odpadów dla każdego portu po przeprowadzeniu konsultacji z odpowiednimi stronami, w szczególności z użytkownikami portu lub ich przedstawicielami, **oraz**, w stosownych przypadkach, właściwymi organami lokalnymi, operatorami portowych **urządzeń** do odbioru odpadów, z organizacjami wdrażającymi rozszerzone **obowiązki** producenta. 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. [...]

1a¹⁶. Aby zapewnić jednolite warunki wdrażania planów odbioru i zagospodarowania odpadów na mocy w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu szczegółowego określenia elementów, które muszą zawierać takie plany, obejmujących wszystkie rodzaje odpadów ze statków zwykle odwiedzających dany port i opartych na wielkości portów oraz rodzajach zawijających do niego statków. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2. Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia [Dz.U.: wstawić datę wejścia w życie +12 miesięcy].

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby następujące informacje pochodzące z planów odbioru i zagospodarowania odpadów, dotyczące dostępności odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów w ich portach, były jednoznacznie przekazywane operatorom statków i podawane do wiadomości publicznej i łatwo dostępne:
 - 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 portowych urządzeń do odbioru odpadów i oferowanych usług;
 - d) opis procedur dotyczących odprowadzania odpadów;

¹⁶ Komisja: zastrzeżenie.

- e) opis systemów zwracania kosztów, w tym opłat pośrednich i zasad ich obliczania oraz, w stosownych przypadkach, planów gospodarowania odpadami i finansowania; oraz
- f) [...]

Informacje te są również udostępniane drogą elektroniczną w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE, oraz aktualizowane¹⁷.

- 3. 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.
- 4. Państwa członkowskie oceniają oraz zatwierdzają plan odbioru i zagospodarowania odpadów, a także zapewniają jego ponowne zatwierdzenie nie rzadziej niż raz na pięć lat¹⁸ 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.

Państwa członkowskie monitorują wdrażanie przez port planu odbioru i zagospodarowania odpadów. Jeżeli w tym pięcioletnim okresie nie zaszły istotne zmiany, ponowne zatwierdzenie może polegać na walidacji istniejących planów.

- 5. [...]

¹⁷ 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).

¹⁸ MT: proponuje 3 lata.

SEKCJA 3

ODPROWADZANIE ODPADÓW ZE STATKÓW

Artykuł 6

Wcześniejsze powiadomienie o odpadach

1. Operator, agent lub kapitan statku wchodzącego w zakres stosowania dyrektywy 2002/59/WE, zmierzającego do portu znajdującego się na terytorium Unii, wypełnia zgodnie z prawdą oraz dokładnie formularz przedstawiony w załączniku 2 do niniejszej dyrektywy i przekazuje te informacje władzy lub organowi wyznaczonym do tego celu przez państwo członkowskie, w którym znajduje się ten port:
 - a) co najmniej 24 godziny przed przybyciem, jeśli port zawinięcia jest znany; lub
 - b) gdy tylko będzie znany port zawinięcia, jeśli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny przed przybyciem do portu; lub
 - c) najpóźniej w momencie wyjścia z poprzedniego portu, jeśli czas podróży jest krótszy niż 24 godziny.
2. Informacje, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, są 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 i dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE¹⁹.
3. Informacje, o których mowa w ust. 1, są dostępne na statku, najlepiej w formie elektronicznej, co najmniej do czasu następnego zawinięcia do portu oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje zgłaszane zgodnie z niniejszym artykułem były analizowane i bezzwłocznie udostępniane odpowiednim organom egzekucyjnym.

¹⁹ 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 i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).

Artykuł 7

Odprowadzanie odpadów ze statków

1. 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.
- 2²⁰. Po odprowadzeniu odpadów operator portowego urządzenia do odbioru odpadów lub władze portu, w którym odpady zostały odprowadzone, zgodnie z prawdą i dokładnie wypełnia formularz przedstawiony w załączniku 3 i bez zbędnej zwłoki wydaje pokwitowanie odbioru odpadów dla statku.

Wymóg określony w akapicie pierwszym nie ma zastosowania w przypadku **małych** bezzałogowych portów lub [...] **portów znajdujących się** w odległych miejscach [...], pod warunkiem że państwo członkowskie, w którym znajdują się takie porty, poinformowało te porty drogą elektroniczną w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy.

3. Operator, agent lub kapitan statku podlegającego dyrektywie 2002/59/WE przed wypłynięciem z portu lub niezwłocznie po ich otrzymaniu 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 2002/59/WE i dyrektywą 2010/65/UE.

Informacje widniejące na pokwitowaniu odbioru odpadów, o których mowa w niniejszym ustępie, są dostępne na statku wraz z odpowiednią książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów odpadów powstających na statku lub planem zarządzania odpadami oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich.

4. [...]
5. Nie naruszając przepisów ust. 1, statek może udać się do następnego portu zawinięcia bez odprowadzenia odpadów, jeżeli:

²⁰ FR: proponuje ograniczenie obowiązku pokwitowania do statków dłuższych niż 45 metrów.

- a) 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; [...]
 - aa) informacje dostępne na pokładzie statków niewchodzących w zakres stosowania dyrektywy 2002/59/WE 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; lub
 - b) statek zawija na kotwiczowisko jedynie na czas krótszy niż 24 godziny lub w niesprzyjających warunkach pogodowych, jeżeli obszar ten nie został wyłączony z obszaru portu zgodnie z art. 3.
6. 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.
7. Jeżeli na podstawie dostępnych informacji, w tym informacji dostępnych drogą elektroniczną w systemie informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 14, lub w GISIS, nie można ustalić, czy w następnym porcie zawinięcia są dostępne odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów bądź port ten jest nieznany, państwo członkowskie wymaga, aby statek odprowadził przed wypłynięciem z portu wszystkie odpady, które nie mogą być właściwie odebrane i przetworzone w następnym porcie zawinięcia.
8. Ust. 5 stosuje się bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych dla statków wymogów odprowadzania odpadów, przyjętych zgodnie z prawem międzynarodowym.

Systemy zwracania kosztów

1. Państwa członkowskie zapewniają pokrycie kosztów eksploatacji portowych urządzeń do odbioru i przetwarzania odpadów ze statków, innych niż pozostałości ładunku, poprzez pobieranie opłat od statków. Państwa członkowskie mogą zezwolić na uzupełnienie zwracania kosztów alternatywnymi systemami finansowania, takimi jak przychody z programów gospodarowania odpadami i finansowania, w stosownych przypadkach. [...]

1a²². Aby zapewnić jednolite warunki wdrażania systemów zwracania kosztów na mocy ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające kategorie kosztów i przychodów netto związane z eksploatacją portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i administrowaniem nimi na podstawie oceny wszystkich poniższych elementów:

- a) **bezpośrednich kosztów operacyjnych wynikających z faktycznego odprowadzania odpadów ze statków;**
- b) **pośrednich kosztów administracyjnych wynikających z zarządzania systemem w porcie; oraz**
- c) **przychodów netto z alternatywnych systemów finansowania, w tym programów gospodarowania odpadami oraz dostępnego finansowania na szczeblu krajowym lub regionalnym.**

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2. Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia [Dz.U.: wstawić datę wejścia w życie +12 miesięcy].

2. 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:

²¹ DE, EL: ogólne zastrzeżenie weryfikacji.

²² Komisja: zastrzeżenie.

- a) statki uiszczają opłatę pośrednią, niezależnie od odprowadzenia odpadów do portowego urządzenia do odbioru odpadów;
 - b) opłata pośrednia obejmuje pośrednie koszty administracyjne, a także znaczną część bezpośrednich kosztów operacyjnych [...]. Znaczna część bezpośrednich kosztów operacyjnych stanowi co najmniej 30 % całkowitych bezpośrednich kosztów rzeczywistego odprowadzania odpadów w roku poprzedzającym;
 - c) w celu zapewnienia maksymalnej zachęty dla statków do odprowadzania odpadów, jak określono w załączniku V do konwencji MARPOL, innych niż pozostałości ładunku, od odpadów tych nie pobiera się opłaty bezpośredniej, aby zapewnić prawo do odprowadzenia odpadów bez żadnych dodatkowych opłat uzależnionych od ilości odpadów, z wyjątkiem przypadków, w których ta ilość przekracza maksymalną pojemność składową przeznaczoną na odpady, o której mowa w formularzu zawartym w załączniku 2 do niniejszej dyrektywy²³. System ten obejmuje również biernie poławiane odpady, w tym prawo do ich odprowadzenia;
 - ca) aby uniknąć sytuacji, w której koszty odbierania biernie poławianych odpadów i gospodarowania nimi są ponoszone wyłącznie przez użytkowników portów, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o pokrywaniu tych kosztów z przychodów pochodzących z alternatywnych **systemów finansowania, w tym programów gospodarowania odpadami oraz dostępnego finansowania na szczeblu krajowym lub regionalnym** [...];
 - d) opłata pośrednia nie obejmuje odpadów pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych, których koszty są pokrywane na podstawie rodzajów i ilości odprowadzonych odpadów.
3. 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.
4. [...]
- 4a. Opłaty mogą być zróżnicowane na następującej podstawie:
- a) kategorii, rodzaju i wielkości statku;

²³ Komisja: zastrzeżenie.

- b) [...]
- c) świadczenia usług na rzecz statków poza normalnymi godzinami pracy w porcie; **lub**
- d) niebezpiecznego charakteru odpadów; [...]
- e) [...]

4b. Oplaty mogą być obniżone na następującej podstawie:

- a) rodzaju handlu, w który statek jest zaangażowany, w szczególności gdy prowadzi żeglugę morską bliskiego zasięgu; lub**
- b) projektu, wyposażenia i działalności statku, które wykazują, że na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów, a odpadami gospodaruje się w sposób zrównoważony i przyjazny dla środowiska.**

4c [...] Komisja przyjmuje akty wykonawcze do dnia [Dz.U.:proszę wstawić datę wejścia w życie + 12 miesięcy] w celu ustanowienia kryteriów wskazujących, czy dany statek spełnia wymogi określone w ust. **4b lit. b)** w odniesieniu do gospodarowania odpadami na statku. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2.

- 5. [...]
- 6. 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

1. Państwa członkowskie mogą wyłączyć statek zawijający do ich portu z obowiązków określonych w art. 6, art. 7 ust. 1 i art. 8, jeżeli istnieją wystarczające dowody na to, że spełniono następujące warunki:
 - 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; oraz
 - c) uzgodnienie, o którym mowa w lit. b), jest potwierdzone podpisaną umową z portem lub odbiorcą odpadów, pokwitowaniami odbioru odpadów i potwierdzeniem, że o tym uzgodnieniu poinformowano wszystkie porty zlokalizowane na trasie statku i zostało ono zaakceptowane przez port, w którym następuje odprowadzenie i uiszczenie opłaty. [...] ²⁴²⁵²⁶.
2. W przypadku przyznania wylączenia państwo członkowskie, na którego terenie znajduje się port, wystawia świadectwo wylączenia oparte na formacie określonym w załączniku 5, potwierdzające, że statek spełnia niezbędne warunki i wymogi dotyczące stosowania wyląceń i podające czas trwania wylączenia.
3. Państwa członkowskie przekazują informacje widniejące na świadectwie wylączenia 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.

²⁴ NL: proponuje dodać lit. d) w brzmieniu: „niezależnie od wylączenia przyznanego w porcie wypłynięcia, statek nie może udać się do następnego portu zawinięcia, jeżeli na statku nie ma dostatecznej ilości miejsca przeznaczonej na wszelkie odpady, które zostały zgromadzone i będą gromadzone podczas planowanego rejsu statku do następnego portu zawinięcia.”.

²⁵ Komisja: zastrzeżenie.

²⁶ ES, FI: zastrzeżenie.

4. Państwa członkowskie zapewniają skuteczne monitorowanie i egzekwowanie uzgodnień dotyczących odprowadzania odpadów i płatności obowiązujących statki, którym przyznano wyłączenie, odwiedzające ich porty.

SEKCJA 4: EGZEKWOWANIE

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

[...]

Artykuł 12

Inspekcje poza kontrolą państwa portu

[...]

Artykuł 12a

Zobowiązania inspekcyjne

1. Państwa członkowskie przeprowadzają inspekcje statków zawijających do ich portów w liczbie odpowiadającej co najmniej 10 % ogólnej liczby pojedynczych statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego rocznie. Ogólną liczbę pojedynczych statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego oblicza się jako średnią liczbę pojedynczych statków w trzech poprzednich latach, zgodnie z danymi wprowadzonymi do systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13.
2. [...]

3. Państwa członkowskie przeprowadzają liczbę inspekcji określoną w ust. 1 [...] niniejszego artykułu, wybierając statki na podstawie unijnego mechanizmu selekcji opartego na analizie ryzyka. Aby zapewnić harmonizację inspekcji i jednolite warunki selekcji statków do inspekcji, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu określenia zasad i elementów unijnego mechanizmu selekcji opartego na analizie ryzyka, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 19 ust. 2.

Przy wyborze statków podlegających inspekcji państwa członkowskie zwracają szczególną uwagę na:

- a) statki, które nie spełniły wymogów dotyczących powiadomienia określonych w art. 6 i 7;
- b) statki, w stosunku do których sprawdzanie informacji dostarczonych zgodnie z art. 6, 7 i 9 dało podstawy do podejrzeń, że statek nie spełnia przepisów niniejszej dyrektywy.

4. [...]

5. Państwa członkowskie ustanawiają procedury dotyczące kontrolowania statków niewchodzących w zakres stosowania dyrektywy 2002/59/WE, aby zapewnić, **w miarę możliwości**, zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy.
6. 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 niniejszej dyrektywy ułatwi system elektronicznego raportowania i wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi zgodnie z art. 14 i 15.

Artykuł 14

Raportowanie i wymiana informacji

1. 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.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby drogą elektroniczną i w rozsądnym terminie zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE przekazywane były następujące dane²⁷:
 - 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.
3. [...]
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje wymienione w art. 5 ust. 2 były udostępniane SafeSeaNet drogą elektroniczną.

²⁷ FR: zastrzeżenie dotyczące przeglądu dyrektywy 2010/65 w zależności od wyniku analizy proponowanego tekstu zmian (art. 14 i 15).

Artykuł 15

Rejestrowanie inspekcji

1. 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.
2. 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.
3. [...]
4. Komisja zapewnia, aby baza danych wyników inspekcji umożliwiała pobieranie wszelkich istotnych danych zgłoszonych przez państwa członkowskie w celu monitorowania wdrażania niniejszej dyrektywy. Komisja zapewnia również, by baza danych wyników inspekcji zawierała informacje użyteczne dla unijnego mechanizmu selekcji opartego na analizie ryzyka.
5. 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 odstraszające.

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

1. 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.
2. Komisja może również – w drodze aktów delegowanych – zmieniać załączniki **2, 3 i 5**²⁸ do niniejszej dyrektywy, 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.
- 3²⁹. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy jest to należyście 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.

²⁸ Komisja: zastrzeżenie dotyczące skreślenia załączników 1 i 4.

²⁹ BE, DE, IT, MT, NL: zastrzeżenie.

4. Akty delegowane przewidziane w niniejszym artykule przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu 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

Wykonanie przekazania uprawnień

- 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
- 1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 18 ust. 1, 2 i 3, powierza się Komisji na czas pięciu lat od dnia [*data wejścia niniejszej dyrektywy 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.
- 2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 18 ust. 1, 2 i 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. 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.
- 2a. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

3. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
4. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 18 ust. 1, 2 i 3 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego i Rady.

Artykuł 20

Komitet

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady³⁰. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 21

Zmiany w dyrektywie 2009/16/UE

[...]

³⁰ Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1).

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, 7 i 9 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 przekaze wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż siedem lat po [data wejścia w życie].

Artykuł 25

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [36 miesięcy od daty wejścia w życie], środki ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych środków.

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.

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..., w dniu...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK 1

[...]

³¹ Komisja: zastrzeżenie dotyczące skreślenia załączników 1 i 4.

[...]

ZAŁĄCZNIK 2

STANDARDOWY FORMAT WCZEŚNIEJSZEGO POWIADOMIENIA O ODPROWADZANIU ODPADÓW DO PORTOWYCH URZĄDZEŃ DO ODBIORU ODPADÓW

Powiadomienie o odprowadzaniu odpadów do: (podać nazwę portu przeznaczenia, jak określono w art. 6 dyrektywy XXXX/XX/UE)

Niniejszy formularz należy przechowywać na statku wraz z odpowiednią książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, lub książką zapisów odpadów powstających na statku zgodnie z wymogami konwencji MARPOL.

1. DANE DOTYCZĄCE STATKU

1.1 Nazwa statku:	1.5 Właściciel lub operator:
1.2 Numer IMO:	1.6 Numer lub litery identyfikacyjne:
	1.6a Numer MMSI:
1.3 Pojemność brutto:	1.7 Państwo bandery:
1.4 Rodzaj statku: ☐ Tankowiec ☐ Chemikaliowiec ☐ Masowiec ☐ Kontenerowiec ☐ Inny statek towarowy ☐ Statek pasażerski ☐ Statek ro-ro ☐ Inne (proszę określić)	

2. DANE DOTYCZĄCE PORTU I REJSU

2.1 Lokalizacja/nazwa terminalu:	2.6 Ostatni port, w którym odprowadzono odpady:
2.2 Data i godzina przybycia do portu:	2.7 Data ostatniego odprowadzenia odpadów:
2.3 Data i godzina wypłynięcia z portu:	2.8 Następny port odprowadzenia odpadów:
2.4 Ostatni port i kraj:	2.9 Osoba przysyłająca niniejszy formularz (jeżeli inna niż kapitan):
2.5 Następny port i kraj (jeżeli są znane):	

3. RODZAJ I ILOŚĆ ODPADÓW ORAZ POJEMNOŚĆ SKŁADOWA³²

Rodzaj	Ilość odpadów do odprowadzenia (m ³)	Maksymalna pojemność składowa przeznaczona na odpady (m ³)	Ilość odpadów zatrzymanych na statku (m ³)	Port, w którym pozostałe odpady zostaną odprowadzone	Szacowana ilość odpadów wytworzonych między powiadomieniem a następnym portem zawinięcia (m ³)
Konwencja MARPOL Załącznik 1 – Oleje					
Zaolejone wody zęzowe					
Pozostałości olejowe (szlam)					
Zaolejone wody po myciu zbiorników					
Zabrudzona woda balastowa					
Kamień i szlam po czyszczeniu zbiorników					
Inne (proszę określić)					

³² SI: proponuje dodać kategorię „innych” odpadów.

Konwencja MARPOL Załącznik II – Szkodliwe substancje ciekłe³³					
Substancja kategorii X					
Substancja kategorii Y					
Substancja kategorii Z					
IS – Inne substancje					
Konwencja MARPOL Załącznik IV – Ścieki					
Konwencja MARPOL Załącznik V – Śmieci					
A. Tworzywa sztuczne					
B. Odpady żywnościowe					
C. Odpady komunalne (np. wyroby z papieru, szmaty, szkło, metal, butelki, porcelana stołowa itp.)					
D. Zużyty olej spożywczy					
E. Popioły ze spalarni					
F. Odpady operacyjne					
G. Zwłoki zwierzęce					
H. Narzędzia połowowe					
I. Zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny					
J. Pozostałości ładunku ³⁴ (szkodliwe dla środowiska morskiego)					
K. Pozostałości ładunku ³⁵ (nieszkodliwe dla środowiska morskiego)					
Konwencja MARPOL Załącznik VI – Związek z zanieczyszczeniem powietrza					
Substancje zubożające warstwę ozonową i urządzenia zawierające takie substancje ³⁶					
Pozostałości z procesu oczyszczania gazów spalinowych					

³³ Należy podać prawidłową nazwę przewozową przedmiotowej szkodliwej substancji ciekłej.

³⁴ Wartości mogą być szacunkowe; należy podać prawidłową nazwę przewozową suchego ładunku.

³⁵ Wartości mogą być szacunkowe; należy podać prawidłową nazwę przewozową suchego ładunku.

³⁶ Wynikające z normalnych czynności konserwacyjnych na pokładzie

Inne odpady nieujęte w konwencji MARPOL					
Biernie poławiane odpady					

Uwagi

1. Powyższe informacje mogą być wykorzystywane w ramach inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu oraz innych inspekcji.
2. Niniejszy formularz należy wypełnić, chyba że statek podlega wyłączeniu zgodnie z art. 9 dyrektywy XXXX/XXXX/UE.

ZAŁĄCZNIK 3

STANDARDOWY FORMAT POKWITOWANIA ODPROWADZENIA ODPADÓW

Wyznaczony przedstawiciel podmiotu zarządzającego funkcjonowaniem portowego urzędu do odbioru odpadów przekazuje poniższy formularz kapitanowi statku, który odprowadził odpady zgodnie z art. 7 dyrektywy XXXX/XX/UE.

Formularz ten należy zachować na statku wraz z odpowiednią książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów odpadów powstających na statku zgodnie z wymogami konwencji MARPOL.

1. PORTOWE URZĄDZENIE DO ODBIORU ODPADÓW I SZCZEGÓŁY DOT. PORTU

1.1.	Lokalizacja/nazwa terminalu:
1.2.	Dostawca (dostawcy) portowych urządzeń do odbioru odpadów
1.3.	Podmiot świadczący (podmioty świadczące) usługi przetwarzania odpadów – jeżeli inne niż powyżej:
1.4.	Data i czas odprowadzenia odpadów od: do:

2. DANE DOTYCZĄCE STATKU

2.1.	Nazwa statku:	2.5.	Właściciel lub operator:
2.2.	Numer IMO:	2.6.	Numer lub litery identyfikacyjne: Numer MMSI:
2.3.	Pojemność brutto:	2.7.	Państwo bandery:
2.4.	Rodzaj statku: ☐ Tankowiec ☐ Chemikaliowiec ☐ Masowiec ☐ Kontenerowiec ☐ Inny statek towarowy ☐ Statek pasażerski ☐ Statek ro-ro ☐ Inne (proszę określić)		

3. RODZAJ I ILOŚĆ ODPROWADZONYCH ODPADÓW³⁷

Konwencja MARPOL Załącznik I – Oleje	Ilość (m ³)	Konwencja MARPOL Załącznik V – Śmieci	Ilość (m ³)
Zaolejone wody zęzowe		A. Tworzywa sztuczne	
Pozostałości olejowe (szlam)		B. Odpady żywnościowe	
Zaolejone wody po myciu zbiorników		C. Odpady komunalne (np. wyroby z papieru, szmaty, szkło, metal, butelki, porcelana stołowa itp.)	
Zabrudzona woda balastowa		D. Zużyty olej spożywczy	
Kamień i szlam po czyszczeniu zbiorników		E. Popioły ze spalarni	
Inne (proszę określić)		F. Odpady operacyjne	

³⁷ SI: proponuje dodać kategorię „innych” odpadów.

Konwencja MARPOL Załącznik II – Szkodliwe substancje ciekłe	Ilość (m3) / nazwa⁵		G. Zwłoki zwierzęce	
Substancja kategorii X			H. Narzędzia połowowe	
Substancja kategorii Y			I. Zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny	
			J. Pozostałości ładunku ⁶ (szkodliwe dla środowiska morskiego)	
			K. Pozostałości ładunku ⁶ (nieszkodliwe dla środowiska morskiego)	
			Konwencja MARPOL Załącznik VI – Związek z zanieczyszczeniem powietrza	Ilość (m³)
Substancja kategorii Z			Substancje zubożające warstwę ozonową i urządzenia zawierające takie substancje	
IS – Inne substancje			Pozostałości z procesu oczyszczania gazów spalinowych	
Konwencja MARPOL Załącznik IV – Ścieki	Ilość (m³)		Inne odpady nieuwjęte w konwencji MARPOL	Ilość (m³)
			Biernie poławiane odpady	

W imieniu urządzenia portowego potwierdzam, że wyżej wymienione odpady/pozostałości zostały odprowadzone.

Podpis: Pełna nazwa i pieczęć firmowa:

⁵ Należy podać prawidłową nazwę przewozową przedmiotowej szkodliwej substancji ciekłej

⁶ Należy podać prawidłową nazwę przewozową suchego ładunku.

ZAŁĄCZNIK 4

[...]

[...]

ZAŁĄCZNIK 5

Świadectwo wyłączenia

**ŚWIADECTWO WYŁĄCZENIA NA MOCY ART. 9
W ZWIĄZKU Z WYMOGAMI ART. 6,
ART. 7 I ART. 8 DYREKTYWY XXXX/XX/UE
W PORCIE/PORTACH [WPISAĆ NAZWĘ PORTU] W [WPISAĆ NAZWĘ PAŃSTWA
CZŁONKOWSKIEGO]¹**

Nazwa statku	Numer lub litery identyfikacyjne	Państwo bandery
[wpisać nazwę statku]	[wpisać numer IMO]	[wpisać nazwę państwa bandery]

statek włączony jest w ustalony harmonogram podróży, z częstymi i regularnymi zawinięciami do portu (portów) w [wpisać nazwę państwa członkowskiego] zgodnie z harmonogramem lub wcześniej ustaloną trasą:

[]

i zawija co najmniej raz na dwa tygodnie do portów:

[]

i zawarta została umowa w celu zapewnienia uiszczania opłat i odprowadzania odpadów do portu lub stronie trzeciej w porcie:

[]

i jest w związku z tym wyłączony, zgodnie z [wpisać odpowiedni artykuł przepisów prawa krajowego obowiązującego w danym kraju], z niektórych wymogów dotyczących:

- ☐ obowiązku odprowadzania odpadów ze statków,
- ☐ wcześniejszego powiadamiania o odpadach, oraz
- ☐ uiszczania obowiązkowej opłaty, w następującym porcie (następujących portach):

¹ Niepotrzebne skreślić.

[...]

[]

Niniejsze świadectwo jest ważne do [wstawić datę], chyba że podstawy wydania niniejszego świadectwa zostaną zmienione przed tą datą.

Miejsce i data

.....
Nazwisko

Tytuł
