

6.3.2019

A8-0326/117

Poprawka 117

Karima Delli

w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

Sprawozdanie

Gesine Meissner

Portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków
(COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD))

A8-0326/2018

Wniosek dotyczący dyrektywy

–

POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO*

do wniosku Komisji

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/...

z dnia

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

* Poprawki: tekst nowy lub zmieniony został zaznaczony kursywą i wytłuszczonym drukiem; symbol sygnalizuje skreślenia.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą³,

¹ Dz.U. C 283 z 10.8.2018, s. 61.

² Dz.U. C 461 z 21.12.2018, s. 220.

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [(Dz.U. ...)/(dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym)] i decyzja Rady z dnia ...

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka morską Unii ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Cele te 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 (zwanej dalej „konwencją UNCLOS”).
- (2) *Cel zrównoważonego rozwoju nr 14 określony przez organizację Narodów Zjednoczonych zwraca uwagę na zagrożenia wynikające z zanieczyszczenia morza i zanieczyszczenia związkami biogennymi, ze zmniejszenia zasobów i zmiany klimatu, których przyczyną jest przede wszystkim działalność człowieka. Zagrożenia te dodatkowo obciążają systemy środowiskowe, takie jak różnorodność biologiczna i infrastruktura przyrodnicza, a jednocześnie powodują globalne problemy społeczno-ekonomiczne, w tym zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa oraz zagrożenia finansowe. Unia musi podejmować działania na rzecz ochrony gatunków morskich i wspierać wszystkich, których byt uzależniony jest od oceanów, pod względem zatrudnienia, zasobów czy też wypoczynku.*
- (3) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (zwana dalej „konwencją MARPOL”) zawiera ogólny zakaz zrzutu odpadów ze statków do morza, reguluje jednak również warunki, na jakich niektóre rodzaje odpadów mogą być zrzucone ze statków do środowiska morskiego. Konwencja MARPOL zobowiązuje umawiające się strony do zapewnienia odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów.

- (4) Unia wdrożyła *część* konwencji MARPOL za pośrednictwem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE¹, stosując podejście oparte na sektorze portowym. Dyrektywa 2000/59/WE ma na celu pogodzenie potrzeb niezakłóconego prowadzenia działalności w transporcie morskim z wymogami ochrony środowiska morskiego.
- (5) 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.
- (6) W załączniku VI do konwencji MARPOL wprowadzono normy dotyczące zrzutów ze statków w odniesieniu do nowych kategorii odpadów, w szczególności ■ pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania spalin, składających się ze szlamu i upuszczonej wody. Te kategorie odpadów należy włączyć do zakresu stosowania *niniejszej* dyrektywy.
- (7) ***Państwa członkowskie powinny nadal prowadzić prace na szczeblu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w celu wszechstronnego uwzględnienia wpływu zrzutu wody ze skrubów w układzie otwartym na środowisko, w tym środków mających zaradzić ewentualnym negatywnym skutkom.***

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

- (8) *Należy zachęcać państwa członkowskie do przyjmowania stosownych środków zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE¹, w tym zakazu zrzutu wody przepływającej ze skruberów w układzie otwartym i niektórych pozostałości ładunku na ich wodach terytorialnych.*
- (9) W dniu 1 marca 2018 r. IMO przyjęła zmienione skonsolidowane wytyczne dla dostawców i użytkowników portowych urządzeń do odbioru odpadów (MEPC.1/okólnik 834/Rev.1) (zwane dalej „skonsolidowanymi wytycznymi IMO”), które zawierają standardowe formaty powiadamiania o odpadach, pokwitowania **odprowadzenia** odpadów i zgłaszania informacji o nieprawidłowościach w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów, a także wymogi w zakresie sprawozdawczości dotyczącej urządzeń do odbioru odpadów.
- (10) Pomimo tych zmian w przepisach nadal dochodzi do zrzutów odpadów do morza, *co powoduje znaczne koszty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne.* Wynika to z połączenia różnych czynników, a mianowicie odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów nie zawsze są dostępne w portach, egzekwowanie ■ przepisów jest często niewystarczające i brakuje zachęt do odprowadzania odpadów na lądzie.
- (11) Dyrektywa 2000/59/WE przyczyniła się do zwiększenia ilości odpadów odprowadzanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów, *między innymi poprzez zapewnienie częściowego pokrywania kosztów tych urządzeń przez statki niezależnie od faktycznego wykorzystywania tych urządzeń,* i w ten sposób walnie przyczyniła się do zmniejszenia zrzutów odpadów do morza, jak stwierdzono w *ocenie tej dyrektywy przeprowadzonej w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej* (zwanej dalej "oceną REFIT" ■).

¹ *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1).*

- (12) Ocena REFIT wykazała również, że dyrektywa 2000/59/WE nie była w pełni skuteczna ze względu na brak spójności z **konwencją** MARPOL. Ponadto państwa członkowskie opracowały różne interpretacje kluczowych pojęć **tej** dyrektywy, takich jak odpowiedniość portowych urządzeń, wcześniejsze powiadamianie o odpadach, obowiązek odprowadzania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz zwolnień dla statków włączonych w ustalony harmonogram podróży. W **ocenie REFIT** wezwano do większej harmonizacji tych pojęć i **pełnego** dostosowania przepisów do konwencji MARPOL, aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych zarówno dla portów, jak i użytkowników portów.
- (13) *Aby dostosować dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/35/WE¹ do stosownych postanowień konwencji MARPOL odnoszących się do norm dotyczących zrzutów, Komisja powinna ocenić potrzebę przeglądu tej dyrektywy, w szczególności poprzez rozszerzenie jej zakresu stosowania.*
- (14) *Unijna polityka morska powinna mieć na celu wysoki poziom ochrony środowiska morskiego przy uwzględnieniu różnorodności obszarów morskich w Unii. Powinna być oparta na zasadach podejmowania działania zapobiegawczego, naprawiania szkody dla środowiska morskiego w pierwszym rzędzie u źródła oraz zasadzie „zanieczyszczający płaci”.*
- (15) *Niniejsza dyrektywa powinna mieć również zasadnicze znaczenie dla stosowania podstawowych przepisów i zasad dotyczących ochrony środowiska w odniesieniu do portów i gospodarowania odpadami ze statków. W szczególności ■ dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE² oraz 2008/98/WE³ stanowią odpowiednie narzędzia w tym zakresie*

¹ *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).*

² *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19).*

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

- (16) W dyrektywie 2008/98/WE określono główne zasady gospodarowania odpadami, w tym zasadę „zanieczyszczający płaci” i hierarchię postępowania z odpadami, która określa ponowne użycie i recykling odpadów jako preferowane formy odzysku i unieszkodliwiania odpadów oraz zawiera wymóg stworzenia systemów selektywnej zbiórki odpadów. ***Ponadto koncepcja rozszerzonej odpowiedzialności producenta stanowi zasadę przewodnią prawodawstwa Unii dotyczącego odpadów, zgodnie z którą producenci odpowiedzialni są za wpływ swoich produktów na środowisko w całym cyklu życia tych produktów.*** Obowiązki *te* mają również zastosowanie do gospodarowania odpadami ze statków.
- (17) Selektywne zbieranie odpadów ze statków, w tym porzuconych narzędzi połowowych, jest konieczne, aby zapewnić ich późniejszy odzysk, umożliwić ich ***przygotowanie do ponownego użycia lub recyklingu*** w kolejnych ogniwach łańcucha gospodarowania odpadami oraz ***aby zapobiegać szkodom, jakie mogą wyrządzić dzikiej faunie i florze morskiej i środowisku morskemu.*** Odpady są często segregowane już na statku, zgodnie z międzynarodowymi normami i standardami, a prawo Unii powinno zapewniać, aby wysiłki związane z selektywną zbiórką odpadów na statku nie zostały zniweczone przez brak uzgodnień dotyczących selektywnej zbiórki na lądzie.

- (18) ***Każdego roku znacząca ilość tworzyw sztucznych wpada do wód mórz i oceanów w Unii.***
Mimo że w ***większości obszarów morskich*** większość odpadów w środowisku morskim pochodzi z działalności lądowej, ważnym czynnikiem generującym odpady jest również żegluga, w tym sektor rybołówstwa i branża rekreacyjna, ze względu na zrzuty ***odpadów***, w tym tworzyw sztucznych i porzuconych narzędzi połowowych, które trafiają bezpośrednio do morza.
- (19) ***Dyrektywa 2008/98/WE wzywa państwa członkowskie do zaprzestania powstrzymania wprowadzania odpadów do morza, aby przyczynić się do realizacji ustalonego przez Organizację Narodów Zjednoczonych celu zrównoważonego rozwoju polegającego na zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz i znacznym zmniejszeniu wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń mórz.***
- (20) W ***komunikacie Komisji z dnia 2 grudnia 2015 r. zatytułowanym „Zamknięcie obiegu – plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym”*** ■ uznano szczególną rolę, jaką ■ dyrektywa 2000/59/WE ma do odegrania w tym zakresie, zapewniając dostępność odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów oraz odpowiedni poziom zachęt i egzekwowania wymogu odprowadzania odpadów do urządzeń na lądzie.

- (21) *Jednym z umiejscowionych na morzu źródeł odpadów w środowisku morskim są instalacje przybrzeżne. Z tego względu państwa członkowskie powinny w stosownych przypadkach przyjąć środki dotyczące odprowadzania odpadów z instalacji przybrzeżnych pod ich banderą lub działających na ich wodach lub w obu tych przypadkach, a także zapewnić zgodność z najostrożniejszymi normami dotyczącymi zrzutów określonymi w konwencji MARPOL i mającymi zastosowanie do instalacji przybrzeżnych.*
- (22) *Jedną z głównych źródeł zanieczyszczenia morza odpadami, w szczególności odpadami z tworzyw sztucznych, są rzeki, w tym zrzuty ze statków żeglugi śródlądowej. Statki te powinny zatem podlegać rygorystycznym normom dotyczącym zrzutów i odprowadzania odpadów. Aktualnie zasady te są określane przez właściwą komisję rzeczną. Porty śródlądowe są jednak objęte przepisami prawa Unii dotyczącymi odpadów. Aby kontynuować wysiłki prowadzące do harmonizacji ram prawnych dotyczących unijnych śródlądowych dróg wodnych, wzywa się Komisję do przeprowadzenia oceny unijnego systemu norm dotyczących zrzutów i odprowadzania odpadów ze statków śródlądowych, uwzględniając Konwencję o zbieraniu, składowaniu i odbiorze odpadów wytwarzanych podczas żeglugi po Renie i śródlądowych drogach wodnych z dnia 9 września 1996 r. (CDNI).*
- (23) *Rozporządzenie Rady (WE) nr 1224/2009¹ nakłada na unijne statki rybackie wymóg posiadania na pokładzie sprzętu do odzyskiwania utraconych narzędzi. W przypadku utracenia narzędzi kapitan statku ma podjąć próbę jak najszybszego ich odzyskania. Jeżeli utraconych narzędzi nie można odzyskać, od kapitana statku rybackiego wymaga się zgłoszenia tego w przeciągu 24 godzin organom swojego państwa członkowskiego bandery. Państwo członkowskie bandery musi następnie poinformować właściwy organ nadbrzeżnego państwa członkowskiego. Zgłoszenie obejmuje oznakę rybacką i nazwę statku rybackiego, rodzaj i położenie utraconych narzędzi połowowych oraz działania*

¹ *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).*

podjęte w celu ich odzyskania. Statki rybackie o długości mniejszej niż 12 metrów mogą być zwolnione z tego wymogu. Zgodnie z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1224/2009 statek rybacki ma dokonać zgłoszenia w dzienniku elektronicznym, a od państw członkowskich wymaga się gromadzenia i zachowywania informacji o utraconych narzędziach połowowych oraz przekazywania ich Komisji na jej wniosek. W ten sam sposób również mogłyby być zgłaszane informacje o biernie poławianych odpadach gromadzone i dostępne zgodnie z niniejszą dyrektywą w pokwitowaniach odbioru odpadów.

- (24) *Zgodnie z Międzynarodową konwencją o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, która została przyjęta przez IMO w dniu 13 lutego 2004 r. i weszła w życie w dniu 8 września 2017 r., wszystkie statki są zobowiązane do przestrzegania procedur dotyczących postępowania z wodami balastowymi zgodnych z normami IMO, a porty i terminale wyznaczone do czyszczenia i naprawy zbiorników balastowych muszą posiadać odpowiednie urządzenia do odbioru osadów.*
- (25) Portowe urządzenie do odbioru odpadów uważa się za odpowiednie, jeżeli jest w stanie sprostać potrzebom statków normalnie korzystających z portu bez powodowania nieuzasadnionych opóźnień, *jak również określono w skonsolidowanych wytycznych IMO oraz w wytycznych IMO dotyczących zapewnienia prawidłowego działania portowych urządzeń do odbioru odpadów (rezolucja MEPC.83(44)).* Odpowiedniość odnosi się zarówno do warunków operacyjnych urządzenia w związku z potrzebami użytkowników, jak i do zarządzania środowiskowego urządzeniami zgodnie z przepisami prawa Unii dotyczącymi odpadów. *W niektórych przypadkach przeprowadzenie oceny, czy dane portowe urządzenie do odbioru odpadów usytuowane poza Unią spełnia taką normę, może być trudne.*
- (26) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1069/2009¹ wymaga, aby odpady gastronomiczne ze środków transportu międzynarodowego były spalane lub

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

unieszkodliwiane w drodze grzebania na zatwierdzonym składowisku odpadów; dotyczy to również odpadów ze statków zawijających do portów Unii, które to odpady potencjalnie miały kontakt z produktami ubocznymi pochodzenia zwierzęcego na statku. Aby ten wymóg nie ograniczał *przygotowania do* ponownego użycia i recyklingu odpadów ze statków, należy podjąć starania *zgodne ze skonsolidowanymi wytycznymi IMO* w celu zapewnienia lepszego segregowania odpadów ■ , tak aby unikać potencjalnego zanieczyszczenia odpadów, np. odpadów opakowaniowych.

- (27) *Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1069/2009 w związku z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 142/2011¹ rejsów w obrębie Unii nie uważa się za przewóz międzynarodowy i odpady gastronomiczne pochodzące z tych rejsów nie muszą być spalane. Takie rejsy w obrębie Unii są jednak uznawane za podróże międzynarodowe na mocy międzynarodowego prawa morskiego (konwencja MARPOL i Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS). Aby zagwarantować spójność prawa Unii, podczas określania zakresu i sposobu postępowania z odpadami gastronomicznymi z międzynarodowych środków transportu na mocy niniejszej dyrektywy w związku z rozporządzeniem (UE) 142/2011 należy stosować definicje z rozporządzenia (WE) nr 1069/2009.*

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 142/2011 z dnia 25 lutego 2011 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1069/2009 określającego przepisy sanitarne dotyczące produktów ubocznych pochodzenia zwierzęcego, nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi, oraz w sprawie wykonania dyrektywy Rady 97/78/WE w odniesieniu do niektórych próbek i przedmiotów zwolnionych z kontroli weterynaryjnych na granicach w myśl tej dyrektywy (Dz.U. L 54 z 26.2.2011, s. 1).

- (28) Aby zapewnić odpowiedniość portowych urządzeń do odbioru odpadów, należy opracować plan odbioru i zagospodarowania odpadów, **wprowadzić go w życie** i dokonać jego ponownej oceny, w oparciu o konsultacje ze wszystkimi odpowiednimi **stronami**. Ze względów praktycznych i organizacyjnych sąsiednie 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.
- (29) *Wyzwanie może stanowić przyjęcie i monitorowanie wykonania planów odbioru i zagospodarowania odpadów w niewielkich niehandlowych portach, takich jak cumowiska i mariny, w których występuje niewielki ruch jednostek pływających, wyłącznie rekreacyjnych, lub które są eksploatowane tylko przez część roku. Odpady z tych niewielkich portów są zwykle zagospodarowywane w ramach systemu gospodarowania odpadami komunalnymi zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie 2008/98/WE. Aby nie obciążać nadmiernie władz lokalnych i ułatwić gospodarowanie odpadami w takich niewielkich portach, powinno wystarczyć włączenie odpadów z takich portów do strumienia odpadów komunalnych i stosowne gospodarowanie nimi, udostępnianie przez port jego użytkownikom informacji o odbiorze odpadów oraz zgłoszenie portów objętych takim włączeniem w systemie elektronicznym, by umożliwić minimalny poziom monitorowania.*

- (30) Zasadnicze znaczenie dla skutecznego rozwiązania problemu odpadów w środowisku morskim ma zapewnienie odpowiednich zachęt do odprowadzania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów, w szczególności *odpadów w rozumieniu definicji zawartej w załączniku V do konwencji MARPOL (zwanymi dalej "odpadami z załącznika V do konwencji MARPOL")*. Można to osiągnąć przez system pokrywania kosztów wymagający zastosowania pośredniej opłaty. Taka pośrednia opłata powinna być należna niezależnie od odprowadzenia odpadów oraz dawać prawo do odprowadzenia odpadów bez żadnych dodatkowych opłat bezpośrednich. Sektor rybołówstwa i branża rekreacyjna, z uwagi na ich udział w powstawaniu odpadów w środowisku morskim, powinny również zostać objęte taką pośrednią opłatą. *Jednak w przypadku, gdy statek odprowadza wyjątkowo dużą ilość odpadów z załącznika V do konwencji MARPOL, w szczególności odpadów eksploatacyjnych, przekraczającą maksymalną pojemność magazynowania przeznaczoną na odpady, określoną w standardowym formularzu wcześniejszego powiadomienia o odpadach, powinna istnieć możliwość naliczenia dodatkowej opłaty bezpośredniej w celu zapewnienia, by koszty związane z odbiorem tej wyjątkowo dużej ilości odpadów nie spowodowały nieproporcjonalnego obciążenia systemu pokrywania kosztów w danym porcie. Podobny przypadek może mieć miejsce, gdy deklarowana pojemność magazynowania przeznaczona na odpady jest nadmierna lub nieracjonalnie duża.*
- (31) *W niektórych państwach członkowskich utworzono programy zapewniające alternatywne sposoby finansowania zbierania porzuconych narzędzi połowowych i biernie poławianych odpadów oraz zarządzania nimi na lądzie, w tym programy „poławiania odpadów”. Takie inicjatywy powinny być przyjmowane z zadowoleniem, a państwa członkowskie należy zachęcać do uzupełniania systemów pokrywania kosztów ustanowionych zgodnie z niniejszą dyrektywą programami „poławiania odpadów”, by pokryć koszty biernie poławianych odpadów. Te systemy pokrywania kosztów, oparte na zastosowaniu 100 % opłaty pośredniej za odpady z załącznika V do konwencji MARPOL, z wyłączeniem pozostałości ładunku, nie powinny zniechęcać społeczności związanych z danym portem rybackim do uczestnictwa w istniejących programach przekazywania biernie poławianych odpadów.*

- (32) **█** *Oplaty nakładane na statek powinny zostać obniżone w stosunku do statków zaprojektowanych, wyposażonych lub eksploatowanych w sposób minimalizujący odpady, zgodnie z określonymi kryteriami, które mają zostać opracowane w ramach przekazanych Komisji uprawnień wykonawczych, na podstawie wytycznych IMO dotyczących wdrożenia załącznika V do konwencji MARPOL i norm opracowanych przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną. Ograniczenie ilości i skuteczny recykling odpadów można osiągnąć przede wszystkim dzięki skutecznej selektywnej zbiórce odpadów na statku zgodnie z tymi wytycznymi i normami.*
- (33) *Ze względu na rodzaj handlu obejmujący częste zawijanie do portów żegluga morska bliskiego zasięgu w obecnym systemie ponosi znaczne koszty odprowadzania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów, gdyż uiszczanie opłaty jest konieczne przy każdym wejściu do portu. Ruch nie jest zarazem wystarczająco planowy i regularny, by z tego powodu kwalifikować się do zwolnień z uiszczania opłaty i odprowadzania odpadów. Aby ograniczyć obciążenie finansowe tego sektora, pobierane powinny być obniżone opłaty od statków w zależności od rodzaju ruchu, w jakim uczestniczą.*
- (34) Pozostałości ładunku stanowią własność właściciela ładunku po rozładowaniu ładunku w terminalu i **mogą** mieć wartość ekonomiczną. Z tego powodu pozostałości ładunku nie należy uwzględniać w systemach pokrywania kosztów ani przy stosowaniu opłaty pośredniej. Koszty odprowadzenia pozostałości ładunku powinny być pokrywane przez użytkownika portowego urządzenia do odbioru odpadów, zgodnie z postanowieniami umów między zaangażowanymi stronami lub innych ustaleń lokalnych. **Pozostałości ładunku obejmują także resztki oleistych lub szkodliwych ładunków ciekłych pozostałych po operacji czyszczenia, do których zastosowanie mają normy dotyczące zrzutów ze statków określone w załącznikach I i II do konwencji MARPOL i które pod pewnymi warunkami określonymi w tych załącznikach nie muszą być dostarczane do portu, by uniknąć zbędnych kosztów eksploatacji statków oraz zatorów w portach.**
- (35) *Państwa członkowskie powinny zachęcać do odprowadzania pozostałości po myciu zbiorników zawierających substancje o dużej lepkości trwale unoszące się na wodzie, ewentualnie poprzez stosowanie odpowiednich zachęt finansowych.*

- (36) Zakres stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352¹ obejmuje zapewnianie portowych urządzeń do odbioru odpadów jako usługi **■** . W rozporządzeniu tym określono zasady dotyczące przejrzystości struktur pobierania opłat mających zastosowanie do usług portowych, zasady konsultacji z użytkownikami portu i procedury rozpatrywania skarg. *Niniejsza* dyrektywa wykracza poza ramy przewidziane w *tym* rozporządzeniu **■** , zapewniając bardziej szczegółowe wymogi dotyczące projektowania i funkcjonowania systemów pokrywania kosztów portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz przejrzystość struktury kosztów.
- (37) Poza zachęceniem do odprowadzania odpadów, skuteczne egzekwowanie obowiązku odprowadzania odpadów ma ogromne znaczenie i powinno wpisywać się w podejście oparte na analizie ryzyka. **■ dla którego należy ustanowić unijny ukierunkowany mechanizm oparty na analizie ryzyka.**
- (38) Jedną z głównych przeszkód utrudniających skuteczne egzekwowanie obowiązku odprowadzania odpadów stanowi odmienna interpretacja i wdrażanie przez państwa członkowskie wyjątku opartego na dostatecznej pojemności magazynowania. Aby uniknąć sytuacji, w której zastosowanie tego wyjątku osłabiłoby główny cel niniejszej dyrektywy, należy sprecyzować powyższą kwestię, w szczególności w odniesieniu do następnego portu zawinięcia, a kwestię dostatecznej pojemności magazynowania należy ustalić w zharmonizowany sposób, w oparciu o wspólną metodykę i kryteria. ***W przypadkach, w których trudno jest ustalić, czy w portach poza Unią dostępne są odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów, zasadnicze znaczenie ma, aby właściwy organ szczegółowo rozważył zastosowanie wyłączenia.***
- (39) Istnieje potrzeba dalszej harmonizacji systemu zwolnień dla statków włączonych w ustalony harmonogram podróży, z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów, w szczególności potrzeba wyjaśnienia stosowanych terminów i warunków regulujących te zwolnienia. Ocena REFIT i ocena skutków wykazały, że brak harmonizacji warunków

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

i stosowania zwolnień spowodował niepotrzebne obciążenia administracyjne dla statków i portów.

- (40) 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 morskiej (SafeSeaNet) utworzony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE¹ oraz bazę danych o inspekcji (THETIS) utworzoną dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE². Taki system powinien również zawierać informacje o portowych urządzeniach do odbioru odpadów dostępnych w różnych portach.

¹ ***Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).***

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

- (41) *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE¹ upraszcza i harmonizuje procedury administracyjne mające zastosowanie do transportu morskiego poprzez upowszechnienie przekazywania informacji drogą elektroniczną i usprawnienie formalności sprawozdawczych. W oświadczeniu z Valletty, w sprawie priorytetów w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r. zatwierdzonym przez Radę w konkluzjach z dnia 8 czerwca 2017 r., wezwano Komisję do zaproponowania odpowiednich działań następczych po przeglądzie tej dyrektywy. W okresie od dnia 25 października 2017 r. do dnia 18 stycznia 2018 r. Komisja przeprowadziła konsultacje społeczne dotyczące formalności sprawozdawczych dotyczących statków. W dniu 17 maja 2018 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący rozporządzenia ustanawiającego system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylającego dyrektywę 2010/65/UE.*
- (42) Konwencja MARPOL wymaga od umawiających się stron, aby aktualizowały informacje na temat swoich portowych urzędzeń do odbioru odpadów i przekazywały te informacje do IMO. W tym celu IMO utworzyła bazę danych w zakresie portowych urzędzeń do odbioru odpadów w ramach Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej („GISIS”). ■

¹ *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE (Dz.U. L 283 z 29.10.2010, s. 1).*

(43) *W skonsolidowanych wytycznych IMO, IMO przewiduje zgłaszanie stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów. W ramach tej procedury statek powinien zgłaszać takie nieprawidłowości administracji państwa bandery, która z kolei powiadamia IMO oraz państwo portu, w którym nieprawidłowości wystąpiły. Państwo portu powinno przeanalizować zgłoszenie i odpowiednio się do niego ustosunkować, informując IMO i zgłaszające państwo bandery. Wpisanie informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach bezpośrednio do systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów przewidzianego niniejszą dyrektywą umożliwiłoby dalsze przekazanie informacji do GISIS, zdejmując z państw członkowskich – jako państw bandery i portu – obowiązek zgłaszania IMO nieprawidłowości.*

- (44) Prace podgrupy ds. portowych urządzeń do odbioru odpadów utworzonej w ramach Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi i *skupiającej* szerokie grono ekspertów w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i gospodarowania odpadami ze statków *zostały zawieszona w grudniu 2017 r. ze względu na rozpoczęcie negocjacji między instytucjami. Podgrupa ta* służyła Komisji cennymi wskazówkami i specjalistyczną wiedzą; byłoby zatem pożądane *utworzenie podobnej* grupy eksperckiej, *której mandat polegałby na wymianie* doświadczeń w zakresie wdrażania *niniejszej* dyrektywy.
- (45) *Ważne jest, aby wszelkie sankcje wprowadzane przez państwa członkowskie były właściwie stosowane oraz aby były one skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.*
- (46) *Dobre warunki pracy personelu portowego obsługującego portowe urządzenia 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.*

- (47) Uprawnienia powierzone Komisji w celu wdrożenia dyrektywy 2000/59/WE należy zaktualizować zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (48) Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do wprowadzenia zmian w załącznikach do niniejszej dyrektywy oraz do aktualizacji odniesień do instrumentów międzynarodowych w zakresie niezbędnym do dostosowania ich do prawa Unii lub w celu uwzględnienia postępów na poziomie międzynarodowym, w szczególności w odniesieniu do IMO; wprowadzania zmian w załącznikach do niniejszej dyrektywy, jeżeli jest to konieczne do poprawy uzgodnień dotyczących wdrażania i monitorowania ustanowionych niniejszą dyrektywą, w szczególności w odniesieniu do skutecznego powiadamiania i odprowadzania odpadów, a także właściwego stosowania zwolnień; a także w wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy jest to należyście uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla środowiska morskiego wprowadzania zmian w niniejszej dyrektywie w zakresie niezbędnym do uniknięcia takiego zagrożenia, aby zapobiec, w razie konieczności, stosowaniu zmian w tych instrumentach międzynarodowych na potrzeby niniejszej dyrektywy. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, **oraz by prowadziła te konsultacje zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹. W szczególności, aby zapewnić udział Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych na równych zasadach, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.**
- (49) W celu określenia metod **obliczania** dostatecznej pojemności magazynowania przeznaczonej na odpady; **w celu opracowania wspólnych kryteriów uznawania projektu, wyposażenia i eksploatacji statku, które wykazują, że na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów, a odpadami gospodaruje się w sposób zrównoważony i przyjazny dla**

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

środowiska, na potrzeby przyznania statkom obniżonej opłaty za odpady; w celu określenia metodologii gromadzenia danych dotyczących objętości i ilości biernie poławianych odpadów oraz formatu sprawozdań; w celu określenia szczegółowych elementów unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹.

- (50) Z uwagi na fakt, że cel *niniejszej dyrektywy, jakim jest* ochrona środowiska morskiego przed zrzutami odpadów do morza, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, a ze względu na skalę działania *możliwe* jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym *artykule* niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

¹ *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).*

- (51) Unia charakteryzuje się regionalnymi różnicami na poziomie portów, co wykazano również w ocenie oddziaływania terytorialnego przeprowadzonej przez Komisję. Porty różnią się od siebie w zależności od położenia geograficznego, wielkości, struktury administracyjnej oraz struktury ich własności oraz charakteryzują się rodzajem statków, które zwykle wpływają do danych portów. Ponadto systemy gospodarowania odpadami odzwierciedlają różnice na szczeblu lokalnym i infrastrukturę gospodarowania odpadami niższego szczebla.
- (52) *Art. 349 TFUE wymaga uwzględnienia szczególnych cech charakterystycznych regionów najbardziej oddalonych Unii, a mianowicie Gwadelupy, Gujany Francuskiej, Martyniki, Majotty, Reunionu, Saint-Martin, Azorów, Madery i Wysp Kanaryjskich. Aby zapewnić odpowiedniość i dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów, wskazane może być udostępnienie przez państwa członkowskie operatorom portowych urządzeń do odbioru odpadów lub organom portowym w tych regionach Unii regionalnej pomocy operacyjnej w celu skompensowania wpływu stałych utrudnień, o których mowa w art. 349 TFUE. Regionalna pomoc operacyjna udostępniona przez państwa członkowskie podlega zwolnieniu z obowiązku notyfikacji określonego w art. 108 ust. 3 TFUE, jeżeli w momencie jej udzielenia spełnia ona warunki określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014¹ przyjętym na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 994/98².*
- (53) W związku z powyższym należy uchylić dyrektywę 2000/59/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

¹ *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).*

² *Rozporządzenie Rady (WE) nr 994/98 z dnia 7 maja 1998 r. dotyczące stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do niektórych kategorii horyzontalnej pomocy państwa (Dz.U. L 142 z 14.5.1998, s. 1).*

SEKCJA 1

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

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

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy *stosuje się następujące definicje:*

- 1) „statek” oznacza jakiegokolwiek typu jednostkę używaną w środowisku morskim, w *tym* statki rybackie ■, rekreacyjne jednostki pływające ■, wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i urządzenia pływające;
- 2) „konwencja MARPOL” oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, w aktualnej wersji;
- 3) „odpady ze statków” oznaczają wszelkie odpady, włączając w to pozostałości ładunku, które wytwarzane są podczas użytkowania statku lub załadunku i rozładunku oraz czyszczenia, ■ i które objęte są zakresem stosowania załączników I, II, IV, V i VI do *konwencji* MARPOL, a także *biernie poławiane odpady*;
- 4) „*biernie poławiane odpady*” oznaczają odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych;

- 5) „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 i rozładowaniu oraz resztkami, zarówno w stanie mokrym, jak i suchym, lub zawiesiny w wodzie przepływającej, z wyłączeniem pyłu ładunku pozostającego na pokładzie po zamiataniu oraz pyłów na powierzchniach zewnętrznych statku;
- 6) „portowe urządzenie do odbioru odpadów” oznacza dowolne stałe, pływające lub ruchome urządzenie zdolne do *świadczenia usługi* odbioru odpadów ze statków;
- 7) „statek rybacki” oznacza jakikolwiek statek wyposażony lub wykorzystywany komercyjnie do połowu ryb lub innych żywych zasobów morza;
- 8) „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;
- █
- 9) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny uzbrojony w udogodnienia i urządzenia *przeznaczone przede wszystkim* do przyjmowania statków, w tym obszar kotwiczowiska podlegający jurysdykcji portu;
- █

- 10) „dostateczna pojemność magazynowania” 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 wytworzone podczas rejsu;
- 11) „ustalony harmonogram podróży” oznacza ruch oparty o opublikowany lub planowany rozkład wypłynięć i wpływnięć do określonych portów lub powtarzające się odcinki podróży pozwalające rozpoznać ich cykliczny charakter;
- 12) „regularne zawinięcia do portów” oznaczają powtarzające się podróże tego samego statku, tworzące stały wzór pomiędzy określonymi portami lub serią rejsów z i do tego samego portu bez pośrednich zawinięć;
- 13) „częste zawinięcia do portów” oznaczają wizyty statku w tym samym porcie co najmniej raz na dwa tygodnie;
- 14) „GISIS” oznacza Światowy Zintegrowany System Informacji Żeglugowej ustanowiony przez IMO;
- 15) **„przetwarzanie” oznacza procesy odzysku lub unieszkodliwiania, w tym przygotowanie poprzedzające odzysk lub unieszkodliwianie;**
- 16) **„opłata pośrednia” oznacza opłatę za świadczenie usług portowych w zakresie urządzeń do odbioru odpadów, niezależnie od faktycznego odprowadzania odpadów ze statków.**

„Odpady ze statków”, o których mowa w pkt. 3, uważa się za odpady w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy 2008/98/WE¹.

Artykuł 3

Zakres stosowania

I. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

- a) wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają, wpływających lub eksploatowanych w porcie państwa członkowskiego, z wyjątkiem ***statków uczestniczących w usługach portowych w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2017/352***, i z wyjątkiem wszelkich okrętów wojennych, okrętów pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków pozostających własnością państwa lub przez nie chwilowo wykorzystywanych jedynie w rządowej służbie niehandlowej;
- b) wszystkich portów państw członkowskich zwykle przyjmujących statki objęte zakresem stosowania lit. a).

Na potrzeby niniejszej dyrektywy i aby nie powodować nieuzasadnionych opóźnień statków, państwa członkowskie mogą zdecydować o wyłączeniu obszaru kotwicowisk ze swoich portów na potrzeby stosowania art. 6, 7 i 8.

2. Państwa członkowskie podejmują środki w celu zapewnienia, na ile to możliwe, aby statki, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, odprowadzały odpady w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą.
3. *Państwa członkowskie, które nie mają portów ani statków pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą, z wyjątkiem zobowiązania określonego w akapicie trzecim niniejszego ustępu, odstąpić od stosowania przepisów niniejszej dyrektywy.*

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

Te państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z odstępstw określonych w niniejszym ustępie, powiadamiają Komisję do dnia ... [data transpozycji niniejszej dyrektywy] czy odpowiednie warunki są spełnione, a następnie corocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach. Dopóki te państwa członkowskie nie transponują i nie wdrożą niniejszej dyrektywy, nie mogą posiadać portów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy ani nie mogą zezwalać statkom, w tym jednostkom objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na podnoszenie ich bandery.

SEKCJA 2

ZAPEWNIENIE ODPOWIEDNICH PORTOWYCH URZĄDZEŃ DO ODBIORU ODPADÓW

Artykuł 4

Portowe urzędnienia do odbioru odpadów

1. Państwa członkowskie zapewniają dostępność portowych urzędzeń do odbioru odpadów odpowiednich do zaspokojenia potrzeb statków zwykle korzystających z portu bez powodowania nieuzasadnionych opóźnień dla statków.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
 - a) portowe urzędzenia do odbioru odpadów były w stanie odebrać rodzaje oraz ilości odpadów ze statków zwykle korzystających z portu biorąc pod uwagę:
 - (i) potrzeby operacyjne użytkowników portu;
 - (ii) wielkość oraz położenie geograficzne portu;
 - (iii) rodzaj statków zawijających do portu; ■ oraz
 - (iv) zwolnienia przewidziane w art. 9;
 - b) formalności i **rozwiązania praktyczne** związane z korzystaniem z portowych urzędzeń do odbioru odpadów były proste i szybkie, tak by nie powodowały nieuzasadnionych opóźnień dla statków; ■
 - c) **opłaty pobierane za odprowadzanie odpadów nie zniechęcały statków do korzystania z tych urzędzeń; oraz**

- d) portowe urzędnienia do odbioru odpadów umożliwiają gospodarowanie odpadami **ze statków** w sposób **bezpieczny dla środowiska** zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE i innymi stosownymi przepisami prawa Unii i **prawa krajowego** dotyczącymi odpadów.

Na użytek akapitu pierwszego lit. d) państwa członkowskie **zapewniają** selektywną zbiórkę, **by ułatwić ponowne użycie i recykling** odpadów ze statków w portach zgodnie z wymogami przepisów prawa Unii dotyczących odpadów, w szczególności zgodnie z dyrektywą **Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/66/WE¹**, dyrektywą 2008/98/WE oraz dyrektywą **Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE²**. **Aby ułatwić ten proces, portowe urzędnienia do odbioru odpadów mogą odbierać odrębne frakcje odpadów zgodnie z kategoriami odpadów określonymi w konwencji MARPOL, z uwzględnieniem zawartych w niej wytycznych.**

Akapit pierwszy **lit. d)** ma zastosowanie bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych wymogów nałożonych rozporządzeniem (WE) nr 1069/2009 w zakresie gospodarowania odpadami gastronomicznymi z międzynarodowych środków transportu.

3. Państwa członkowskie, **działając w charakterze państw bandery**, stosują formularze i procedury **określone przez IMO w celu powiadamiania IMO oraz organów państwa** portu oraz zgłaszania nieprawidłowości w zakresie portowych urzędzeń do odbioru odpadów.

■

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

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

² **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE) (Dz.U. L 197 z 24.7.2012, s. 38).**

4. ***Właściwe władze portowe lub – w przypadku ich braku – inne odpowiednie organy zapewniają, by odprowadzanie i odbiór odpadów odbywały się z zachowaniem dostatecznych środków ostrożności, aby uniknąć potencjalnego zagrożenia dla człowieka i środowiska w portach objętych niniejszą dyrektywą.***
5. ***Państwa członkowskie*** zapewniają, aby każda strona zaangażowana w odprowadzanie lub odbiór odpadów ze statków mogła domagać się odszkodowania za szkodę powstałą wskutek nieuzasadnionego opóźnienia.

Artykuł 5

Plany odbioru i zagospodarowania odpadów

1. ***Państwa członkowskie zapewniają, by w każdym porcie*** został wdrożony odpowiedni plan odbioru i zagospodarowania odpadów opracowany po przeprowadzeniu konsultacji z odpowiednimi stronami, w ***tym*** w szczególności z użytkownikami portu lub ich przedstawicielami, ***oraz, w stosownych przypadkach, właściwymi organami lokalnymi, operatorami portowych urzędzeń do odbioru odpadów, z organizacjami realizującymi obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego.*** Konsultacje te powinny odbywać się zarówno podczas wstępnego opracowywania planu odbioru i zagospodarowania odpadów, jak i po jego przyjęciu, w szczególności gdy wprowadzono znaczące zmiany, w odniesieniu do wymogów zawartych w art. 4, 6 i 7. Szczegółowe wymogi dotyczące przygotowania planu odbioru i zagospodarowania odpadów określone są w załączniku 1.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby następujące informacje zawarte w planie odbioru i zagospodarowania odpadów, dotyczące dostępności odpowiednich portowych urzędzeń do odbioru odpadów w ich portach oraz **struktury** kosztów, były jednoznacznie przekazywane operatorom statków, podawane do wiadomości publicznej oraz **były łatwo dostępne w języku urzędowym państwa członkowskiego, w którym znajduje się port, oraz – w stosownych przypadkach – w języku wykorzystywanym w kontaktach międzynarodowych:**
- a) lokalizacja portowych urzędzeń do odbioru odpadów odpowiednio dla każdego miejsca postoju, **oraz – w stosownych przypadkach – ich godziny otwarcia;**
 - b) wykaz odpadów ze statków normalnie zarządzanych przez port;
 - c) wykaz punktów kontaktowych, operatorów **portowych urzędzeń do odbioru odpadów** i oferowanych usług;
 - d) opis procedur dotyczących odprowadzania odpadów; █
 - e) opis systemów pokrywania kosztów, **w tym – w stosownych przypadkach – programów gospodarowania odpadami oraz finansowania, o których mowa w załączniku 4.**

█

Informacje, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, są również **udostępniane i aktualizowane** drogą elektroniczną w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13.

3. Tam gdzie to konieczne ze względu na efektywność, plany odbioru i zagospodarowania odpadów mogą być przygotowywane wspólnie przez dwa lub kilka sąsiednich portów w tym samym regionie *geograficznym*, przy odpowiednim zaangażowaniu każdego z portów, pod warunkiem że potrzeby oraz dostępność *portowych* urzędzeń do odbioru odpadów określone są oddzielnie dla każdego portu.
4. Państwa członkowskie oceniają oraz zatwierdzają plan odbioru i zagospodarowania odpadów **■**, a także zapewniają jego ponowne zatwierdzenie nie rzadziej niż raz na *pięć* lat po jego zatwierdzeniu lub ponownym zatwierdzeniu oraz po każdorazowym wprowadzeniu znaczących zmian w funkcjonowaniu portu. Zmiany te mogą obejmować zmiany strukturalne w ruchu do portu, rozwój nowej infrastruktury, zmiany popytu i zapewnienia portowych urzędzeń do odbioru odpadów oraz nowe technologie obróbki na statku.

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

5. *Małe porty niehandlowe o nieczęstym lub niewielkim ruchu wyłącznie rekreacyjnych jednostek pływających mogą zostać wyłączone ze stosowania ust. 1-4, jeżeli posiadane przez nie portowe urzędzenia do odbioru odpadów są zintegrowane z systemem gospodarowania odpadami zarządzanym przez odpowiednią gminę lub w jej imieniu, a państwa członkowskie, na których terytorium znajdują się te porty, zapewniają, by informacje dotyczące systemu gospodarowania odpadami były udostępniane użytkownikom tych portów.*

Państwa członkowskie, na których terytorium znajdują się takie porty, przekazują informację o ich nazwach i lokalizacji drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13.

SEKCJA 3
ODPROWADZANIE ODPADÓW ZE STATKÓW

Artykuł 6

Wcześniejsze powiadomienie o odpadach

1. Operator, agent lub kapitan statku objętego zakresem stosowania dyrektywy 2002/59/WE, **który zmierza do portu w Unii, wypełnia zgodnie z prawdą i** dokładnie formularz **określony** w załączniku 2 **do niniejszej dyrektywy** (zwane dalej "wcześniejszym powiadomieniem o odpadach") i przekazuje wszystkie informacje w nim zawarte organowi lub podmiotowi wyznaczonemu do tego celu przez państwo członkowskie, w którym znajduje się ten port:
 - a) co najmniej 24 godziny przed przybyciem, jeśli port zawinięcia jest znany;
 - b) gdy tylko będzie znany port zawinięcia, jeśli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny przed przybyciem do portu; **lub**
 - c) najpóźniej w momencie wyjścia z poprzedniego portu, jeśli czas podróży jest krótszy niż 24 godziny.
2. Informacje zawarte we wcześniejszym powiadomieniu o odpadach są przekazywane drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywami **2002/59/WE** i **2010/65/UE**.
3. Informacje zawarte we wcześniejszym powiadomieniu o odpadach muszą być **dostępne** na statku, **najlepiej w formie elektronicznej**, co najmniej do czasu zawinięcia do następnego portu oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazywane zgodnie z niniejszym artykułem były **analizowane i bezzwłocznie udostępniane** właściwym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów.

Artykuł 7

Odrowadzanie odpadów ze statków

1. Kapitan statku zawijającego do portu Unii przed opuszczeniem tego portu odprowadza wszelkie odpady znajdujące się na statku ■ do portowego urządzenia do odbioru odpadów zgodnie z odpowiednimi normami dotyczącymi zrzutów określonymi w konwencji MARPOL.
2. Po odprowadzeniu odpadów operator *portowego urządzenia do odbioru odpadów* lub władze portu, w którym odpady zostały odprowadzone, *zgodnie z prawdą i* dokładnie wypełniają formularz *określony* w załączniku 3 (zwany dalej „pokwitowaniem odbioru odpadów”) i *niezwłocznie wydają* i przekazują pokwitowanie odbioru *odpadów* kapitanowi statku.

Wymogi *określone w akapicie pierwszym* nie mają zastosowania w przypadku małych *portów o bezzalogowych urządzeniach* lub portów *znajdujących się* w odległych miejscach ■, pod warunkiem że państwo członkowskie, w którym znajdują się takie *porty*, *poinformowało o nazwach i lokalizacji tych portów* drogą elektroniczną w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13.

3. Operator, agent lub kapitan statku objętego zakresem stosowania dyrektywy 2002/59/WE przed wypłynięciem z portu *lub niezwłocznie po otrzymaniu* pokwitowania odbioru odpadów przesyła drogą elektroniczną zawarte w nim informacje do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywami *2002/59/WE i 2010/65/UE*.

Informacje zawarte w pokwitowaniu odbioru odpadów ■ muszą być dostępne na statku przez co najmniej dwa lata, w *stosownych przypadkach z odpowiednią książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów o postępowaniu z odpadami lub planem postępowania z odpadami* oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich.

4. Bez uszczerbku dla ust. 1, statek może udać się do następnego portu zawinięcia bez odprowadzenia odpadów, jeżeli:

■

- a) informacje przekazane zgodnie z załącznikami 2 i 3 wskazują, że istnieje dostateczna pojemność magazynowania przeznaczona na wszystkie odpady, które zostały zgromadzone i które powstaną podczas planowanego rejsu statku do następnego portu zawinięcia;
- b) *informacje dostępne na pokładzie statków, które nie są objęte zakresem stosowania dyrektywy 2002/59/WE, wskazują, że istnieje dostateczna pojemność magazynowania przeznaczona na wszystkie odpady, które zostały zgromadzone i które powstaną podczas planowanego rejsu statku do następnego portu zawinięcia; lub*
- c) *statek zawija na kotwiczowisko jedynie na czas krótszy niż 24 godziny lub w niesprzyjających warunkach pogodowych, chyba że obszar ten został wyłączony zgodnie z art. 3 ust. 1 akapit drugi.*

Aby zapewnić jednolite warunki stosowania wyłączenia, o którym mowa w pierwszym akapicie lit a) i b), Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia metod, które należy stosować do obliczania dostatecznej pojemności magazynowania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2.

5. Państwo członkowskie wymaga, aby statek odprowadził wszystkie swoje odpady przed wypłynięciem z portu, jeżeli:
 - a) ***na podstawie dostępnych informacji, w tym informacji dostępnych drogą elektroniczną w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13, lub w GISIS, nie można ustalić***, czy w następnym porcie zawinięcia są dostępne odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów; lub ■
 - b) następnym portem zawinięcia jest nieznanym. ■
6. Ust. 4 stosuje się bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych wymogów dla statków, przyjętych zgodnie z prawem międzynarodowym.

Artykuł 8

Systemy pokrywania kosztów

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

2. Systemy pokrywania kosztów nie mogą tworzyć zachęt dla statków do dokonywania zrzutów odpadów do morza. W tym celu państwa członkowskie przy projektowaniu i wdrażaniu systemów pokrywania kosztów stosują wszystkie poniższe zasady:
- a) **■** statki *uiszczają* opłatę pośrednią, **■** niezależnie od odprowadzenia odpadów do portowego urządzenia do odbioru odpadów;
 - b) opłata pośrednia obejmuje:
 - (i) pośrednie koszty administracyjne;
 - (ii) znaczną część bezpośrednich kosztów operacyjnych wskazanych w załączniku 4, która stanowi co najmniej 30 % całkowitych **■** bezpośrednich kosztów rzeczywistego odprowadzania odpadów *w roku poprzedzającym, z możliwością uwzględnienia również kosztów związanych z przewidywanym natężeniem ruchu w roku następnym;*
■
 - c) w celu zapewnienia maksymalnej zachęty dla statków do odprowadzania odpadów z załącznika V do konwencji MARPOL, *innych niż pozostałości ładunku,* **■** za takie odpady nie pobiera się *opłaty bezpośredniej,* aby zapewnić prawo do odprowadzenia bez żadnych dodatkowych **■** opłat *uzależnionych od ilości odpadów, z wyjątkiem przypadków, w których ilość odprowadzonych odpadów przekracza maksymalną pojemność magazynowania, o której mowa w formularzu zawartym w załączniku 2 do niniejszej dyrektywy; system ten obejmuje również biernie poławiane odpady, w tym prawo do ich odprowadzenia;*

- d) *aby uniknąć sytuacji, w której koszty odbierania i przetwarzania biernie poławianych odpadów są ponoszone wyłącznie przez użytkowników portów, państwa członkowskie pokrywają te koszty – w stosownych przypadkach – z przychodów pochodzących z alternatywnych systemów finansowania, w tym z programów gospodarowania odpadami oraz z dostępnego finansowania unijnego, krajowego lub regionalnego;*
- e) *aby zachęcić do odprowadzania pozostałości po myciu zbiorników zawierających substancje o dużej lepkości trwale unoszące się na wodzie, państwa członkowskie mogą przewidzieć odpowiednie zachęty finansowe do ich odprowadzania;*
- f) opłata pośrednia nie **obejmuje** odpadów pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych, których koszty są pokrywane na podstawie rodzajów i ilości odprowadzonych odpadów.

3. Część kosztów nieobjętych pośrednią opłatą, jeśli takie występują, pokrywana jest na podstawie rodzajów oraz ilości odpadów faktycznie odprowadzonych przez statek.

4. Opłaty mogą być zróżnicowane **na podstawie**:

- a) kategorii, rodzaju i wielkości statku ■ ;
- b) **świadczenia** usług **na rzecz statków** poza normalnymi godzinami pracy w porcie; **lub**

c) *niebezpiecznego charakteru odpadów.*

5. Opłaty obniża się *na następującej podstawie:*

a) *rodzaj handlu, w który statek jest zaangażowany, w szczególności gdy zaangażowany jest w żeglugę morską bliskiego zasięgu;*

b) *projekt, wyposażenie i działalność statku, które wykazują, że na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów, a odpadami gospodaruje się w sposób zrównoważony i bezpieczny dla środowiska.*

*Do dnia ... [12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia kryteriów wskazujących, że dany statek spełnia wymogi określone w akapicie pierwszym *lit. b)* w odniesieniu do gospodarowania odpadami na statku. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2.*

6. W celu zapewnienia, że opłaty są sprawiedliwe, przejrzyste, *łatwe do zidentyfikowania*, niedyskryminujące oraz odzwierciedlają koszty urzędzeń oraz dostępnych usług i, w stosownych przypadkach, wykorzystywanych, wysokość opłat oraz podstawy ich wyliczania należy udostępnić *w języku urzędowym państwa członkowskiego, w którym znajduje się port, oraz – w stosownych przypadkach – w języku wykorzystywanym w kontaktach międzynarodowych* użytkownikom portu w *planie odbioru i zagospodarowania odpadów.*

7. *Państwa członkowskie zapewniają gromadzenie danych dotyczących objętości i ilości biernie poławianych odpadów oraz przekazują te dane Komisji. Komisja, na podstawie tych danych publikuje sprawozdanie do dnia 31 grudnia 2022 r., a następnie co dwa lata.*

Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia metod gromadzenia danych oraz formatu raportowania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2.

Artykuł 9
Zwolnienia

1. Państwa członkowskie mogą zwolnić statek zawijający do ich portu z obowiązków określonych w art. 6, art. 7 ust. 1 i art. 8 („zwolnienie”) ■ , jeżeli istnieją wystarczające dowody na to, że ***spełniono następujące warunki:***
 - a) statek włączony jest w ustalony harmonogram podróży, z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów;
 - b) istnieje uzgodnienie zapewniające odprowadzanie odpadów i uiszczanie opłat w porcie wzdłuż trasy statku, które:
 - (i) jest potwierdzone podpisaną umową z portem lub odbiorcą odpadów oraz pokwitowaniami odbioru odpadów;
 - (ii) o tym uzgodnieniu ***poinformowano*** wszystkie porty położone na trasie statku; oraz
 - (iii) ***zostało ono zaakceptowane przez port, gdzie następuje*** odprowadzenie i uiszczenie opłaty, co może mieć miejsce w ***porcie Unii lub w innym porcie, w którym dostępne są odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów, co ustalono na podstawie informacji przekazanych drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13, i w GISIS;***
 - c) ***zwolnienie nie powoduje negatywnego wpływu na bezpieczeństwo morskie, zdrowie, warunki życia lub warunki pracy na statku ani na środowisko morskie.***
2. W przypadku przyznania zwolnienia państwo członkowskie, na obszarze którego położony jest port ■ , wystawia świadectwo zwolnienia zgodnie z wzorem określonym w załączniku 5, potwierdzające, że statek spełnia niezbędne warunki i wymogi dotyczące stosowania zwolnień i wskazujące czas obowiązywania zwolnienia.

3. Państwa członkowskie przekazują informacje zawarte w świadectwie zwolnienia drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13.
4. Państwa członkowskie zapewniają skuteczne monitorowanie i egzekwowanie uzgodnień dotyczących odprowadzania odpadów i płatności obowiązujących *statki*, którym przyznano zwolnienie, odwiedzające ich porty.
5. ***Niezależnie od przyznanego zwolnienia statek nie może udać się do następnego portu zawinięcia, jeżeli nie ma dostatecznej pojemności magazynowania przeznaczonych na wszystkie odpady, które zostały zgromadzone i które powstaną podczas planowanego rejsu statku do następnego portu zawinięcia.***

SEKCJA 4
EGZEKWOWANIE

Artykuł 10

Inspekcje

Państwa członkowskie zapewniają, aby *inspekcjom, w tym inspekcjom wyrywkowym* mógł zostać poddany każdy statek, w celu sprawdzenia zgodności z niniejszą dyrektywą.



Artykuł 11

Zobowiązania inspekcyjne

1. ■ Każde państwo członkowskie *przeprowadza inspekcje ■ statków zawijających do jego portów w liczbie odpowiadającej co najmniej 15 % ogólnej liczby pojedynczych statków zawijających rocznie do jego portów.*

Ogólną liczbę pojedynczych statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego oblicza się jako średnią liczbę pojedynczych statków w trzech poprzednich latach, zgodnie z danymi wprowadzonymi do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13.

2. *Państwa członkowskie realizują wymóg określony w ust. 1 niniejszego artykułu wybierając statki na podstawie unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka.*

Aby zapewnić harmonizację inspekcji i jednolite warunki wyboru statków do inspekcji, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia szczegółowych elementów unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2.

3. *Państwa członkowskie ustanawiają procedury dotyczące inspekcji statków, które nie są objęte zakresem dyrektywy 2002/59/WE, aby zapewnić, w miarę możliwości, zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy.*

Ustanawiając te procedury, państwa członkowskie mogą uwzględnić unijny ukierunkowany mechanizm oparty na analizie ryzyka, o którym mowa w ustępie 2.

4. Jeżeli odpowiedni organ państwa członkowskiego nie jest usatysfakcjonowany wynikami inspekcji, to bez uszczerbku dla zastosowania sankcji, o których mowa w art. 16, zapewnia, aby statek nie opuścił portu, dopóki nie odprowadzi odpadów do portowego urządzenia do odbioru odpadów, zgodnie z art. 7.

Artykuł 12

System informowania, monitorowania i egzekwowania przepisów

Wdrażanie i egzekwowanie przepisów *niniejszej* dyrektywy ułatwi system elektronicznego raportowania i wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi zgodnie z art. 13 i 14.

Artykuł 13

Raportowanie i wymiana informacji

1. Raportowanie i wymiana informacji powinny być oparte na unijnym systemie wymiany informacji morskich (SafeSeaNet), o którym mowa w art. 22a ust. 3 oraz w załączniku III do dyrektywy 2002/59/WE.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby drogą elektroniczną i w rozsądnym terminie zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE przekazywane były następujące informacje:
 - a) dotyczące rzeczywistego czasu przybycia do portu i czasu wyjścia z portu każdego statku, objętego zakresem dyrektywy 2002/59/WE, który zawija do portu na terenie Unii, wraz z identyfikatorem danego portu;
 - b) pochodzące z wcześniejszego powiadomienia o odpadach określonego w załączniku 2;
 - c) pochodzące z pokwitowania odprowadzenia odpadów określonego w załączniku 3;
 - d) widniejące na świadectwie zwolnienia określonym w załączniku 5.

-
3. ***Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje wymienione w art. 5 ust. 2 były udostępniane poprzez SafeSeaNet drogą elektroniczną.***

Artykuł 14

Rejestrowanie inspekcji

1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych wyników inspekcji, do której podłączone są wszystkie państwa członkowskie i która zawiera wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji określonego w niniejszej dyrektywie (zwaną dalej „bazą danych wyników inspekcji”). Baza danych wyników inspekcji jest oparta na bazie danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24 dyrektywy 2009/16/WE, oraz posiada podobne funkcje.
 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą, w tym informacje dotyczące niezgodności z przepisami i wydanych zakazów wyjścia w morze, były przekazywane do bazy danych wyników inspekcji niezwłocznie po:
 - a) zakończeniu sporządzania protokołu inspekcji,
 - b) uchyleniu zakazu wyjścia w morze; lub
 - c) przyznaniu zwolnienia.
- █
3. Komisja zapewnia, aby baza danych wyników inspekcji umożliwiała pobieranie wszelkich istotnych danych zgłoszonych przez państwa członkowskie w celu monitorowania wdrażania *niniejszej* dyrektywy.

Komisja zapewnia, by baza danych wyników inspekcji zawierała informacje użyteczne dla unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka, o którym mowa w art. 11 ust. 2.

Komisja dokonuje regularnego przeglądu bazy danych wyników inspekcji w celu monitorowania wdrażania niniejszej dyrektywy i zwraca uwagę na wszelkie wątpliwości dotyczące całościowego wdrażania w celu zastosowania działań naprawczych.

4. Państwa członkowskie muszą mieć zawsze dostęp do informacji zarejestrowanych w bazie danych wyników inspekcji.

Artykuł 15

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.

Artykuł 16

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają **■** przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

SEKCJA 5
PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 17

Wymiana doświadczeń

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

Artykuł 18

Procedura wprowadzania zmian

1. Komisja **jest** uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 19 do wprowadzenia zmian do załączników do niniejszej dyrektywy i odniesień do instrumentów IMO w niniejszej dyrektywie w zakresie niezbędnym do dostosowania ich do prawa Unii lub w celu uwzględnienia postępów na poziomie międzynarodowym, w szczególności w odniesieniu do IMO.
2. ***Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu zmiany załączników, jeżeli jest to konieczne do poprawy rozwiązań dotyczących wdrażania i monitorowania ustanowionych niniejszą dyrektywą, w szczególności określonych w art. 6, 7 i 9, w celu zapewnienia skutecznego powiadamiania i odprowadzania odpadów, a także właściwego stosowania zwolnień.***

3. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku gdy jest to należycie uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla środowiska morskiego, ■ Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu zmiany niniejszej dyrektywy w ***zakresie koniecznym do uniknięcia takiego zagrożenia***, tak aby do celów niniejszej dyrektywy nie stosować zmiany wprowadzonej do konwencji MARPOL.
4. Akty delegowane ***przewidziane w niniejszym artykule*** przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczeblu międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia danej zmiany do konwencji MARPOL lub przed przewidzianą datą wejścia w życie tej zmiany.

W okresie poprzedzającym wejście w życie takich aktów delegowanych państwa członkowskie powstrzymują się od wszelkich inicjatyw zmierzających do włączenia tej zmiany do przepisów krajowych lub od stosowania zmiany do danego instrumentu międzynarodowego.

Artykuł 19

Wykonanie przekazanych uprawnień

1. ***Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.***
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w ■ art. 18 ust. 1, 2 i 3, powierza się Komisji na czas pięciu lat od dnia ... [data wejścia w życie ***niniejszej dyrektywy***]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o *którym mowa w art. 18 ust. 1, 2 i 3*, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. *Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.*
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany *przyjęty na podstawie art. 18 ust. 1, 2 i 3* wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 20
Procedura komitetowa

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



Artykuł 21
Zmiany w dyrektywie 2010/65/UE

W lit. A załącznika do dyrektywy 2010/65/UE pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Powiadomienie o odpadach ze statków, w tym pozostałości

Art. 6, 7 i 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/... z dnia ... w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków (Dz.U. L ...) *.”.

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

* Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer, datę i szczegóły publikacji z dyrektywy zawartej w dokumencie PE-CONS ...(2018/0012 (COD)).

Artykuł 22

Uchylenie

Dyrektywa 2000/59/WE traci moc.

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

Artykuł 23

Przegląd

- 1.** Komisja oceni niniejszą dyrektywę i przekaze wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia ... *[siedem lat po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy]*. **Ocena ta obejmuje także szczegółowe sprawozdanie na temat najlepszych praktyk dotyczących zapobiegania powstawaniu odpadów i gospodarowania nimi na statkach.**
- 2.** *W świetle rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1625¹, gdy nadejdzie termin kolejnego przeglądu mandatu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Komisja oceni również, czy agencji tej należy przyznać dodatkowe kompetencje w celu wdrażania niniejszej dyrektywy.*

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1625 z dnia 14 września 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.U. L 251 z 16.9.2016, s. 77).

Artykuł 24
Transpozycja

1. Państwa członkowskie **wprowadzają w życie, środki** ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia ... [24 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. **Niezwłocznie** informują one o tym Komisję..

Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie ■ takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. **Metody dokonywania** takiego odniesienia **określane są przez państwa członkowskie**.

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

Artykuł 25
Wejście w życie

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

Artykuł 26

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ... dnia ...,

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK 1

WYMOGI DOTYCZĄCE PLANÓW ODBIORU I ZAGOSPODAROWANIA ODPADÓW

Plany odbioru i zagospodarowania odpadów obejmują wszystkie rodzaje odpadów ■ ze statków zwykle odwiedzających dany port, i są opracowywane stosownie do wielkości portu i rodzaju statków zawijających do tego portu.

W planach odbioru i zagospodarowania odpadów uwzględnia się następujące elementy:

- a) ocenę zapotrzebowania na portowe urządzenia do odbioru odpadów, w świetle zapotrzebowania statków zwykle odwiedzających dany port;
- b) opis rodzaju i pojemności portowych urządzeń do odbioru odpadów;
- c) opis procedur odbierania i gromadzenia odpadów ze statków;
- d) opis systemu pokrywania kosztów;
- e) opis procedury zgłaszania nieprawidłowości w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów;
- f) opis procedury konsultacji prowadzonych z użytkownikami portów, odbiorcami odpadów, operatorami terminali i innymi zainteresowanymi stronami; oraz
- g) przegląd rodzajów i ilości odpadów odbieranych ze statków i przetwarzanych w portowych urządzeniach do odbioru odpadów.

Plany odbioru i zagospodarowania odpadów mogą obejmować:

- a) streszczenie odpowiednich przepisów krajowych oraz procedur i formalności związanych z odprowadzaniem odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów;
- b) wskazanie punktu kontaktowego w porcie;
- c) opis sprzętu do wstępnej obróbki i procesów w odniesieniu do określonych strumieni odpadów w porcie, jeżeli istnieją;
- d) opis metod rejestrowania bieżącego wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów;
- e) opis metod rejestrowania ilości odpadów odprowadzanych przez statki;
- f) opis metod postępowania z różnymi strumieniami odpadów w porcie.

Procedury dotyczące odbierania, gromadzenia, składowania, przetwarzania i unieszkodliwiania są zgodne pod każdym względem z systemem zarządzania środowiskiem, odpowiednim do stopniowej redukcji oddziaływania tych działań na środowisko. Domniemywa się, że taka zgodność ma miejsce, jeżeli procedury są zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1221/2009¹.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1221/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie dobrowolnego udziału organizacji w systemie ekzarządzania i audytu we Wspólnocie (EMAS), uchylające rozporządzenie (WE) nr 761/2001 oraz decyzje Komisji 2001/681/WE i 2006/193/WE (Dz.U. L 342 z 22.12.2009, s. 1).

ZAŁĄCZNIK 2

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

Powiadomienie o odprowadzaniu odpadów do: *(podać nazwę portu zawinięcia, jak określono w art. 6 dyrektywy (UE) 2019/XX*)*

Niniejszy formularz *należy* przechowywać na statku wraz z odpowiednią książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów o postępowaniu z odpadami lub planem postępowania z odpadami zgodnie z wymogami konwencji MARPOL.

1. DANE DOTYCZĄCE STATKU

1.1 Nazwa statku:	1.5 Właściciel lub operator:
1.2 Numer IMO:	1.6 Numer lub litery identyfikacyjne: <i>Numer MMSI (Identyfikator morskiej służby ruchomej):</i>
1.3 Pojemność brutto:	1.7 Państwo bandery:
1.4 Rodzaj statku: <input type="checkbox"/> Tankowiec <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Chemikaliowiec <input type="checkbox"/> Masowiec <input type="checkbox"/> Kontenerowiec <input type="checkbox"/> Inny statek towarowy <input type="checkbox"/> Statek pasażerski <input type="checkbox"/> Statek ro-ro <input type="checkbox"/> Inny (należy określić)	

2. DANE DOTYCZĄCE PORTU I REJSU

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

+ Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszej dyrektywy.

3. RODZAJ I ILOŚĆ ODPADÓW ORAZ POJEMNOŚĆ MAGAZYNOWANIA

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

Konwencja MARPOL Załącznik II – SZKODLIWE SUBSTANCJE CIEKŁE¹					
Substancja kategorii X					
Substancja kategorii Y					
Substancja kategorii Z					
IS – Inne substancje					
Konwencja MARPOL Załącznik IV – Ścieki					
Konwencja MARPOL Załącznik V – Odpady					
A. Tworzywa sztuczne					
B. Odpady produktów spożywczych					
C. Odpady komunalne (np. wyroby z papieru, szmaty, szkło, metal, butelki, porcelana stołowa itp.)					
D. Zużyty olej spożywczy					
E. Popiół ze spalarek					
I					

¹ Należy podać prawidłową nazwę przewozową przedmiotowej szkodliwej substancji ciekłej.

<i>F. Odpady eksploatacyjne</i>					
<i>G. Zwłoki zwierzęce</i>					
<i>H. Narzędzia połowowe</i>					
<i>I. Zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny</i>					
<i>J. Pozostałości ładunku¹ (szkodliwe dla środowiska morskiego)</i>					
<i>K. Pozostałości ładunku² (nieszkodliwe dla środowiska morskiego)</i>					
Konwencja MARPOL Załącznik VI – Związane z zanieczyszczeniem powietrza					
Substancje zubożające warstwę ozonową i urządzenia zawierające takie substancje ³					
Pozostałości z oczyszczania spalin					

Inne odpady nieuwjęte w konwencji MARPOL					
Biernie poławiane odpady					

Uwagi

1. Powyższe informacje mogą być wykorzystywane w ramach inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu oraz innych inspekcji.
2. Niniejszy formularz należy wypełnić, chyba że statek podlega wyłączeniu zgodnie z art. 9 dyrektywy (UE) 2019/XXXX*.

¹ **Wartości mogą być szacunkowe. Należy podać prawidłową nazwę przewozową suchego ładunku.**
² **Wartości mogą być szacunkowe. Należy podać prawidłową nazwę przewozową suchego ładunku.**
³ **Wynikające z normalnych czynności konserwacyjnych na pokładzie.**
+ Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK 3

STANDARDOWY FORMAT POKWITOWANIA ODPROWADZENIA ODPADÓW

Wyznaczony przedstawiciel podmiotu zarządzającego portowym urządzeniem do odbioru odpadów przekazuje poniższy formularz kapitanowi statku, który odprowadził odpady zgodnie z art. 7 dyrektywy (UE) 2019/XX⁺.

Formularz ten należy zachować na statku wraz z odpowiednią książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów postępowania z odpadami lub planem postępowania z odpadami zgodnie z wymogami konwencji MARPOL.

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

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

2. DANE DOTYCZĄCE STATKU

2.1.	Nazwa statku:	2.5.	Właściciel lub operator:
2.2.	Numer IMO:	2.6.	Numer lub litery identyfikacyjne: Numer MMSI (Identyfikator morskiej służby ruchomej):
2.3.	Pojemność brutto:	2.7.	Państwo bandery:
2.4.	Rodzaj statku: <input type="checkbox"/> Tankowiec <input type="checkbox"/> Chemikaliowiec <input type="checkbox"/> Masowiec <input type="checkbox"/> Kontenerowiec <input type="checkbox"/> Inny statek towarowy <input type="checkbox"/> Statek pasażerski <input type="checkbox"/> Statek ro-ro <input type="checkbox"/> Inne (proszę określić)		

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszej dyrektywy.

3. RODZAJ I ILOŚĆ ODPROWADZONYCH ODPADÓW

Konwencja MARPOL Załącznik I – Oleje	Ilość (m ³)	Konwencja MARPOL Załącznik V – Śmieci	Ilość (m ³)
Zaolejone wody zęzowe		A. Tworzywa sztuczne	
Pozostałości olejowe (szlam)		B. Odpady produktów spożywczych	
Zaolejone wody po myciu zbiorników		C. Odpady komunalne (np. wyroby z papieru, szmaty, szkło, metal, butelki, porcelana stołowa itp.)	
Brudny balast		D. Zużyty olej spożywczy	
Kamień i szlam po czyszczeniu zbiorników		E. Popioły ze spalarek	
Inne (proszę określić)		F. Odpady eksploatacyjne	
Konwencja MARPOL Załącznik II – Szkodliwe substancje ciekłe	Ilość (m³) / nazwa⁵	G. <i>Zwłoki zwierzęce</i>	
Substancja kategorii X		H. <i>Narzędzia połowowe</i>	

Substancja kategorii Y		I. <i>Zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny</i>	
		J. <i>Pozostałości ładunku⁶ (szkodliwe dla środowiska morskiego)</i>	
		K. <i>Pozostałości ładunku⁶ (nieškodliwe dla środowiska morskiego)</i>	
		Konwencja MARPOL Załącznik VI – Związane z zanieczyszczeniem powietrza	Ilość (m³)
		Substancje zubożające warstwę ozonową i urządzenia zawierające takie substancje	
		Pozostałości z oczyszczania spalin	
		Inne odpady nieujęte w konwencji MARPOL	Ilość (m³)
		Biernie potawiane odpady	
I			
Substancja <i>kategorii Z</i>			
IS – Inne substancje			
Konwencja MARPOL Załącznik IV – Ścieki	Ilość (m³)		

⁵ Należy podać prawidłową nazwę przewozową przedmiotowej szkodliwej substancji ciekłej

⁶ Należy podać prawidłową nazwę przewozową suchego ładunku.

ZAŁĄCZNIK 4

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

<p><i>Koszty bezpośrednie</i></p> <p><i>Bezpośrednie koszty operacyjne wynikające z faktycznego odprowadzania odpadów ze statków, w tym pozycje kosztów wymienione poniżej.</i></p>	<p><i>Koszty pośrednie</i></p> <p><i>Pośrednie koszty administracyjne wynikające z zarządzania systemem w porcie, w tym pozycje kosztów wymienione poniżej.</i></p>	<p><i>Przychody netto</i></p> <p><i>Przychody netto z programów gospodarowania odpadami oraz dostępnego finansowania na szczeblu krajowym/regionalnym, w tym składniki przychodów wymienione poniżej.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Udostępnianie infrastruktury portowych urządzeń do odbioru odpadów, w tym pojemników, zbiorników, narzędzi do obróbki, barek, ciężarówek, urządzeń do odbioru odpadów, instalacji do obróbki odpadów; • Koncesje z tytułu dzierżawy terenu, jeśli dotyczy, lub leasingu sprzętu niezbędnego do funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów; • Rzeczywista eksploatacja portowych urządzeń do odbioru odpadów: odbieranie odpadów ze statku, transport odpadów z portowych urządzeń do odbioru odpadów do końcowego zakładu przetwarzania, konserwacja i czyszczenie portowych urządzeń do odbioru odpadów, koszty personelu, w tym nadgodzin, dostawa energii elektrycznej, analiza odpadów i ubezpieczenie; 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracowanie i zatwierdzenie planu odbioru i zagospodarowania odpadów, w tym wszelkich audytów planu i jego realizacji; • Aktualizacja planu odbioru i zagospodarowania odpadów, w tym kosztów pracy i kosztów doradztwa, w stosownych przypadkach; • Organizowanie procedur konsultacyjnych dotyczących (ponownej) oceny planu odbioru i zagospodarowania odpadów; • Zarządzanie systemami powiadamiania i pokrywania kosztów, w tym stosowanie obniżonych opłat dla „zielonych statków”, zapewnianie systemów informatycznych na poziomie portu, analiza statystyczna i związane z powyższym koszty pracy; 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Korzyści finansowe netto wynikające z systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta;</i> • <i>Inne przychody netto z gospodarowania odpadami, np. z programów recyklingu;</i> • <i>Finansowanie w ramach Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR);</i> • <i>inne rodzaje finansowania lub dotacje dla portów przeznaczone na gospodarowanie odpadami i rybołówstwo.</i>

<ul style="list-style-type: none"> • Przygotowanie do ponownego użycia, recykling lub unieszkodliwianie odpadów ze statków, w tym selektywna zbiórka odpadów; • Administracja: fakturowanie, wystawianie pokwitowań odbioru odpadów ze statku, raportowanie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Organizowanie procedur zamówień publicznych na dostarczanie portowych urządzeń do odbioru odpadów, a także wydawanie niezbędnych zezwoleń na dostarczanie portowych urządzeń do odbioru odpadów; • Przekazywanie informacji użytkownikom portu poprzez dystrybucję ulotek, wystawianie znaków i plakatów w porcie lub publikowanie informacji na stronie internetowej portu oraz elektroniczne przekazywanie informacji zgodnie z wymogami art. 5. • Zarządzanie programami gospodarowania odpadami: Systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta, recykling oraz ubieganie się o fundusze krajowe/regionalne i korzystanie z nich • Inne koszty administracyjne: koszt monitorowania i elektronicznego zgłaszania zwolnień zgodnie z art. 9. 	
---	--	--

ZAŁĄCZNIK 5

**ŚWIADECTWO ZWOLNIENIA NA MOCY ART. 9
W ZWIĄZKU Z WYMOGAMI ART. 6,
ART. 7 UST. 1 I ART. 8 DYREKTYWY (UE) 2019/XX⁺
W PORCIE/PORTACH [WPISAĆ NAZWĘ PORTU] W [WPISAĆ NAZWĘ PAŃSTWA
CZŁONKOWSKIEGO]¹**

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

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

[]

i zawija co najmniej raz na dwa tygodnie do portów:

[]

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

[]

⁺ Dz.U.: proszę wstawić numer niniejszej dyrektywy.

¹ Niepotrzebne skreślić.

i jest w związku z tym zwolniony, zgodnie z [wpisać odpowiedni przepis prawa krajowego obowiązującego w danym kraju],

z wymogów dotyczących:

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

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

Miejsce i data

.....
Nazwisko
Tytuł

Or. en