

8.3.2019

A8-0326/ 001-116

**POPRAWKI 001-116**

Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

**Sprawozdanie**

**Gesine Meissner**

**A8-0326/2018**

Portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków

Wniosek dotyczący dyrektywy (COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD))

---

**Poprawka 1**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**

**Tytuł 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Wniosek

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

DYREKTYWA PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

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

w sprawie portowych urządzeń do odbioru  
odpadów ze statków, uchylająca dyrektywę  
2000/59/WE i zmieniająca dyrektywę  
**2005/35/WE, dyrektywę** 2009/16/WE oraz  
dyrektywę 2010/65/UE

*(Niniejsza poprawka łączy się z poprawką do art. 20a (nowy), w której proponuje się zmianę  
definicji substancji zanieczyszczających w dyrektywie w sprawie zanieczyszczeń  
pochodzących ze statków).*

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1a) Cel zrównoważonego rozwoju nr 14 ONZ zwraca uwagę na zagrożenia, jakimi są zanieczyszczenie mórz i składników pokarmowych, wyczerpywanie zasobów i zmiana klimatu, wszystkie spowodowane głównie działaniami człowieka. Zagrożenia te dodatkowo obciążają systemy środowiskowe, takie jak różnorodność biologiczna i infrastruktura naturalna, a jednocześnie powodują globalne problemy społeczno-ekonomiczne, w tym zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa oraz zagrożenia finansowe. Unia Europejska musi podejmować działania na rzecz ochrony gatunków morskich i wspierać wszystkich, których byt uzależniony jest od oceanów, czy to z powodu zatrudnienia, zasobów czy też turystyki.*

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(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.

(4) W ciągu ostatnich dwudziestu lat konwencja MARPOL i załączniki do niej uległy istotnym zmianom, które wprowadziły surowsze normy **w zakresie odbioru odpadów** i zakazy dotyczące zrzutów odpadów ze statków do morza.

## Poprawka 4

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5a) Jednakże Unia powinna nadal pracować na szczeblu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nad zakazem spuszczenia ścieków z systemów płuczek (open loop scrubbers) i zrzucania niektórych pozostałości ładunków, tak aby wprowadzone zasady były tak samo rygorystyczne dla statków morskich, jak dla statków pływających po wodach śródlądowych Unii.***

## **Poprawka 5**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 5 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5b) Powinno się zachęcać państwa członkowskie do przyjęcia zakazu spuszczenia ścieków z systemów płuczek (open loop scrubbers) i zrzucania niektórych pozostałości ładunków do własnych wód terytorialnych.***

## **Poprawka 6**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 5 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5c) Nadrzędnym celem dyrektywy jest zapobieganie zrzutom odpadów ze statków do morza. W związku z tym zakres dyrektywy nie powinien obejmować odpadów z prac remontowych ani osadów pochodzących z czyszczenia lub naprawy zbiorników balastowych, ponieważ są one zawsze odprowadzane na lądzie po zacumowaniu statku w miejscu postoju lub w suchym doku. Odpady z prac remontowych i osady pochodzące z czyszczenia lub naprawy zbiorników balastowych regulowane są odpowiednio***

*prawodawstwem unijnym dotyczącym odpadów oraz Międzynarodową konwencją IMO o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami.*

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(7) Pomimo tych zmian w przepisach nadal dochodzi do zrzutów odpadów do morza, ***a powiązane koszty środowiskowe, społeczne i gospodarcze są ogromne.*** 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.

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(7a) Pomimo usprawnień marnotrawienie żywności – w szczególności na statkach wycieczkowych – wciąż może osiągać wysoki poziom. Gospodarowanie odpadami żywnościowymi nadal stanowi obszar wymagający opracowania praktyk selektywnego zbierania i ponownego użycia.***

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(7b) Należy z zadowoleniem przyjąć inicjatywy sektora rybołówstwa mające na celu ograniczenie odpadów z rybołówstwa lub wylawianie odpadów tworzyw sztucznych, w tym utraconych narzędzi połowowych.***

## **Poprawka 10**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) ***Dyrektywa*** 2000/59/WE od momentu wejścia w życie przyczyniła się do zwiększenia ilości odpadów odprowadzanych do portowych urzędzeń do odbioru odpadów i w ten sposób przyczyniła się do zmniejszenia zrzutów odpadów do morza, jak ujawniono w ocenie REFIT dyrektywy.

*Poprawka*

(8) ***Na mocy dyrektywy 2000/59/WE wszystkie statki zawijające do portów europejskich już teraz muszą uczestniczyć w kosztach portowych urzędzeń do odbioru odpadów, niezależnie od faktycznego korzystania z tych urzędzeń. W ten sposób dyrektywa*** 2000/59/WE od momentu wejścia w życie przyczyniła się do zwiększenia ilości odpadów odprowadzanych do portowych urzędzeń do odbioru odpadów i w ten sposób przyczyniła się do zmniejszenia zrzutów odpadów do morza, jak ujawniono w ocenie REFIT dyrektywy.

## **Poprawka 11**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Ocena REFIT wykazała również, że dyrektywa 2000/59/WE nie była w pełni skuteczna ze względu na brak spójności z ramami konwencji MARPOL. Ponadto państwa członkowskie opracowały różne interpretacje kluczowych pojęć dyrektywy, takich jak odpowiedniość portowych urzędzeń, wcześniejsze powiadamianie o odpadach i obowiązek odprowadzania odpadów do portowych urzędzeń do

*Poprawka*

(9) Ocena REFIT wykazała również, że dyrektywa 2000/59/WE nie była w pełni skuteczna ze względu na brak spójności z ramami konwencji MARPOL. Ponadto państwa członkowskie opracowały różne interpretacje kluczowych pojęć dyrektywy, takich jak odpowiedniość portowych urzędzeń, wcześniejsze powiadamianie o odpadach i obowiązek odprowadzania odpadów do portowych urzędzeń do

odbioru odpadów, oraz wyłączenia z niektórych zobowiązań statków włączonych w ustalony harmonogram podróży. W ocenie wezwano do większej harmonizacji tych koncepcji i dalszego dostosowania przepisów do konwencji MARPOL, aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych zarówno dla portów, jak i użytkowników portów.

odbioru odpadów, oraz wyłączenia z niektórych zobowiązań statków włączonych w ustalony harmonogram podróży. W ocenie wezwano do większej harmonizacji tych koncepcji i dalszego dostosowania przepisów do konwencji MARPOL, aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych zarówno dla portów, jak i użytkowników portów.

***Konieczne jest pełne dostosowanie obowiązku odprowadzania odpadów do zasad dotyczących zrzutu odpadów ustanowionych w konwencji MARPOL.***

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

(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 nakłada na producentów odpowiedzialność za wpływ ich produktów na środowisko w całym cyklu życia produktu.*** Obowiązki te mają również zastosowanie do gospodarowania odpadami ze statków.

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(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.

(12) Selektywne zbieranie odpadów ze statków, w tym porzuconych narzędzi połowowych, jest konieczne, aby zapewnić ich dalszy odzysk w *celu ponownego użycia lub recyklingu* w kolejnych ogniwach łańcucha gospodarowania odpadami *oraz by zapobiegać szkodom, jakie mogą one spowodować w środowisku morskim i wśród zwierząt morskich*. 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. *Państwa członkowskie powinny zachęcać do wprowadzania systemów selektywnego zbierania odpadów, które najlepiej pasują do specyfiki poszczególnych portów.*

#### Poprawka 14

##### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(12a) Nadal należy rozwijać selektywne zbieranie odpadów takich jak odpady żywnościowe, smary i olej napędowy, mając w szczególności na uwadze umożliwienie ich ponownego wykorzystania zgodnie z zasadami gospodarki o obiegu zamkniętym.*

#### Poprawka 15

##### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(13) Mimo że większość odpadów morskich pochodzi z działalności lądowej,

(13) *Co roku tylko w Unii do oceanów trafia od 150 000 t do 500 000 t*

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.

**plastikowych odpadów.** 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. ***Komisja szacuje, że tworzywa sztuczne stanowią ponad 80 % odpadów morskich, a narzędzia połowowe zawierające tworzywa sztuczne stanowią 27 % odpadów morskich znajdujących na europejskich plażach, co odpowiada 11 000 t rocznie.***

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(13a) Dyrektywa 2008/98/WE ustanawia środki zapobiegania powstawaniu odpadów, które państwa członkowskie powinny podjąć w celu zapobiegania wytwarzaniu odpadów. Środki te powinny obejmować dążenie do zaprzestania wytwarzania odpadów morskich z myślą o osiągnięciu celu zrównoważonego rozwoju ONZ dotyczącego zapobiegania wszelkiego rodzaju zanieczyszczeniom środowiska morskiego i znacznego zmniejszenia ilości takich zanieczyszczeń.***

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(15a) Międzynarodowa konwencja IMO z dnia 13 lutego 2004 r. o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (konwencja o***



*postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi) weszła w życie w dniu 8 września 2017 r. Konwencja ta zobowiązuje kapitanów wszystkich statków do przeprowadzania procedur postępowania ze statkowymi wodami balastowymi zgodnie z normami IMO oraz wymaga, aby porty i terminale wyznaczone do czyszczenia i naprawy zbiorników balastowych były wyposażone w odpowiednie urządzenia umożliwiające odbiór osadów.*

## **Poprawka 18**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(15b) Jeżeli jakieś państwo członkowskie korzysta z usług EMSA, aby przeprowadzić dochodzenie w przypadkach zgłoszonego zarzutu nieodpowiedniości portowych urządzeń do odbioru odpadów, EMSA powinna zachowywać takie wnioski i przekazywać Komisji te dane w celu oceny, czy konieczne jest dodatkowe wsparcie dla tej agencji w ramach następných przydziałów finansowych.*

## **Poprawka 19**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(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

(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.

porty w tym samym regionie **geograficznym** mogą chcieć opracować wspólny plan, uwzględniający dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów w każdym z portów objętych planem, zapewniając jednocześnie wspólne ramy administracyjne.

## Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 17 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(17a) Wdrożenie i monitorowanie planów odbioru i zagospodarowania odpadów może stanowić wyzwanie dla małych portów, takich jak cumowiska i mariny, które charakteryzują się niewielkim natężeniem ruchu, obsługując głównie rekreacyjne jednostki pływające, i są wykorzystywane tylko przez część roku. Zagospodarowanie odpadów pochodzących z tych małych portów zwykle odbywa się w ramach komunalnego systemu gospodarki odpadami zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie 2008/98/WE zmienionej dyrektywą (UE) 2018/851. Aby nie obciążać nadmiernie władz lokalnych i ułatwić gospodarowanie odpadami w tego typu małych portach, wystarczające powinno okazać się włączenie odpadów z lokalnych cumowisk i marin w strumień odpadów komunalnych i stosowne nimi gospodarowanie, przy czym porty powinny udostępniać informacje o miejscach przyjmowania odpadów dostępnych dla użytkowników portu.*

## Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 18

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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. **Sektor rybołówstwa i** branża rekreacyjna, z uwagi na **ich** wkład w powstawanie odpadów morskich, **powinny** również zostać **włączone** do tego systemu.

*Poprawka*

(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. **Niemniej jednak zarządzający statkiem powinni również działać na rzecz ograniczenia odpadów wytwarzanych na statku.** Branża rekreacyjna, z uwagi na **jej** wkład w powstawanie odpadów morskich, **powinna** również zostać **włączona** do tego systemu. **Wyładowywanie złowionych odpadów nie powinno pociągać za sobą dodatkowych kosztów dla statków rybackich.**

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(18a) W niektórych państwach członkowskich opracowane zostały systemy finansowania dla rybaków na pokrycie kosztów ponoszonych przez nich w związku z odprowadzaniem odpadów narzędzi połowowych lub aktywnie i biernie poławianych odpadów na brzeg. Systemy te mogłyby być wspierane przez systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta, które mogłyby uzupełniać systemy zwrotu kosztów ustanowione zgodnie z niniejszą dyrektywą. Takie systemy zwrotu kosztów nie powinny zniechęcać statków rybackich i społeczności portowych do uczestnictwa w obowiązujących systemach**

*odprowadzania czynnie i biernie  
poławianych odpadów.*

## Poprawka 23

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 18 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(18b) Aby propagować wyladowywanie biernie złowionych odpadów, które przedostają się do sieci podczas normalnych operacji połowowych, państwa członkowskie powinny pokrywać z przychodów generowanych przez alternatywne źródła dochodu koszty związane z wyladowywaniem w portowych urządzeniach odbiorczych i z późniejszym gospodarowaniem odpadami.*

## Poprawka 24

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(19) Koncepcję „statku ekologicznego” należy dalej rozwijać w odniesieniu do gospodarowania odpadami, **tak** aby można było wprowadzić skuteczny system nagród dla tych statków, **których kapitan może wykazać, iż na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów.**

(19) Koncepcję „statku ekologicznego” należy dalej rozwijać **i w pełni wdrażać** w odniesieniu do gospodarowania odpadami. **Na szczeblu Unii należy określić minimalne wymogi i wdrażać je w możliwie najbardziej zharmonizowany sposób**, aby można było wprowadzić skuteczny system nagród dla tych statków, **które wytwarzają mniej odpadów w wyniku zrównoważonego ekologicznie procesu zapobiegania powstawaniu odpadów i gospodarowania nimi, zgodnie z najlepszymi praktykami. Państwa członkowskie powinny zachęcać do praktyk wykraczających poza wymagane normy. Ponadto zmniejszenie ilości odpadów można osiągnąć przede wszystkim dzięki skutecznej selektywnej zbiórce odpadów na statku zgodnie z**

*wytycznymi IMO do realizacji załącznika V do konwencji MARPOL oraz z normami opracowanymi przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną. Komisja powinna wyznaczyć grupę ekspertów do opracowania kryteriów, jakie musi spełnić statek, aby był uznany za „statek ekologiczny”, a także powinna zachęcać do wymiany dobrych praktyk w dziedzinie rozwijania oddolnych systemów.*

## Poprawka 25

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 20

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(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. ***Należy opracować wytyczne techniczne w zakresie gospodarowania pozostałościami ładunku zgodnie z załącznikiem I i II do konwencji MARPOL, aby promować harmonijne wdrażanie niniejszej dyrektywy. Nie powinno to jednak dotyczyć pozostałości ładunku, których nie można łatwo odzyskać, np. trwałych substancji unoszących się na powierzchni morza i charakteryzujących się wysoką lepkością, takich jak parafina. Substancje takie mogą mieć niską wartość ekonomiczną, co wiąże się z ryzykiem usunięcia ich na morzu, jeśli nie będą odpowiednio usuwane w portowych***

*urządzeniach do odbioru odpadów.*

## **Poprawka 26**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 21 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21a) Narzędzia połowowe z tworzyw sztucznych można w dużym zakresie poddawać recyklingowi, w szczególności jeśli zostały właściwie zaprojektowane. W związku z tym, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”, należy wprowadzić systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta w celu finansowania rzetelnego gospodarowania odpadami z narzędzi połowowych i powiązanych komponentów oraz w celu osiągnięcia wysokiego odsetka odbierania odpadów.*

## **Poprawka 27**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 21 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(21b) Państwa członkowskie powinny wspierać finansowo programy poławiania odpadów, aby odpady znajdujące się już w morzu mogły trafić do recyklingu lub na odpowiednie składowisko bez żadnych obciążeń dla rybaków.*

## **Poprawka 28**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(22a) W celu poprawy bezpieczeństwa na morzu oraz ochrony środowiska morskiego należy zmienić dyrektywę*

*2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1a</sup>, tak aby uwzględnić również w prawie Unii zanieczyszczenia odpadami pochodzącymi ze statków określonymi w załącznikach IV–VI do konwencji MARPOL oraz aby zagwarantować, że osoby odpowiedzialne za nielegalne zrzuty poniosą odpowiednią karę.*

---

*<sup>1a</sup> Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11).*

## **Poprawka 29**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 23 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(23a) Obowiązek odprowadzania odpadów należy uzupełnić przepisami zakazującymi zrzutów odpadów, by dać wyraźny sygnał o obowiązku przestrzegania przepisów oraz zapewnić jasno określoną podstawę naruszeń przepisów prawa cywilnego lub karnego.*

## **Poprawka 30**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 24**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(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

(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.

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 **i o przypadkach utraty narzędzi połowowych.**

### **Poprawka 31**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 24 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(24a) Zgodnie z art. 48 rozporządzenia Rady (WE) nr 1224/2009 przypadki utraty narzędzi połowowych podlegają zgłoszeniu.**

### **Poprawka 32**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 24 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(24b) Dyrektywa 2010/65/UE, poddawana obecnie przeglądowi, upraszcza i harmonizuje stosowane w transporcie morskim procedury administracyjne dzięki znormalizowaniu elektronicznego zgłaszania informacji i usprawnieniu formalności sprawozdawczych. Aby uniknąć opracowywania zbędnych i wzajemnie sprzecznych narzędzi informatycznych, nowe formalności sprawozdawcze dotyczące odpadów wytwarzanych przez statki powinny zostać wdrożone zgodnie ze zmienioną dyrektywą 2010/65/UE.**

### **Poprawka 33**



## Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 30

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

## Poprawka 34

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 31 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(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 **zmiany, stosowania i dalszego doprecyzowania** wspólnych kryteriów uznawania „statków ekologicznych”, **przy jednoczesnym uwzględnianiu dobrych praktyk i systemów oddolnych**, 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.

*Poprawka*

**(31a) Dobre warunki pracy personelu portowego obsługującego portowe urzędnictwa do odbioru odpadów mają zasadnicze znaczenie dla stworzenia bezpiecznego, wydajnego i społecznie**

*odpowiedzialnego sektora morskiego, który będzie przyciągać wykwalifikowanych pracowników i zapewni równe warunki działania w całej Europie. Początkowe i okresowe szkolenia personelu są niezbędne do zapewnienia jakości usług i ochrony pracowników. Organy portowe i zarządzające portowymi urządzeniami do odbioru odpadów powinny zapewniać, aby wszyscy pracownicy przechodzili szkolenie niezbędne do zdobycia wiedzy, która ma podstawowe znaczenie dla ich pracy, ze szczególnym naciskiem na aspekty dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa w postępowaniu z materiałami niebezpiecznymi, oraz aby wymogi szkoleniowe były regularnie aktualizowane w celu sprostania wyzwaniom związanym z innowacjami technologicznymi.*

**Poprawka 35**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 32 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(32a) Specyfika regionów najbardziej oddalonych, uznana w art. 349 TFUE, powinna być brana pod uwagę i dawać państwom członkowskim możliwość przyjmowania szczególnych krajowych środków finansowania w tych regionach, co sprawi, że tamtejsze urządzenia do odbioru odpadów będą odpowiednie i dostępne.*

**Poprawka 36**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Niniejsza dyrektywa ma na celu ochronę środowiska morskiego przed negatywnymi

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.

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 *i wykorzystania* odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz odprowadzanie odpadów do tych urządzeń.

## Poprawka 37

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – litera a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*aa) „stała lub pływająca platforma” oznacza każdą stałą lub pływającą platformę, w tym platformy wiertnicze, pływające jednostki produkcyjne, urządzenia do składowania i rozładunku wykorzystywane do produkcji na morzu i przechowywania ropy oraz jednostki pływające wykorzystywane do przechowywania na morzu wyprodukowanej ropy;*

## Poprawka 38

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

c) „odpady ze statków” oznaczają wszelkie odpady, włączając w to pozostałości ładunku, które wytwarzane są podczas użytkowania statku, załadunku, rozładunku *lub* czyszczenia, *lub odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych* i objęte są zakresem załączników I, II, IV, V i VI do konwencji Marpol;

c) „odpady ze statków” oznaczają wszelkie odpady, włączając w to pozostałości ładunku, które wytwarzane są podczas użytkowania statku  ***bądź stałej lub pływającej platformy albo podczas załadunku, rozładunku, czyszczenia i napraw statku, w tym osady pochodzące z czyszczenia lub napraw zbiorników balastowych, i które*** objęte są zakresem załączników I, II, IV, V i VI do konwencji Marpol;

### **Poprawka 39**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – litera c a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ca) „odpady ze statków rybackich”  
oznaczają wszystkie odpady wytwarzane  
podczas użytkowania statku lub podczas  
operacji załadunku, rozładunku i  
czyszczenia oraz objęte bezpośrednim i  
indywidualnym zakresem załączników I,  
II, IV, V i VI do konwencji MARPOL, z  
wyjątkiem całych świeżych lub  
nieświeżych ryb pozostałych z działalności  
połowowej prowadzonej podczas rejsu lub  
działalności w zakresie akwakultury;*

### **Poprawka 40**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – litera c b (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*cb) „biernie poławiane odpady”  
oznaczają odpady zebrane w sieci w  
sposób niezamierzony podczas operacji  
połowowych;*

### **Poprawka 41**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – litera c c (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*cc) „aktywnie poławiane odpady”  
oznaczają odpady poławiane podczas  
rejsów niepołowowych w strefach  
zanieczyszczonych dużą ilością odpadów,  
na podstawie oceny środowiskowej, i  
których jedynym celem jest usuwanie  
odpadów morskich z morza;*

### **Poprawka 42**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – litera c d (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*cd) „rejs połowowy” oznacza każdy rejs statku rybackiego, podczas którego prowadzone są działania połowowe, zaczynający się w chwili opuszczenia portu przez statek rybacki i kończący się w momencie jego przybycia do portu wyjścia lub innego portu wyladunku;*

**Poprawka 43**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

d) „pozostałości ładunku” oznaczają pozostałości jakichkolwiek ładunków na pokładzie lub w ładowniach, które pozostają po zakończonych operacjach załadunku i rozładunku, wraz z nadwyżkami po ładowaniu/rozładowaniu i resztkami, zarówno w stanie mokrym, jak i suchym, lub unoszonymi w wodzie do mycia, z wyłączeniem pyłów ładunkowych pozostających na pokładzie po zamiataniu lub pyłów na zewnętrznych powierzchniach statku;

d) „pozostałości ładunku” oznaczają pozostałości jakichkolwiek 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 zamiataniu lub pyłów na zewnętrznych powierzchniach statku;

**Poprawka 44**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – litera f a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*fa) „narzędzia połowowe” oznaczają dowolny element lub dowolną część sprzętu wykorzystywanego w rybołówstwie i akwakulturze do wabienia lub chwytania żywych zasobów morza lub pływający na powierzchni morza i stosowany do wabienia i chwytania takich żywych*

zasobów morza;

**Poprawka 45**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – litera g**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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;

*Poprawka*

g) „rekreacyjna jednostka pływająca” oznacza jakiegokolwiek typu statek, o długości kadłuba wynoszącej **od 2,5 m do 24 m**, bez względu na jego napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych i niewykorzystywany w handlu;

**Poprawka 46**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – litera g a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ga) „statek ekologiczny” oznacza statek zaprojektowany i użytkowany w sposób zrównoważony pod względem środowiskowym i ostatecznie poddany zrównoważonemu pod względem środowiskowym recyklingowi, pozbawiony w sposób zintegrowany szkodliwych zrzutów i emisji zanieczyszczeń; projekt, wyposażenie, działalność i strategię zaopatrzenia tworzą synergie umożliwiające wytwarzanie na statku mniejszej ilości danej kategorii odpadów, które podlegają opłacie, zaś gospodarowanie odpadami odbywa się w sposób zrównoważony i przyjazny dla środowiska;**

**Poprawka 47**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – litera i a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ia) „rejs międzynarodowy” oznacza każdą podróż, która odbywa się na obszarach morskich z portu znajdującego się poza Unią do portu państwa członkowskiego;*

## Poprawka 48

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – litera j

*Tekst proponowany przez Komisję*

j) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny uzbrojony w udogodnienia i urządzenia przeznaczone do przyjmowania statków, w tym obszar kotwiczenia podlegający jurysdykcji portu;

*Poprawka*

j) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny uzbrojony w udogodnienia i urządzenia przeznaczone **głównie** do przyjmowania statków, w tym obszar kotwiczenia podlegający jurysdykcji portu;

## Poprawka 49

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – litera k

*Tekst proponowany przez Komisję*

k) „odpady gastronomiczne” oznaczają wszelkie odpady żywnościowe, w tym zużyty olej spożywczy pochodzący z restauracji, obiektów gastronomicznych i kuchni;

*Poprawka*

k) „odpady gastronomiczne” oznaczają wszelkie odpady żywnościowe, w tym zużyty olej spożywczy pochodzący z restauracji, obiektów gastronomicznych i kuchni, **a także szkło i tworzywa sztuczne;**

## Poprawka 50

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – litera k a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ka) „międzynarodowe odpady gastronomiczne” oznaczają wszelkie odpady żywnościowe powstałe podczas rejsów międzynarodowych, w tym zużyty olej spożywczy pochodzący z restauracji, obiektów gastronomicznych i kuchni, a także szkło i tworzywa sztuczne;**

**Poprawka 51**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – litera l**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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;

*Poprawka*

l) „dostateczna ilość miejsca na statku przeznaczona na odpady” oznacza wystarczającą ilość miejsca **przeznaczonego specjalnie** do przechowywania **każdego rodzaju** odpadów na statku, **zgodnie z certyfikatami statków i planami gospodarowania odpadami**, od momentu wypłynięcia z portu do zawinięcia do następnego portu, z uwzględnieniem odpadów, które prawdopodobnie zostaną wygenerowane podczas rejsu;

**Poprawka 52**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – litera m**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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;

*Poprawka*

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; **harmonogram statku należy ustalać z wyprzedzeniem i powinien on być niezmienny przez co najmniej 4 miesiące.**

**Poprawka 53**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – litera p a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**pa) „przetwarzanie” oznacza procesy odzysku lub unieszkodliwiania, w tym przygotowanie poprzedzające odzysk lub**



*unieszkodliwianie;*

**Poprawka 54**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – akapit 1 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają, wpływających lub działających w porcie państwa członkowskiego, z wyjątkiem jakichkolwiek okrętów wojennych, okrętów pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków pozostających własnością państwa lub przez nie chwilowo wykorzystywanych jedynie do rządowych celów niehandlowych;

*Poprawka*

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 w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia (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;

**Poprawka 55**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – akapit 1 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) wszystkich portów państw członkowskich zwykle przyjmujących statki, objęte zakresem lit. a).

*Poprawka*

b) wszystkich portów państw członkowskich zwykle przyjmujących statki, objęte zakresem 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.**

**Poprawka 56**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – akapit 1 – litera b a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ba) wszystkich statków pływających po śródlądowych drogach wodnych Unii;**

**Poprawka 57**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 3 – akapit 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Państwa członkowskie podejmują środki w celu zapewnienia, **gdzie jest to rozsądne i możliwe do stosowania**, aby statki, które nie są objęte zakresem niniejszej dyrektywy, odprowadzały odpady w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą.

**Poprawka 58**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) portowe urządzenia do odbioru odpadów umożliwiały gospodarowanie odpadami morskimi w sposób przyjazny dla środowiska, zgodnie z wymogami dyrektywy 2008/98/WE i innych stosownych przepisów **Unii** dotyczących odpadów. **W tym celu** państwa członkowskie zapewniają selektywną zbiórkę odpadów ze statków w portach zgodnie z wymogami unijnych przepisów w zakresie odpadów, w szczególności z dyrektywą 2008/98/WE, dyrektywą 2012/19/UE i dyrektywą 2006/66/WE. Litera **c)** ma zastosowanie bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych wymogów nałożonych rozporządzeniem (WE) 1069/2009 w zakresie gospodarowania odpadami gastronomicznymi z transportu międzynarodowego.

*Poprawka*

c) portowe urządzenia do odbioru odpadów umożliwiały gospodarowanie odpadami morskimi w sposób przyjazny dla środowiska, zgodnie z wymogami dyrektywy 2008/98/WE i innych stosownych przepisów **unijnych i krajowych** dotyczących odpadów. **Do celów lit. c)** państwa członkowskie zapewniają selektywną zbiórkę, **aby ułatwić ponowne użycie i recykling** odpadów ze statków w portach zgodnie z wymogami unijnych przepisów w zakresie odpadów, w szczególności z dyrektywą 2008/98/WE, dyrektywą 2012/19/UE i dyrektywą 2006/66/WE. Litera **ta** ma zastosowanie bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych wymogów nałożonych rozporządzeniem (WE) 1069/2009 w zakresie gospodarowania odpadami gastronomicznymi z transportu międzynarodowego.

**Poprawka 59**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 4 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

4. Państwa członkowskie, **w razie potrzeby w porozumieniu z EMSA**, badają wszystkie zgłoszone przypadki stwierdzonych nieprawidłowości i zapewniają, aby każda strona zaangażowana w odprowadzanie lub odbiór odpadów ze statków mogła domagać się odszkodowania za szkodę powstałą wskutek nieuzasadnionej zwłoki **w związku z niezgodnością z planem odbioru i zagospodarowania odpadów.**

**Poprawka 60**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 4 – ustęp 4 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a. Właściwe władze portowe lub – w przypadku ich braku – inne odpowiednie organy gwarantują, że dostarczanie i przyjmowanie odpadów odbywa się z zachowaniem dostatecznych środków ostrożności, aby uniknąć potencjalnego zagrożenia dla człowieka i środowiska w portach objętych niniejszą dyrektywą.**

**Poprawka 61**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 4 – ustęp 4 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4b. Zważywszy na specyfikę regionów najbardziej oddalonych, uznaną na mocy art. 349 TFUE, państwa członkowskie mogą przyjmować szczególne krajowe środki finansowania, aby zapewnić odpowiedniość i dostępność urządzeń do odbioru odpadów.**

## Poprawka 62

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Odpowiedni plan odbioru i zagospodarowania odpadów jest tworzony oraz wdrażany dla każdego portu po każdorazowym przeprowadzeniu konsultacji z odpowiednimi stronami, w **szczególności** z użytkownikami portu lub ich przedstawicielami. Konsultacje te powinny odbywać się zarówno podczas wstępnego opracowywania planów, jak i po ich przyjęciu, w szczególności gdy wprowadzono znaczące zmiany, w odniesieniu do wymogów zawartych w art. 4, 6 i 7. Szczegółowe wymogi dotyczące przygotowania takich planów wymienione są w załączniku 1.

*Poprawka*

1. Odpowiedni plan odbioru i zagospodarowania odpadów jest tworzony oraz wdrażany dla każdego portu po każdorazowym przeprowadzeniu konsultacji z odpowiednimi stronami, w **tym** z użytkownikami portu lub ich przedstawicielami **oraz z organizacjami społeczeństwa obywatelskiego**. Konsultacje te powinny odbywać się zarówno podczas wstępnego opracowywania planów, jak i po ich przyjęciu, w szczególności gdy wprowadzono znaczące zmiany, w odniesieniu do wymogów zawartych w art. 4, 6 i 7. Szczegółowe wymogi dotyczące przygotowania takich planów wymienione są w załączniku 1.

## Poprawka 63

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie zapewniają, aby następujące informacje pochodzące z planów odbioru i zagospodarowania odpadów, dotyczące dostępności odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów w ich portach oraz **związanych z nimi** kosztów, były jednoznacznie przekazywane operatorom statków i podawane do wiadomości publicznej **za pośrednictwem strony internetowej portów lub w formie drukowanej**:

*Poprawka*

Państwa członkowskie zapewniają, aby następujące informacje pochodzące z planów odbioru i zagospodarowania odpadów, dotyczące dostępności odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów w ich portach oraz **struktury** kosztów, były jednoznacznie przekazywane operatorom statków i podawane do wiadomości publicznej **oraz były łatwo dostępne, zarówno w języku angielskim, jak i w językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym znajduje się port**:

**Poprawka 64**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) lokalizacja portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednio dla każdego miejsca postoju;

*Poprawka*

a) lokalizacja portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednio dla każdego miejsca postoju, **łącznie z godzinami otwarcia**;

**Poprawka 65**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera e**

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) opis systemów zwracania kosztów;  
**oraz**

*Poprawka*

e) opis systemów zwracania kosztów, **w tym opłat i podstaw ich wyliczenia; oraz**

**Poprawka 66**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 5 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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 **geograficznym** 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.

**Poprawka 67**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 5 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Państwa członkowskie oceniają oraz

*Poprawka*

4. Państwa członkowskie oceniają oraz

zatwierdzają plan odbioru i zagospodarowania odpadów, monitorują jego realizację oraz zapewniają jego ponowne zatwierdzenie co najmniej raz na **trzy** lata po jego zatwierdzeniu lub ponownym zatwierdzeniu oraz po każdorazowym wprowadzeniu znaczących zmian w funkcjonowaniu portu. Zmiany te obejmują między innymi zmiany strukturalne w ruchu do portu, rozwój nowej infrastruktury, zmiany popytu i zapewnienie portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz nowe techniki obróbki na statku.

**Poprawka 68**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 5 – ustęp 4 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

zatwierdzają plan odbioru i zagospodarowania odpadów, monitorują jego realizację oraz zapewniają jego ponowne zatwierdzenie co najmniej raz na **cztery** lata po jego zatwierdzeniu lub ponownym zatwierdzeniu oraz po każdorazowym wprowadzeniu znaczących zmian w funkcjonowaniu portu. Zmiany te obejmują między innymi zmiany strukturalne w ruchu do portu, rozwój nowej infrastruktury, zmiany popytu i zapewnienie portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz nowe techniki obróbki na statku.

*Poprawka*

***4a. Małe porty niehandlowe o nieczęstym lub niewielkim ruchu wyłącznie rekreacyjnych jednostek pływających mogą zostać wyłączone z zakresu tego artykułu, jeżeli posiadane przez nie portowe urządzenia do odbioru odpadów są zintegrowane z systemem gospodarowania odpadami zarządzanym przez gminę lub w jej imieniu, a państwa członkowskie, na których terytorium znajdują się te porty, gwarantują, że informacje dotyczące systemu gospodarowania odpadami są udostępniane użytkownikom tych portów.***

***Państwa członkowskie, na których terytorium znajdują się takie porty, informują o ich położeniu i nazwach drogą elektroniczną w ramach systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 14.***

**Poprawka 69**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 6 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, są również przekazywane drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE i dyrektywą 2002/59/WE.

*Poprawka*

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, są również przekazywane drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE i dyrektywą 2002/59/WE, **oraz są udostępniane odpowiednim zainteresowanym stronom, w tym operatorom portowych urzędzeń do odbioru odpadów.**

**Poprawka 70**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 7 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

1. Kapitan statku zawijającego do portu Unii przed opuszczeniem portu odprowadza wszelkie odpady przewożone na statku do portowego urządzenia do odbioru odpadów, **a po opuszczeniu portu nie ma prawa dokonywania zrzutów do morza** zgodnie z odpowiednimi normami **i przepisami** dotyczącymi **odprowadzania i zrzutów odpadów** ustanowionymi w konwencji MARPOL.

**Poprawka 71**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 7 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**1a. Zgodnie z konwencją MARPOL i obowiązującym prawodawstwem UE, w szczególności dyrektywą 2005/35/WE, zakazane są zrzuty tworzyw sztucznych, w tym lin syntetycznych, syntetycznych sieci rybackich, odpadów plastikowych i popiołów ze spalania produktów z tworzyw sztucznych, poza następującymi**

*wyjątkami:*

*a) zrzut tworzyw sztucznych ze statku niezbędny do zapewnienia bezpieczeństwa statku i osób znajdujących się na jego pokładzie lub do ratowania życia na morzu;*

*b) przypadkowa utrata tworzyw sztucznych w wyniku uszkodzenia statku lub jego wyposażenia, pod warunkiem że przed uszkodzeniem i po jego wystąpieniu podjęto wszelkie racjonalne środki ostrożności, aby nie dopuścić do takiej przypadkowej utraty lub ją zminimalizować;*

*c) przypadkowa utrata ze statku narzędzi połowowych, pod warunkiem że podjęto wszelkie racjonalne środki ostrożności, aby nie dopuścić do takiej utraty;*

*d) zrzut narzędzi połowowych ze statku ze względu na ochronę środowiska morskiego lub bezpieczeństwo tego statku lub jego załogi.*

*Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu określenia wszelkich racjonalnych środków ostrożności mających zapobiec przypadkowej utracie narzędzi połowowych.*

**Poprawka 72**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 7 – ustęp 2 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Po odprowadzeniu odpadów operator odpadów lub władze portu, w którym odpady zostały odprowadzone, dokładnie wypełnia formularz widniejący w załączniku 3 i wydaje pokwitowanie odbioru odpadów dla statku.

*Poprawka*

Po odprowadzeniu odpadów operator odpadów lub władze portu, w którym odpady zostały odprowadzone, dokładnie wypełnia formularz widniejący w załączniku 3 i **bez zbędnej zwłoki** wydaje pokwitowanie odbioru odpadów dla statku.



## Poprawka 73

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 2 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Wymóg ten nie ma zastosowania w przypadku małych **bezzałogowych** portów lub w przypadku odległych portów, pod warunkiem że państwo członkowskie, w którym znajduje się taki port, przekazało odnośną informację drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy.

*Poprawka*

Wymóg ten nie ma zastosowania w przypadku małych portów **z urządzeniami bezzałogowymi** lub w przypadku odległych portów, pod warunkiem że państwo członkowskie, w którym znajduje się taki port, przekazało odnośną informację drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy.

## Poprawka 74

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Operator, agent lub kapitan statku podlegającego dyrektywie 2002/59/WE przed wypłynięciem z portu przesyła drogą elektroniczną informacje widniejące na pokwitowaniu odbioru odpadów do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 14 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE i dyrektywą 2002/59/WE.

*Poprawka*

3. Operator, agent lub kapitan statku podlegającego dyrektywie 2002/59/WE przed wypłynięciem z portu **lub najszybciej, jak to możliwe 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 2010/65/UE i dyrektywą 2002/59/WE.

## Poprawka 75

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3a. Zgodnie z art. 48 rozporządzenia (WE) nr 1224/2009 kapitan statku rybackiego zawijającego do portu Unii w przeciągu 24 godzin zgłasza właściwym**

*organom swojego państwa  
członkowskiego bandery wszelkie  
przypadki utraty narzędzi połowowych.*

*Komisja jest uprawniona do  
przyjmowania aktów delegowanych  
zgodnie z art. 19 w celu określenia formy  
zgłaszania takich przypadków przez statki  
rybackie.*

## Poprawka 76

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 3 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*3b. W przypadku gdy nie można  
odzyskać utraconych narzędzi  
połowowych, kapitan statku umieszcza  
informacje na temat tych narzędzi w  
dzienniku połowowym. Właściwy organ  
państwa członkowskiego bandery  
informuje właściwy organ nadbrzeżnego  
państwa członkowskiego.*

*Państwa członkowskie gromadzą i  
zapisują informacje na temat utraconych  
narzędzi połowowych oraz przekazują je  
corocznie Komisji.*

## Poprawka 77

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 5 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

a) *statek* zawija na kotwicowisko  
jedynie na czas krótszy niż 24 godziny lub  
w niesprzyjających warunkach  
pogodowych;

a) *a) statek* zawija na kotwicowisko  
jedynie na czas krótszy niż 24 godziny, *lub*  
*w oczekiwaniu na czarter* lub w  
niesprzyjających warunkach pogodowych;

## Poprawka 78

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. Jeżeli ***następny port zawinięcia znajduje się poza terytorium Unii lub istnieją uzasadnione powody, by uważać, że odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów nie są dostępne*** w następnym porcie zawinięcia bądź port ten jest nieznanymi, państwo członkowskie wymaga, aby statek odprowadził ***wszystkie swoje odpady przed wypłynięciem z portu.***

*Poprawka*

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 GSIS, nie można ustalić, czy w następnym porcie zawinięcia są dostępne odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów*** bądź port ten jest nieznanymi, państwo członkowskie wymaga, aby statek odprowadził ***przed wypłynięciem z portu wszystkie odpady, które nie mogą być właściwie odebrane i przetworzone w następnym porcie zawinięcia.***

#### **Poprawka 79**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 7 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### **Artykuł 7a**

***Kapitan statku zawijającego do portu Unii przed wypłynięciem z portu stosuje wszystkie procedury wstępnego usuwania trwałych substancji utrzymujących się na powierzchni morza i charakteryzujących się wysoką lepkością, w tym parafiny, zgodnie z załącznikiem II do konwencji MARPOL, oraz dokonuje zrzutu wszelkich pozostałości lub mieszanin wodnych w porcie wyladunku do momentu opróżnienia zbiornika i usunięcia pozostałości z rurociągów wyladunkowych.***

#### **Poprawka 80**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 7 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 7b**

***Odzyskiwanie utraconych narzędzi  
połowowych***

- 1. Kapitan statku zawijającego do portu w państwie członkowskim, który jest zaangażowany w operacje połowowe, zapewnia podjęcie wszystkich racjonalnych środków ostrożności, aby nie dopuścić do utraty narzędzi połowowych.***
- 2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy przez określenie wszystkich racjonalnych środków ostrożności, które należy podjąć, aby zapobiegać przypadkom utraty narzędzi połowowych.***

**Poprawka 81**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 7 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 7c**

***Obieg zamknięty narzędzi połowowych***  
***Komisja zwraca się do europejskich organizacji normalizacyjnych o opracowanie zharmonizowanych norm mających na celu zagwarantowanie zgodności projektu narzędzi połowowych z zasadami gospodarki o obiegu zamkniętym, zwłaszcza w odniesieniu do przygotowania do ponownego użycia i możliwości recyklingu, z zastrzeżeniem rozporządzenia Rady (WE) nr 850/98.***

**Poprawka 82**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 8 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. **Państwa** członkowskie zapewniają pokrycie kosztów eksploatacji portowych urzędzeń do odbioru i przetwarzania odpadów ze statków, **innych niż pozostałości ładunku, poprzez pobieranie opłat od statków**. Koszty te obejmują elementy wymienione w załączniku 4.

*Poprawka*

1. **Pobierając opłaty od statków na podstawie zasady „zanieczyszczający płaci”, państwa** członkowskie zapewniają pokrycie kosztów eksploatacji portowych urzędzeń do odbioru i przetwarzania odpadów ze statków, **łącznie z pozostałościami ładunków w postaci trwałych substancji utrzymujących się na powierzchni morza i charakteryzujących się wysoką lepkością, lecz z wyłączeniem innych pozostałości ładunku**. Koszty te obejmują elementy wymienione w załączniku 4.

### **Poprawka 83** **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 8 – ustęp 2 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) opłata pośrednia obejmuje pośrednie koszty administracyjne, a także znaczną część bezpośrednich kosztów operacyjnych określonych w załączniku 4. **Znaczna część** bezpośrednich kosztów operacyjnych **stanowi** co najmniej 30 % całkowitych rocznych bezpośrednich kosztów rzeczywistego odprowadzania odpadów;

*Poprawka*

b) opłata pośrednia obejmuje pośrednie koszty administracyjne, a także znaczną część bezpośrednich kosztów operacyjnych określonych w załączniku 4 **oraz znaczną część** bezpośrednich kosztów operacyjnych **stanowiących** co najmniej 30 % całkowitych rocznych bezpośrednich kosztów rzeczywistego odprowadzania odpadów **w poprzednim roku. Można też uwzględnić koszty związane z przewidywanym natężeniem ruchu w roku następnym;**

### **Poprawka 84** **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 8 – ustęp 2 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) w celu zapewnienia maksymalnej zachęty dla statków do odprowadzania odpadów, jak określono w załączniku V do konwencji MARPOL, **w tym** odpadów, **które zostały zebrane w sieci podczas**

*Poprawka*

c) w celu zapewnienia maksymalnej zachęty dla statków do odprowadzania odpadów, jak określono w załączniku V do konwencji MARPOL, **innych niż pozostałości ładunku, z wyjątkiem**

*operacji połowowych, opłata pośrednia, która ma zostać pobrana, obejmuje wszelkie koszty odbioru tych odpadów za pomocą portowych urzędzeń do odbioru odpadów, w celu zapewnienia statkom prawa odprowadzania odpadów bez żadnych dodatkowych opłat bezpośrednich;*

*trwałych substancji utrzymujących się na powierzchni morza i charakteryzujących się wysoką lepkością, 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 dyrektywy. System ten obejmuje również biernie poławiane odpady, w tym prawo do ich odprowadzania; opłata pośrednia odpowiada ilościom zazwyczaj odprowadzanym przez statki danej kategorii, rodzaju i wielkości;*

**Poprawka 85**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 8 – ustęp 2 – litera c a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ca) aby promować programy poławiania odpadów i uniknąć sytuacji, w której koszty zbierania w portowych urzędzeniach odbiorczych i późniejszego przetwarzania biernie poławianych odpadów są ponoszone przez użytkowników portów, koszty te pokrywane są w całości z przychodów pochodzących z alternatywnych źródeł finansowania, w tym z systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta i systemów recyklingu; do pokrycia tych kosztów można także wykorzystać dostępne fundusze regionalne, krajowe i europejskie;*

**Poprawka 86**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 8 – ustęp 2 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) **Oplata** pośrednia nie obejmuje odpadów pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych, których koszty są pokrywane na podstawie rodzajów i ilości odprowadzonych odpadów.

*Poprawka*

d) **opłata** pośrednia nie obejmuje odpadów pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych, których koszty są pokrywane na podstawie rodzajów i ilości odprowadzonych odpadów.

**Poprawka 87**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 8 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

3. Część kosztów nieobjętych opłatą, o których mowa w **ust. 2** lit. b), jeśli taka występuje, pokrywana jest na podstawie rodzajów oraz ilości odpadów faktycznie odprowadzanych przez statek.

**Poprawka 88**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 8 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Opłaty te mogą być zróżnicowane w odniesieniu między innymi do kategorii, rodzaju i wielkości statku oraz rodzaju **rozkładu, zgodnie z którym statek się porusza**, jak również w odniesieniu do usług świadczonych poza normalnymi godzinami pracy w porcie.

*Poprawka*

4. Opłaty te mogą być zróżnicowane w odniesieniu między innymi do kategorii, rodzaju i wielkości statku oraz rodzaju **prowadzonej działalności handlowej, szkodliwego charakteru odpadów**, jak również w odniesieniu do usług świadczonych poza normalnymi godzinami pracy w porcie.

**Poprawka 89**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 8 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Opłaty zostaną obniżone, jeżeli projekt, wyposażenie i działalność statku

*Poprawka*

5. Opłaty zostaną obniżone, jeżeli projekt, wyposażenie, **polityka zamówień**

są takie, że kapitan można wykazać, iż na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów, zaś kapitan gospodaruje odpadami w sposób zrównoważony i przyjazny dla środowiska. Komisja **jest uprawniona w drodze aktów delegowanych** zgodnie z art. 19 **do ustanowienia** kryteriów wskazujących, czy dany statek spełnia wymogi określone w niniejszym ustępie w odniesieniu do gospodarowania odpadami na statku.

**publicznych** i działalność statku są takie, że kapitan można wykazać, iż na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów, zaś kapitan gospodaruje odpadami w sposób zrównoważony i przyjazny dla środowiska. Komisja **przyjmuje akty delegowane** zgodnie z art. 19 **w celu uzupełnienia niniejszej dyrektywy dzięki ustanowieniu** kryteriów wskazujących, czy dany statek spełnia wymogi określone w niniejszym ustępie w odniesieniu do gospodarowania odpadami na statku. **Powyższe działania powinny pozostawać w zgodzie z najlepszą praktyką i wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej.**

### **Poprawka 90** **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 8 – ustęp 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. W celu zapewnienia, że opłaty są sprawiedliwe, przejrzyste, niedyskryminujące oraz odzwierciedlają koszty działalności portowych urzędzeń do odbioru odpadów oraz usług dostępnych i, w stosownych przypadkach, wykorzystywanych, wielkość opłat oraz podstawy ich wyliczenia należy udostępnić użytkownikom portu.

### **Poprawka 91** **Wniosek dotyczący dyrektywy** **Artykuł 8 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

6. W celu zapewnienia, że opłaty są sprawiedliwe, przejrzyste, **łatwe do zidentyfikowania**, niedyskryminujące oraz odzwierciedlają koszty działalności portowych urzędzeń do odbioru odpadów oraz usług dostępnych i, w stosownych przypadkach, wykorzystywanych, wielkość opłat oraz podstawy ich wyliczenia **w języku angielskim** należy udostępnić użytkownikom portu **w planach odbioru i zagospodarowania odpadów.**

*Poprawka*

*Artykuł 8a*

**Inicjatywy poławiania odpadów i sprzątnie plaż**

**1. Państwa członkowskie ustanawiają i prowadzą krajowy fundusz w celu**



*wspierania działań i projektów na rzecz zbiórki biernie poławianych odpadów ze statków rybackich i odpadów znajdujących wzdłuż linii brzegowych w pobliżu portów i wzdłuż szlaków żeglugowych.*

*2. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane do monitorowania objętości, ilości i rodzajów biernie poławianych odpadów i odpadów znajdujących wzdłuż linii brzegowych w pobliżu portów i wzdłuż szlaków żeglugowych były gromadzone i przekazywane do elektronicznej bazy danych utworzonej i prowadzonej przez Komisję.*

*3. Państwa członkowskie informują Komisję o utworzeniu funduszu krajowego, o którym mowa w ust. 1, do dnia 31 grudnia [dwa lata od przyjęcia] r., a następnie co dwa lata przedkładają jej sprawozdania dotyczące sfinansowanych działań i projektów. Sprawozdania te są publicznie dostępne.*

*Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu określenia metod monitorowania danych oraz formatu sprawozdań.*

## **Poprawka 92**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 1 – litera b a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ba) zwolnienie nie wywiera negatywnego wpływu na bezpieczeństwo na morzu, zdrowie, warunki życia na statku lub warunki pracy ani na środowisko morskie;*

## **Poprawka 93**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 – ustęp 1 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) uzgodnienie, o którym mowa w lit. b), jest potwierdzone podpisaną umową z portem lub odbiorcą odpadów, pokwitowaniami odbioru odpadów i potwierdzeniem, że uzgodnienie zostało **przyjęte przez wszystkie porty zlokalizowane** na trasie statku. Uzgodnienia dotyczące odprowadzania odpadów i uiszczania opłaty dokonuje się w porcie **znajdującym się na terenie Unii** w celu zapewnienia wystarczających dowodów zgodnie z niniejszym ustępem.

*Poprawka*

c) uzgodnienie, o którym mowa w lit. b), jest potwierdzone podpisaną umową z portem lub odbiorcą odpadów, pokwitowaniami odbioru odpadów i potwierdzeniem, że uzgodnienie zostało **przekazane wszystkim portom zlokalizowanym** na trasie statku. Uzgodnienia dotyczące odprowadzania odpadów i uiszczania opłaty dokonuje się w porcie w celu zapewnienia wystarczających dowodów zgodnie z niniejszym ustępem **lub w innym porcie, o ile można ustalić na podstawie informacji przekazanych drogą elektroniczną do systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 14 i w GISIS, że w porcie, z którym dokonano uzgodnienia określonego w lit. b), dostępne są odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów.**

**Poprawka 94**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 9 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 9a**

**Rozszerzona odpowiedzialność  
producenta**

**Państwa członkowskie ustanawiają systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta dla narzędzi połowowych i powiązanych komponentów. Oprócz minimalnych wymogów określonych w art. 8a dyrektywy 2008/98/WE w takich systemach uwzględnia się następujące elementy:**

- a) zróżnicowane opłaty zachęcające do wprowadzania na rynek narzędzi połowowych zaprojektowanych do ponownego użycia i recyklingu;**
- b) systemy zwrotu kaucji gwarantujące**

*zwrot i zbiórkę starych, zepsutych lub nienadających się do użycia narzędzi połowowych.*

## **Poprawka 95**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 10 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

## **Poprawka 96**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 12 – ustęp 1 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. W odniesieniu do kontrolowania statków nieobjętych zakresem dyrektywy 2009/16/WE państwa członkowskie zapewniają skontrolowanie co najmniej **20** % całkowitej liczby statków rocznie w odniesieniu do każdej z wymienionych poniżej kategorii:

*Poprawka*

1. W odniesieniu do kontrolowania statków nieobjętych zakresem dyrektywy 2009/16/WE państwa członkowskie zapewniają skontrolowanie co najmniej **25** % całkowitej liczby statków rocznie w odniesieniu do każdej z wymienionych poniżej kategorii:

## **Poprawka 97**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 12 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*1a. W celu zapewnienia zgodności z obowiązującymi wymogami niniejszej dyrektywy państwa członkowskie ustanawiają procedury kontrolowania statków rybackich o pojemności brutto poniżej 100 GT, a także rekreacyjnych jednostek pływających o pojemności brutto poniżej 100 GT, i zapewniają*

***objęcie kontrolą co najmniej 20 % całkowitej liczby statków rybackich i rekreacyjnych jednostek pływających zawijających rocznie do portów danego państwa członkowskiego.***

### **Poprawka 98**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 12 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Wyniki inspekcji, o których mowa w ust. 1, odnotowywane są w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 15 niniejszej dyrektywy.

*Poprawka*

2. Wyniki inspekcji, o których mowa w ust. 1 ***i Ia***, odnotowywane są w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o której mowa w art. 15 niniejszej dyrektywy.

### **Poprawka 99**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 12 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

***3. Państwa członkowskie ustanawiają procedury dotyczące kontrolowania statków rybackich o pojemności brutto poniżej 100 GT, a także rekreacyjnych jednostek pływających o pojemności brutto poniżej 100 GT, w celu zapewnienia zgodności działań z mającymi zastosowanie wymogami niniejszej dyrektywy.***

*Poprawka*

***skreśla się***

### **Poprawka 100**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 14 – ustęp 2 – litera d a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***da) w przypadku utraty narzędzi połowowych informacje wymagane zgodnie z art. 48 rozporządzenia Rady***

(WE) nr 1224/2009<sup>1a</sup>;

---

*<sup>1a</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009 z dnia 20 listopada 2009 r. ustanawiające unijny system kontroli w celu zapewnienia przestrzegania przepisów wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia (WE) nr 847/96, (WE) nr 2371/2002, (WE) nr 811/2004, (WE) nr 768/2005, (WE) nr 2115/2005, (WE) nr 2166/2005, (WE) nr 388/2006, (WE) nr 509/2007, (WE) nr 676/2007, (WE) nr 1098/2007, (WE) nr 1300/2008, (WE) nr 1342/2008 i uchylające rozporządzenia (EWG) nr 2847/93, (WE) nr 1627/94 oraz (WE) nr 1966/2006, Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 1.*

**Poprawka 101**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 14 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Informacje zgłoszone do celów art. 4 i 5 ust. 2 są następnie przekazywane przez Komisję do bazy danych w zakresie portowych urzędzeń do odbioru odpadów IMO w ramach GISIS.

*Poprawka*

4. Informacje zgłoszone do celów art. 4 i 5 ust. 2 są następnie przekazywane przez Komisję do bazy danych w zakresie portowych urzędzeń do odbioru odpadów IMO w ramach GISIS, **która będzie wymagać regularnej aktualizacji.**

**Poprawka 102**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 14 – ustęp 4 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a. Na podstawie danych zgłaszanych jej zgodnie z ust. 2 lit. da) Komisja publikuje – do dnia 31 grudnia 2022 r., a następnie co dwa lata – sprawozdanie podsumowujące dotyczące utraty narzędzi połowowych.**

## Poprawka 103

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Komisja zapewnia, aby baza danych wyników inspekcji umożliwiała pobieranie wszelkich istotnych danych zgłoszonych przez państwa członkowskie w celu monitorowania wdrażania dyrektywy.

*Poprawka*

4. Komisja zapewnia, aby baza danych wyników inspekcji umożliwiała pobieranie wszelkich istotnych danych zgłoszonych przez państwa członkowskie w celu monitorowania wdrażania dyrektywy.  
***Komisja dokonuje regularnego przeglądu bazy danych w celu monitorowania wdrażania dyrektywy i zwraca uwagę na wszelkie wątpliwości dotyczące całościowego wdrażania w celu zastosowania działań naprawczych.***

## Poprawka 104

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 15 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 15a*

##### *Szkolenie personelu*

***Organy portowe i zarządzające portowymi urządzeniami do odbioru odpadów zapewniają, aby wszyscy pracownicy przechodzili szkolenie niezbędne do zdobycia wiedzy, która ma podstawowe znaczenie dla ich pracy w zakresie postępowania z odpadami, ze szczególnym naciskiem na aspekty dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa podczas postępowania z odpadami niebezpiecznymi, oraz aby wymogi szkoleniowe były regularnie aktualizowane w celu sprostania wyzwaniom związanym z innowacjami technologicznymi.***

## Poprawka 105

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 16 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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 ***oraz muszą uwzględniać wagę naruszenia, jak również to, czy dany organ, operator, agent, kapitan lub inna odnośna strona popełnili już wcześniej podobne naruszenie.***

**Poprawka 106**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 17 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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

**Poprawka 107**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 17 – akapit 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Państwa członkowskie, nie później niż ... [12 miesięcy po dacie przyjęcia niniejszej dyrektywy], a następnie co dwa lata, zgłaszają Komisji swoje najlepsze praktyki dotyczące zrównoważonego gospodarowania odpadami na pokładach statków i w portach. Sześć miesięcy po każdym terminie zgłoszenia Komisja przygotowuje sprawozdanie na temat***

*najlepszych praktyk w celu przedstawienia wytycznych na rzecz postępów w osiągnięciu celów niniejszej dyrektywy.*

## **Poprawka 108**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 20 a – akapit 1 – punkt 1 (nowy)**  
Dyrektywa 2005/35/WE  
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 2

*Tekst obowiązujący*

2. „*substancje zanieczyszczające*”  
oznaczają substancje objęte załącznikami I (olej) i II (szkodliwe substancje ciekłe) do Konwencji Marpol 73/78;

*((<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A02005L0035-20091116>)  
(Niniejsza poprawka łączy się z nową poprawką do art. 20a (nowy), w której proponuje się zmianę definicji substancji zanieczyszczających w dyrektywie w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków.)*

## **Poprawka 109**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 20 a – akapit 1 – punkt 2 (nowy)**  
Dyrektywa 2005/35/WE  
Artykuł 5 – ustęp 1

*Tekst obowiązujący*

1. Zrzut substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów, o których mowa w art. 3 ust. 1, nie jest uznawany za naruszenie prawa, jeśli spełnia warunki

*Poprawka*

**Artykuł 20 a**

**Zmiany w dyrektywie 2005/35/WE**

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

**1) art. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:**

“2. „*substancje zanieczyszczające*”  
oznaczają substancje objęte załącznikami I(olej), II (szkodliwe substancje ciekłe), **IV (ścieki), V (śmieci) i VI (odpady zanieczyszczające powietrze)** do Konwencji Marpol 73/78 **w aktualnym brzmieniu;**”

*Poprawka*

**2) Artykuł 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:**

„**1.** Zrzut substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów, o których mowa w art. 3 ust. 1, nie jest uznawany za naruszenie prawa, jeśli spełnia warunki



wyszczególnione w prawidłach 15, 34, 4.1 lub 4.3 załącznika I lub w prawidłach 13, 3.1.1 lub 3.1.3 załącznika II do konwencji Marpol 73/78.

wyszczególnione w prawidłach 15, 34, 4.1 lub 4.3 załącznika I lub w prawidłach 13, 3.1.1 lub 3.1.3 załącznika II, **w prawidłach 3 i 11 załącznika IV, w prawidłach 4, 5, 6 lub 7 załącznika V lub w prawie 3 załącznika VI** do konwencji Marpol 73/78 **w aktualnym brzmieniu.**”

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A02005L0035-20091116>)  
(Niniejsza poprawka łączy się z nową poprawką do art. 20a (nowy), w której proponuje się zmianę definicji substancji zanieczyszczających w dyrektywie w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków.)*

## Poprawka 110

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 20 a – akapit 1 – punkt 3 (nowy)**  
Dyrektywa 2005/35/WE  
Artykuł 5 – ustęp 2

*Tekst obowiązujący*

2. Zrzut substancji zanieczyszczających na obszarach, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. c), d) i e), nie stanowi naruszenia prawa przez armatora, kapitana lub załogę, jeżeli zrzut spełnia warunki wyszczególnione w prawie 4.2 załącznika I **badź** w prawie 3.1.2 załącznika II do konwencji Marpol 73/78.

*Poprawka*

**3) Artykuł 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:**

„2. Zrzut substancji zanieczyszczających na obszarach, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. c), d) i e), nie stanowi naruszenia prawa przez armatora, kapitana lub załogę, jeżeli zrzut spełnia warunki wyszczególnione w prawie 4.2 załącznika I, w prawie 3.1.2 załącznika II, **w prawidłach 3 i 11 załącznika IV, w prawidłach 4, 5, 6 lub 7 załącznika V lub w prawie 3 załącznika VI** do konwencji Marpol 73/78 **w aktualnym brzmieniu.**”

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A02005L0035-20091116>)  
(Niniejsza poprawka łączy się z poprawką do art. 20a (nowy), w której proponuje się zmianę definicji substancji zanieczyszczających w dyrektywie w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków.)*

## Poprawka 111

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 24 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Komisja oceni niniejszą dyrektywę i prześle wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nie później niż **cztery lata** po jej wejściu w życie. **Komisja ocenia również, czy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) należy przyznać dodatkowe kompetencje do egzekwowania przepisów niniejszej dyrektywy. Ocena ta obejmuje weryfikację i badanie zarzucanych nieprawidłowości w działaniu portowych urzędzeń do odbioru odpadów zgodnie z art. 4.**

**Poprawka 112**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 25 – ustęp 1 – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. **Wdrożenie obowiązków wynikających z art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 2 akapit ostatni, art. 6 ust. 2, art. 7 ust. 3 i art. 9 ust. 3 odbywa się zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE.**

**Poprawka 113**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik 4 – podtytuł 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Kategorie kosztów **funkcjonowania i zarządzania portowymi urządzeniami** do odbioru odpadów

*Poprawka*

Kategorie kosztów i **przychodów netto związanych z funkcjonowaniem portowych urzędzeń** do odbioru odpadów i **zarządzaniem nimi**

## Poprawka 114

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik 4 – tabela – kolumna 2 a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

### *Przychody*

*Wpływy wynikające z systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz dostępnego krajowego/regionalnego finansowania, w tym następujące składniki przychodów:*

- zbiórka, transport i przetwarzanie odpadów zbieranych nieselektywnie (odpady objęte rozszerzoną odpowiedzialnością producenta, ale nietrafiające do kanału selektywnego zbierania, np. odpady odbierane wraz ze zmieszanymi odpadami komunalnymi);*
- informacje publiczne i zwiększanie świadomości społecznej;*
- działania zapobiegające powstawaniu odpadów;*
- zapobieganie powstawaniu odpadów i gospodarowanie nimi;*
- egzekwowanie systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta i nadzór nad nim (w tym kontrola, środki zapobiegające „pasożytowaniu” itd.);*
- administracja, komunikacja i zarządzanie danymi oraz sprawozdawczość związana z działaniem systemów zbiorowych;*
- finansowanie w ramach EFMR;*
- inne rodzaje finansowania lub dotacje dla portów przeznaczone na gospodarowanie odpadami i rybołówstwo.*

## Poprawka 115

Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik 4 a (nowy)

***Przychody netto***

***Przychody netto z programów gospodarowania odpadami oraz finansowanie na szczeblu krajowym i regionalnym, w tym następujące składniki przychodów:***

- zyski netto wynikające z systemów rozszerzonej odpowiedzialności producentów;***
- inne przychody netto z gospodarowania odpadami, np. z programów recyklingu;***
- finansowanie w ramach Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego;***
- inne rodzaje finansowania lub dotacje dla portów przeznaczone na gospodarowanie odpadami i rybołówstwo.***

**Poprawka 116**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik 5 – akapit 1**

[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:

[wpisać nazwę statku] [wpisać numer IMO] [wpisać nazwę państwa bandery]

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