



Bruksela, 30 listopada 2023 r.
(OR. en)

16107/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0171(COD)

TRANS 544
MAR 158
CODEC 2311
OMI 85
IA 329
DROIPEN 171
ENV 1400

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	15667/23 + COR 1
Nr dok. Kom.:	10119/23 + ADD 1
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami – <i>Podejście ogólne</i>

I. WPROWADZENIE

1. 1 czerwca 2023 r. Komisja przesłała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. Wniosek dotyczy zmiany dyrektywy 2005/35/WE¹ w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami.

¹ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11.

3. Dyrektywa 2005/35/WE reguluje sankcje za nielegalne zrzuty olejów i szkodliwych substancji ciekłych ze statków do morza. Nielegalny zrzut to zrzut ze statku niespełniający odpowiednich przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), tj. norm określonych w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencja MARPOL 73/78). Głównym celem dyrektywy jest włączenie tych międzynarodowych standardów do prawa UE oraz zapewnienie, by osoby odpowiedzialne za nielegalne zrzuty substancji zanieczyszczających podlegały odstrasżającym, skutecznym i proporcjonalnym sankcjom, co ma służyć poprawie bezpieczeństwa na morzu oraz lepszej ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.
4. Zmiana dyrektywy ma następujące główne cele szczegółowe:
- włączenie norm międzynarodowych do prawa UE poprzez dostosowanie dyrektywy do załączników do konwencji MARPOL dotyczących zrzutów do morza; w tym w tym celu Komisja zaproponowała rozszerzenie obecnego zakresu stosowania, który obejmuje jedynie oleje (załącznik I do konwencji MARPOL) i szkodliwe substancje ciekłe przew

5. Wniosek jest jedną z inicjatyw UE mających na celu zmniejszenie zanieczyszczeń powodowanych przez transport morski w jej morzach i jest zgodny ze strategią na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności¹ oraz z planem działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń². Stanowi on część pakietu Komisji dotyczącego bezpieczeństwa morskiego³.
6. Wnioskowi towarzyszyła ocena skutków i sprawozdanie z oceny⁴. Ocena skutków została przedstawiona i gruntownie przeanalizowana na jednym posiedzeniu grupy roboczej i nie była źródłem żadnych poważnych wątpliwości delegacji.

II. ANALIZA W POZOSTAŁYCH INSTYTUCJACH

7. 7 lipca 2023 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego wyznaczyła na sprawozdawcę Mariana-Jeana Marinescu (PPE, Rumunia). Komisja TRAN przyjęła projekt sprawozdania 1

11. Na posiedzeniu 29 listopada 2023 r. Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził swoje poparcie dla najnowszego kompromisu i zalecił, by Rada wypracowała podejście ogólne na posiedzeniu Rady ds. TTE (Transport) 4 grudnia 2023 r.
12. Wszystkie delegacje wyraziły ogólne poparcie dla celów wniosku Komisji w interesie ochrony środowiska morskiego.
13. Na podstawie uwag państw członkowskich konieczne jest jednak wprowadzenie szeregu zmian do wniosku Komisji. Wiele z tych zmian ma na celu zapewnienie jasności i spójności oraz zapewnienie państwom członkowskim wystarczającej elastyczności przy wdrażaniu dyrektywy, z uwzględnieniem różnic między systemami prawnymi państw członkowskich, ich położenia geograficznego, zasobów i możliwości. Poniżej przedstawiono zmiany merytoryczne, które należy odnotować.
14. Wiele delegacji wyraziło obawy dotyczące rozgraniczenia sankcji administracyjnych i karnych, a także związku między przedmiotowym wnioskiem a projektem dyrektywy w sprawie przestępstw przeciwko środowisku. Aby wyjaśnić tę kwestię, prezydencja proponuje kilka zmian: na

17. Jeżeli chodzi o odpowiedzialność, prezydencja proponuje ze swojej strony rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy poprzez odniesienie w art. 4 ust. 2 nie do „osób fizycznych i prawnych” zgodnie z propozycją Komisji, lecz do „każdego przedsiębiorstwa” lub „osób, które mogą zostać uznane za odpowiedzialne za dopuszczenie się naruszenia prawa”. Oznacza to, że każdy podmiot lub każda osoba mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności za niezgodne z prawem zrzuty. Bardzo podobny przepis zawarto w art. 8 ust. 2. Ogólnie rzecz biorąc, w odniesieniu do art. 8 („Sankcje administracyjne”), który nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia systemu sankcji administracyjnych (w tym grzywien) za naruszenia, prezydencja starała się znaleźć wyważone rozwiązanie uwzględniające zróżnicowane systemy prawne w państwach członkowskich, w tym w tych państwach członkowskich, które z przyczyn konstytucyjnych mają trudności z ustanowieniem sankcji administracyjnych (zob. art. 8 ust. 4).
18. Innym ważnym i delikatnym przepisem jest art. 8d („Skuteczne stosowanie sankcji”). W artykule tym określono szereg istotnych okoliczności, które właściwe organy powinny wziąć pod uwagę przy określaniu i stosowaniu

19. Najważniejsza zmiana zaproponowana w art. 10 („Wymiana informacji i doświadczeń”) dotyczy ust. 1 lit. d). W tym przypadku Komisja zaproponowała, aby państwa członkowskie zapewniły, aby właściwe organy co roku weryfikowały co najmniej 10 % ostrzeżeń wysyłanych przez europejską służbę satelitarnego wykrywania zanieczyszczeń (CleanSeaNet). Opinie państw członkowskich na temat tego przepisu są podzielone. Niektóre z państw mogłyby zaakceptować 10-procentowy wskaźnik weryfikacji, inne mogłyby zaakceptować zakres (5–15 %), a jeszcze inne opowiadają się za brakiem odniesienia do określonego odsetka lub skreśleniem tego przepisu. Prezydencja proponuje zrównoważone i elastyczne podejście: po pierwsze, weryfikacja dotyczyłaby jedynie najbardziej wiarygodnych ostrzeżeń („klasa A”); po drugie, przepis ten odnosiłby się jedynie do „pewnego odsetka”; i po trzecie, to do państw członkowskich należałoby, w zależności od ich możliwości, podjęcie decyzji w sprawie odsetka na każdy rok. Ponadto dodano doprecyzowanie, co oznacza „weryfikacja”, wyjaśnione bardziej szczegółowo w motywie 13, a także

obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich. Odpowiednie zmiany mające na celu nadanie wykazowi charakteru orientacyjnego wprowadza się w załączniku II.

23. W odniesieniu do art. 10d, który dotyczy ochrony sygnalistów, prezydencja proponuje drobne, ale ważne zmiany, a mianowicie odniesienie do ogólnego rozporządzenia o ochronie danych oraz ochronę danych zgłaszanych przez sygnalistów, a nie tylko samych sygnalistów.
24. W art. 12a („Ocena i przegląd”) Komisja zaproponowała, aby w stosownych przypadkach ocenić możliwość zmiany zakresu stosowania dyrektywy w świetle międzynarodowych norm zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza (np. SO_x i NO_x), a także w świetle innych norm regulujących zrzuty ze statków (np. sadza, odpady morskie, utrata kontenerów, utrata granulatu z tworzyw sztucznych i hałas podwodny). W związku z tym prezydencja odnotowuje, że Komisja ma podczas przeprowadzania oceny swobodę oceny wszystkich istotnych aspektów zanieczyszczenia pochodzącego ze statków. Ponieważ jednak niektóre przykłady są

29. Ponadto Komisja ma szczególne zastrzeżenia do art. 4 ust. 2, art. 8 ust. 2 i motywu 9, które – zgodnie z propozycją prezydencji za pomocą czasownika „móc” – oznaczają, że państwa członkowskie nie są zobowiązane do przestrzegania przepisów dyrektywy, jeżeli osoba odpowiedzialna nie jest przedsiębiorstwem; Komisja uważa to za ograniczenie zakresu stosowania obowiązującej dyrektywy, która obecnie przewiduje sankcje dla wszystkich osób fizycznych lub prawnych. Komisja ma również poważne wątpliwości co do usunięcia z art. 8 ust. 2 przeniesienia ciężaru dowodu, co spowodowałoby powstanie odpowiedzialności przedsiębiorstwa, chyba że przedsiębiorstwo mogłoby wykazać, że ktoś inny ponosi odpowiedzialność; zdaniem Komisji propozycja prezydencji zwiększy obciążenie administracyjne dla organów dochodzeniowych państw członkowskich, ponieważ domniemanie odpowiedzialności przedsiębiorstwa przestanie obowiązywać. Komisja zastrzega również swoje stanowisko w sprawie skreślenia art. 5, zmian w art. 8d, uzależnienia publikacji informacji od ograniczeń wynikających z prawa krajowego, o których mowa w art. 10c, w sprawie odstępstwa dotyczącego transpozycji dla państw nieposiadających dostępu do morza oraz w sprawie czteroletniego terminu transpozycji.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami

(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,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka morska Unii ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Cel ten można osiągnąć przez spełnienie wymogów określonych w konwencjach, kodeksach oraz rezolucjach międzynarodowych przy jednoczesnym zachowaniu swobody żeglugi, określonej w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.
- (2) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL 73/78”) określa ogólny zakaz zrzutu odpadów ze statków do morza, reguluje jednak również warunki, w jakich niektóre substancje mogą być zrzucane ze statków do środowiska morskiego. Konwencja MARPOL 73/78 zawiera wyjątki dotyczące zrzutów substancji zanieczyszczających objętych załącznikami do tej konwencji, nieuznawanych za naruszenie, gdy spełnione są określone warunki. Załączniki te nie wyłączają przypadków, gdy osoby odpowiedzialne za szkodę działały albo z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi. Niniejsza dyrektywa odnosi się do naruszeń i wyjątków, które miałyby zastosowanie, określ

- (4) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883¹ ma na celu zapewnienie dostarczania odpadów do portów Unii, gdzie odbiera się je za pomocą odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych. Egzekwowanie dyrektywy (UE) 2019/883 stanowi, wraz z dyrektywą 2005/35/WE, kluczowy instrument do celu zapobiegania zanieczyszczeniu pochodzącemu ze statków. Aby zapewnić skuteczny, zintegrowany i spójny system egzekwowania przepisów dyrektywy (UE) 2019/883 w sprawie odprowadzania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych, należy zmienić dyrektywę 2005/35/WE w celu rozszerzenia jej zakresu na załączniki IV–VI do konwencji MARPOL 73/78, by zniechęcić statki do nielegalnego zrzucania substancji zanieczyszczających do morza zamiast odprowadzania ich do portowych urządzeń odbiorczych zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2019/883.
- (5) Zakres dyrektywy (UE) 2019/883 nie obejmuje załącznika III do konwencji MARPOL 73/78, ponieważ towarów pakowanych nie klasyfikuje się jako odpady, a zatem zwykle towarów tych nie odprowadza się do portowych urządzeń odbiorczych. Nie można jednak wykluczyć, że sz

- (6) W konwencji MARPOL 73/78 w definicji zrzutów zawartej w art. 2 uwzględniono emisje ze statków. Załącznik VI do konwencji MARPOL 73/78 dotyczy zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki. W załączniku VI i odpowiednich wytycznych IMO dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych (rezolucja MEPC.340 (77)) dopuszczono stosowanie takich systemów przez statki jako alternatywny sposób spełnienia wymagań w celu zmniejszenia emisji tlenków siarki (SO_x). W załączniku VI uregulowano kwestie pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych, zakazując ich zrzutu do morza i wymagając odprowadzenia ich do odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych (w przypadku pozostałości recyklingu w obiegu zamkniętym z takich systemów). Za pomocą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802¹ transponuje się normy międzynarodowe dotyczące SO_x do prawa Unii, podczas gdy dyrektywa (UE) 2019/883 pozwala zapewnić, aby pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych odprowadzane do portowych urządzeń odbiorczych. Ponieważ pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych mogą powodować zanieczyszczenie środowiska morskiego, w przypadku nielegalnych zrzutów powinny mieć

- (7) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/xxxx¹ zapewniono wspólne definicje przestępstw przeciwko środowisku oraz dostępność odstraszających, skutecznych i proporcjonalnych sankcji karnych za poważne przestępstwa przeciwko środowisku. Dyrektywę 2005/35/WE zmieniono dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE², w której wprowadzono sankcje karne za niektóre naruszenia dyrektywy 2005/35/WE, które obecnie powinny wchodzić w zakres dyrektywy (UE) 2023/xxxx. W związku z tym przepisy dyrektywy 2005/35/WE, które dodano lub zastąpiono w dyrektywie 2009/123/WE, należy skreślić z dyrektywy 2005/35/WE.
- (8) Sankcje administracyjne wprowadzone w ramach transpozycji dyrektywy 2005/35/WE powinny pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy (UE) 2023/xxxx. Państwa członkowskie powinny określić zakres egzekwowania prawa administracyjnego i karnego w odniesieniu do przestępstw związanych z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków zgodnie z praw

- (9) Należy zaostrzyć sankcje przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE przez zapewnienie spójnego stosowania sankcji administracyjnych w całej Unii. Aby wzmocnić odstraszający skutek sankcji nakładanych za przestępstwa związane z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków, sankcje administracyjne powinny mieć co najmniej formę grzywnien nakładanych na przedsiębiorstwo, do którego należy statek, w przypadku gdy przedsiębiorstwo to zostało uznane za odpowiedzialne. Państwa członkowskie mogą również nakładać grzywny na inne osoby fizyczne lub prawne, w przypadku gdy uznano je za odpowiedzialne za naruszenie. W tym kontekście przedsiębiorstwo, do którego należy statek, oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku, zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu („kodeks ISM”)¹, wdrożonym do prawa Unii na podstawie rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady². W dyrektywie 2005/35

- (9a) Uznając, że przestrzeganie przez niektóre państwa członkowskie wymogu dotyczącego sankcji administracyjnych nie jest możliwe ze względu na krajowe prawo konstytucyjne, państwa członkowskie mogą stosować przepisy niniejszej dyrektywy dotyczące sankcji administracyjnych w sposób, w którym grzywny są inicjowane przez właściwy organ i nakładane przez właściwe sądy krajowe, przy jednoczesnym zapewnieniu konieczności stosowania skutecznych, proporcjonalnych i odstrasżających sankcji. Odwołując się tym samym do sankcji administracyjnych przewidzianych w niniejszej dyrektywie, te państwa członkowskie będą stosować sankcje w rozumieniu ich krajowego systemu prawnego.
- (9b) Nieprawidłowości i informacje mogą wynikać z inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu na podstawie dyrektywy 2009/16/WE, gdy jest ona obowiązkowa lub gdy jest ona planowana. Można również wykryć nieprawidłowości w odniesieniu do odprowadzania odpadów wytwarzanych przez statki lub powiadamiania o nich, zgodnie z wymogami dyrektywy (UE) 2019/883 lub w odniesieniu do niezgodności z kryteriami stosowania systemów oczyszczania gazów spalinowych działających jako metody redukcji emisji określone w załączniku II do dyrektywy (UE

- (11) Jeżeli państwo członkowskie podejrzewa, że statek, który dobrowolnie przebywa w jego porcie lub w terminalu przybrzeżnym, dokonał nielegalnego zrzutu, należy przeprowadzić odpowiednią inspekcję w celu ustalenia okoliczności. Aby pomóc państwom członkowskim w wypełnianiu obowiązków wynikających z dyrektywy 2005/35/WE w zakresie inspekcji takich statków, załącznik I do dyrektywy 2005/35/WE zawiera orientacyjny wykaz nieprawidłowości lub informacji, które właściwe organy powinny uwzględnić w poszczególnych przypadkach przy ustalaniu, czy dany statek należy uznać za podejrzany.
- (12) Dotychczas środki towarzyszące w zakresie współpracy i obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich nie były wystarczające, aby umożliwić pełną analizę tego, czy zanieczyszczający podlegają skutecznym, odstraszającym i proporcjonalnym sankcjom oraz czy Komisji udostępnia się odpowiednie dane do celu monitorowania wdrażania dyrektywy 2005/35/WE. Aby zagwarantować skuteczne i spójne egzekwowanie dyrektywy 2005/35/WE, należy ułatwić wymianę informacji i doświadczeń za pośrednictwem wzmocnionej współpracy, zapewniając jednocześnie udostępnianie Komisji odpowiednich danych w celu umożliwienia właściwego monitorowania wdrażania dyrektywy 2005

- (13) Należy rozszerzyć istniejący satelitarny system „CleanSeaNet”, służący do powiadamiania organów państw członkowskich o potencjalnych nielegalnych zrzutach, o informacje na temat dodatkowych substancji zanieczyszczających objętych zakresem dyrektywy 2005/35/WE. Informacje dotyczące potencjalnych lub faktycznych zrzutów zgłaszanych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE oraz innych unijnych baz danych dotyczących bezpieczeństwa na morzu, takich jak unijny system wymiany informacji morskich ustanowiony dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹ („SafeSeaNet”) oraz baza danych wyników inspekcji ustanowiona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE² („THETIS”), powinny być zintegrowane i rozpowszechniane w przyjaznym dla użytkownika formacie elektronicznym wśród organów krajowych zaangażowanych w łańcuch egzekwowania prawa w celu ułatwienia im szybkiego reagowania. Takie informacje, w przypadku faktycznego lub potencjalnego zrzutu pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gaz

- (14) Prace podgrupy ds. odpadów ze statków utworzonej w ramach Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi i skupiającej szerokie grono ekspertów w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i gospodarowania odpadami ze statków zostały zawieszone w grudniu 2017 r. ze względu na rozpoczęcie negocjacji w sprawie dyrektywy (UE) 2019/883 między instytucjami. Komisja powinna nadal zapewniać organizowanie wymiany doświadczeń między organami krajowymi państw członkowskich i ekspertami, w tym z sektora prywatnego, społeczeństwa obywatelskiego i związków zawodowych, na temat stosowania niniejszej dyrektywy na terytorium całej Unii, aby wypracować wspólne praktyki w zakresie egzekwowania jej przepisów.
- (15) [...]
- (16) Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji informacje niezbędne do zapewnienia właściwego monitorowania wdrażania dyrektywy 2005/35/WE. Aby ograniczyć obciążenia administracyjne oraz wesprzeć Komisję w analizie danych dostarczanych przez państwa członkowskie, państwa te powinny przekazywać takie informacje za pośrednictwem specjalnego elektronicznego narzędzia sprawozdawczego. W zakresie, w jakim takie informacje odnoszą się do sankcji na

- (17) Aby pomóc państwom członkowskim w rozwijaniu ich zdolności w zakresie skutecznego egzekwowania dyrektywy 2005/35/WE przez krajowe organy administracyjne i sądowe, Komisja powinna zapewnić państwom członkowskim wytyczne i szkolenia dotyczące, m.in. najlepszych metod i praktyk w zakresie wykrywania, weryfikacji i przeprowadzania dowodów, a także wytyczne dotyczące odpowiednich zmian regulacyjnych w ramach konwencji MARPOL 73/78 oraz dostępnych rozwiązań technologicznych, w tym nowych narzędzi cyfrowych, w celu ułatwienia skutecznych, racjonalnych pod względem kosztów i ukierunkowanych działań w zakresie egzekwowania przepisów.
- (18) Aby zwiększyć świadomość społeczną w zakresie zrzutów zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wzmocnić ochronę środowiska, informacje przekazywane przez państwa członkowskie na temat stosowania dyrektywy 2005/35/WE powinny być publicznie dostępne w ramach ogólnounijnego przeglądu i obejmować informacje wymienione w załączniku II do dyrektywy 2005/35/WE. Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹ ma na celu zagwarantowanie prawa dost

zgłoszenia zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937, w tym w odniesieniu do potwierdzenia odbioru, odpowiednich informacji zwrotnych i działań następczych. Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla prawa Unii w sprawie ochrony danych osobowych, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725¹ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679². Komisja powinna zapewnić ochronę poufności tożsamości osób dokonujących zgłoszenia, w tym, w razie potrzeby, przez ograniczenie wykonywania niektórych praw do ochrony danych osób, których dotyczy zgłoszenie, takich jak osoby ujęte w zgłoszeniu jako uczestniczące w potencjalnym nielegalnym zrzucie, zgodnie z art. 25 ust. 1 lit. c) i h) oraz art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1725, w zakresie, w jakim i o ile jest to konieczne, by zapobiec i zaradzić próbom utrudniania dokonywania zgłoszeń, utrudniania, udaremniania lub spowalniania działań następczych, w szczególności postępowań wyjaśniających, lub próbom ustalenia tożsamości osób dokonujących zgłoszenia. Tak

- (21a) Państwa członkowskie nieposiadające bezpośredniego dostępu do morza lub portów nie mogą z tych względów geograficznych stosować niektórych przepisów niniejszej dyrektywy. Aby uniknąć nakładania nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na te państwa członkowskie, nie powinny one być zobowiązane do transpozycji i wdrażania niektórych przepisów niniejszej dyrektywy.
- (22) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na transgraniczne szkody, które mogą być spowodowane przez nielegalne zrzuty objęte tą dyrektywą, oraz dostępność skutecznych, odstraszających i proporcjonalnych sankcji w całej Unii za takie zrzuty, natomiast ze względu na rozmiary i skutki proponowanych działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona 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.
- (23) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, w tym z ochroną danych osobowych, praw

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2005/35/WE

W dyrektywie 2005/35/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie egzekwowania międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji administracyjnych za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami”;

2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Cel

1. Celem niniejszej dyrektywy

3) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) »MARPOL 73/78« oznacza podpisaną w 1973 r. Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz odnoszące się do niej Protokoły z 1978 i 1997 r., w ich aktualnych wersjach;
- 2) »substancje zanieczyszczające« oznaczają substancje uregulowane w załączniku I (oleje), załączniku II (szkodliwe substancje ciekłe przewożone luzem), załączniku III (substancje szkodliwe przewożone morzem w opakowaniach), załączniku IV (ścieki ze statków) i załączniku V (odpady ze

- 6) »przedsiębiorstwo« oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku.»;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Naruszenia i wyjątki

1. Państwa członkowskie zapewniają uznanie zrzutów substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów określonych w art. 3 ust. 1 za naruszenia, chyba że:
 - a) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku I do konwencji MARPOL 73/78 spełniają warunki określone w przepisach 15, 34, 4.1, 4.2 lub 4.3 załącznika I do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 1.1.1 części II-A

- f) w przypadku pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych spełniają warunki określone w przepisach 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 i 3.1.2 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78 z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez IMO, w tym rezolucji MEPC.340(77) w jej aktualnej wersji.
2. Każde państwo członkowskie przyjmuje środki niezbędne do zapewnienia, by każde przedsiębiorstwo lub osoby, które mogą zostać uznane za odpowiedzialne za dopuszczenie się naruszenia prawa w rozumieniu ust. 1, zostały pociągnięte do odpowiedzialności.
3. [...]”;
- 5) uchyla się art. 5;
- 6) uchyla się art. 5a;
- 7) uchyla się art. 5b;
- 7a) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Jeżeli zaistniałe nieprawidłowości lub otrzymane informacje powodują podejrzenie, że statek pozostający dobrowolnie w porcie lub przy terminalu morskim państwa członkowskiego dokonał lub dokonuje zrzutu substancji zanieczyszczających w którymkolwiek z obszarów wymienionych w art. 3 ust. 1, to państwo członkowskie powoduje przeprowadzenie odpowiedniej inspekcji

9) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Sankcje administracyjne

1. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich wynikających z dyrektywy (UE) 2023/xxxx¹ państwa członkowskie, jak przewidziano w art. 1 i zgodnie z ich prawem krajowym, ustanawiają system sankcji administracyjnych za naruszenie przepisów krajowych wdrażających art. 4 niniejszej dyrektywy oraz zapewniają ich stosowanie. Przewidziane sankcje administracyjne muszą być odstrasżające, skuteczne i proporcjonalne.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby sankcje administracyjne wprowadzone w ramach transpozycji niniejszej dyrektywy obejmowały grzywny, które nakłada się na przedsiębiorstwo w chwili naruszenia, w przypadku gdy przedsiębiorstwo to zostało uznane za odpowiedzialne. Państwa członkowskie mogą również nakładać grzywny na inne osoby fizyczne lub praw

a następnie niezwłocznie o wszelkich późniejszych aktach zmieniających lub zmianach mających wpływ na te przepisy.”;

- 10) uchyla się art. 8a;
- 11) uchyla się art. 8b;
- 12) uchyla się art. 8c;
- 13) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 8d

Skuteczne stosowanie sankcji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby przy określaniu i stosowaniu rodzaju i wysokości sankcji administracyjnej wobec osoby fizycznej lub prawnej uznanej przez właściwe organy za odpowiedzialną, zgodnie z art. 8, za naruszenie prawa w rozumieniu art. 4 właściwe organy mogły uwzględniać wszystkie istotne okoliczności naruszenia, w tym między innymi:
 - a) charakter, wagę i czas trwania danego zrzutu

- h) wszelkie uprzednie naruszenie, którego dopuściła się osoba odpowiedzialna związane z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków.

2. [...]”;

14) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Wymiana informacji i doświadczeń

1. Do celów niniejszej dyrektywy państwa członkowskie i Komisja współpracują w zakresie wymiany informacji, wykorzystując unijny system wymiany informacji morskich określony w art. 22a ust. 3 dyrektywy 2002/59/WE i w załączniku III do wspomnianej dyrektywy¹ (SafeSeaNet), aby osiągnąć następujące cele:
 - a) uszczegółow

- c) optymalnie wykorzystywać informacje przekazane zgodnie z lit. a) i b) oraz informacje zgłaszane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a, aby ułatwić dostęp do takich informacji i usprawnić proces ich wymiany między właściwymi organami a organami innych państw członkowskich i Komisją; oraz

- d) w ciągu trzech lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy zapewnić, aby właściwe organy weryfikowały pewien odsetek ostrzeżeń klasy A przesyłanych za pośrednictwem CleanSeaNet każdego roku zgodnie z możliwościami państw członkowskich, przy czym weryfikacja oznacza wszelkie działania następcze podjęte przez właściwe organy w związku z ostrzeżeniem wysłanym przez CleanSeaNet w celu ustalenia, czy dane ostrzeżenie dotyczy nielegalnych zrzutów. O takim odsetku Komisję powiadamia się z wyprzedzeniem.

2. [...]”;

15) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Sprawozdawczość

1. Komisja ustanawia elektroniczne

- c) informacji dotyczących działań podjętych zgodnie z art. 7, jak najszybciej po ich zakończeniu; oraz
 - d) informacji dotyczących sankcji nakładanych zgodnie z niniejszą dyrektywą, od których nie złożono na czas odwołania lub które są ostateczne i wykonalne, niezwłocznie i niezależnie od danego przypadku najpóźniej do dnia 30 czerwca każdego roku w przypadku sankcji nałożonych w poprzednim roku kalendarzowym. Informacje dotyczące sankcji należy zanonimizować w zakresie, w jakim obejmują dane osobowe.
3. Aby zapewnić jednolite stosowanie przepisów niniejszego artykułu, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyjąć szczegółowe przepisy regulujące przebieg procedury przekazywania informacji, o których mowa w ust. 2, w tym m.in. określić rodzaj informacji objętych obowiązkiem zgłoszenia, zgodnie z procedurą sprawdzającą ustanowioną w art. 13.
4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o uprawnionych organach dysponujących dostępem do narzędzia sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1.

Artykuł 10b

Artykuł 10c

Publikacja informacji

1. Bez uszczerbku dla przepisów krajowych państw członkowskich i na podstawie informacji przekazywanych przez nie zgodnie z art. 10a Komisja podaje do wiadomości publicznej regularnie aktualizowany ogólnounijny przegląd sytuacji w zakresie wdrażania i egzekwowania przepisów niniejszej dyrektywy po zakończeniu postępowań administracyjnych i sądowych, w stosownych przypadkach.. Wspomniany przegląd może zawierać informacje wymienione w załączniku II do niniejszej dyrektywy.
2. Bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/4/WE¹ Komisja podejmuje stosowne działania w celu zapewnienia ochrony poufności informacji uzyskiwanych w toku wdrażania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 10d

O

informacje zwrotne na temat tych zgłoszeń i podejmowały w związku z nimi działania następcze zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937.

3. Komisja może, na podstawie art. 25 ust. 1 lit. c) i h) oraz zgodnie z art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1725, ograniczyć stosowanie art. 14–22, 35 i 36, a także art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1725¹ w odniesieniu do osób, których dane dotyczą, objętych zgłoszeniem przedłożonym za pośrednictwem kanału, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub wspomnianych w takim zgłoszeniu i niebędących osobami, których dane dotyczą, przedkładającymi takie zgłoszenie. Tego rodzaju ograniczenie może obowiązywać wyłącznie przez okres niezbędny do przeanalizowania zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, przez właściwe organy państwa członkowskiego.”;

- 16) uchyla się art. 11;
- 1

zaktualizowane międzynarodowe standardy dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniu przez statki uregulowane w obecnych i przyszłych postanowieniach konwencji MARPOL 73/78.”;

- 19) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Procedura komitetowa

1. Komisja wspierana jest przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002¹. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011².
2. W przypadku odesłania do niniejszego artykułu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 i art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”;

- 20) uchyla się art. 14;

- 21) uchyla się art. 15;

- 23) tekst załącznika I do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik I;
- 24) tekst załącznika II do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik II.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Do dnia *[Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: cztery lata [48 miesięcy] od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]* państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

Artykuł 3

Stosowanie dyrektywy 2009/123/WE

Jeżeli chodzi o naruszenia prawa, które zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE zmienioną dyrektywą 2009/123/WE¹ należy uznawać za przestępstwa, oraz powiązane z nimi sankcje, państwa członkowskie niezwiązane przepisami dyrektywy (UE) 2023/xxxx pozostają związane przepisami dyrektywy 2005/35/WE zmienionej dyrektywą 2009/123/WE.

Artykuł 4

Wejście w życie

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

NIEWYCZERPUJĄCY WYKAZ NIEPRAWIDŁOWOŚCI LUB INFORMACJI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 6

- (1) wszelkie nieprawidłowości związane z książką zapisów olejowych i innymi odpowiednimi książkami zapisów lub związane z innymi brakami dotyczącymi potencjalnych zrzutów wykryte podczas inspekcji przeprowadzonych na podstawie dyrektywy 2009/16/WE³³, wykonanych albo przez zainteresowane państwo członkowskie, albo przez inne państwo członkowskie lub państwo sygnatariusza memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum paryskie) w poprzednich portach, do których zawinął statek;
- (2) wszelkie nieprawidłowości związane z odprowadzaniem odpadów wytwarzanych przez statki lub powiadom

INFORMACJE, KTÓRE MOGĄ BYĆ ZAWARTE W OGÓLNOUNIJNYM PRZEGLĄDZIE, O KTÓRYM MOWA W ART. 10C

- (1) W odniesieniu do każdego zweryfikowanego i potwierdzonego przez państwo członkowskie przypadku zanieczyszczenia informacje zawarte w ogólnounijnym przeglądzie publikowanym zgodnie z art. 10c mogą obejmować:
- a) datę wystąpienia zanieczyszczenia;
 - b) dane identyfikacyjne statku uczestniczącego w zanieczyszczeniu;
 - c) miejsce (szerokość i długość geograficzną), w którym doszło do przypadku zanieczyszczenia;
 - d) zakres przypadku zanieczyszczenia (obszar i zasięg), w razie potrzeby;
 - e) rodzaj substancji zanieczyszczającej;
 - f) uczestniczące państwa członkowskie;
 - g) opis działań weryfikacyjnych dotyczących przypadku zanieczyszc