



**2018/0012(COD)**

18.9.2018

## **OPINIA**

Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i  
Bezpieczeństwa Żywności

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady  
w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uchylającej  
dyrektywę 2000/59/WE i zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE oraz dyrektywę  
2010/65/UE

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

Sprawozdawca komisji opiniodawczej (\*): Bas Eickhout

(\*) Zaangażowana komisja – art. 54 Regulaminu

PA\_Legam

## ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Zrzuty odpadów ze statków stanowią znaczne zagrożenie dla środowiska morskiego, mają wpływ na ludzkie zdrowie i niosą ze sobą kosztowne skutki dla gospodarki. Choć w głównej mierze to źródła lądowe przyczyniają się do powstawania odpadów morskich, źródła morskie również odpowiadają za znaczną ich część: szacuje się, że średnia UE wynosi 32 %, a w przypadku niektórych basenów w UE nawet 50 %. Aby rozwiązać problem odpadów morskich pochodzących ze statków, Komisja przedstawiła wniosek dotyczący przeglądu dyrektywy w sprawie portowych urządzeń odbioru odpadów.

Wniosek Komisji wymaga, aby we wszystkich portach unijnych wprowadzono system „100 % no-special-fee” dla odpadów dla zlikwidowania zachęty gospodarczej zachęcającej kapitanów statków do zrzucania odpadów do morza. Sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje tę ważną zmianę zaproponowaną przez Komisję, gdyż do statków nie powinny odnosić się zachęty gospodarcze zachęcające do zrzucania odpadów do morza.

Sprawozdawca przyjmuje również z zadowoleniem uwzględnienie statków rybackich w systemie zwracania kosztów. Nie zaproponowano jednak żadnych konkretnych środków dotyczących samych narzędzi połowowych, chociaż znaczna część sieci rybackich jest gubiona (33 %), w wyniku czego dochodzi do połowów niezamierzonych ze szkodą dla stad ryb i morskiej fauny i flory. Prowadzi to także do znacznych strat gospodarczych, ponieważ sieci uszkadzają często inne statki. Sprawozdawca dostrzega istotną rolę obowiązkowych systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta w rozwiązaniu tej kwestii. Państwa członkowskie powinny stosować zróżnicowane opłaty, aby zachęcać do projektowania sprzętu umożliwiającego łatwy recykling, oraz kaucję w przypadku sprzedaży nowych narzędzi, aby zachęcać do zwracania sprzętu wyciąganego z eksploatacji.

Ponadto sprawozdawca jest zdania, że w razie zgubienia narzędzi połowowych przez statek należy wymagać przekazania wszystkich istotnych informacji właściwemu organowi państwa członkowskiego bandery. Informacje takie powinny być systematycznie gromadzone w centralnej bazie danych (SafeSeaNet), aby monitorować sytuację, wyodrębnić konkretne problemy i ułatwiać odzyskanie sprzętu. Przyczyniłoby się to również do egzekwowania zakazu wyrzucania do morza starych narzędzi połowowych. Dane te będą stanowić podstawę sprawozdań okresowych Komisji, co pozwoliłoby na lokalizację utraconych narzędzi połowowych i pomogłoby w realizacji programów odzyskiwania sprzętu oraz we wprowadzaniu innych środków.

Do sieci zarzucanych przez statki rybackie bardzo często dostają się odpady. Zdaniem sprawozdawcy, z gospodarczego punktu widzenia nie należy zniechęcać do przywożenia tych odpadów do portu. Komisja stara się zachęcać do wyładowywania w portach biernie połowionych odpadów przez uwzględnienie ich w systemie 100 % opłat pośrednich. Sprawozdawca uważa, że to uzupełnienie jest pożądane, jednak wciąż mogłoby prowadzić do wprowadzenia wyższych opłat ogólnych dla statków rybackich. W związku z tym sprawozdawca wprowadza wymóg, zgodnie z którym koszty odbierania biernie połowionych odpadów w portowych urządzeniach odbiorczych i późniejsza ich obróbka muszą być finansowane z alternatywnych źródeł dochodu wynikających ze zmienionej dyrektywy w sprawie portowych urządzeń odbiorczych, takich jak nowe systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta, lub za pomocą dotacji.

Komisja wprowadza pojęcie „statków ekologicznych”: są to statki, w przypadku których

ogranicza się ilość odpadów na pokładzie, przez co mogą się one kwalifikować do obniżonej opłaty. Zdaniem sprawozdawcy należy wyjaśnić i ujednoczyć wymogi minimalne. W nowym załączniku sprawozdawca wprowadził serię działań w odniesieniu do odpadów zgodnie z zasadami gospodarki o obiegu zamkniętym i wytycznymi MARPOL. Zakres działań obejmuje czynności od segregacji odpadów u źródła i ich odbierania po szkolenia i unikanie materiałów jednorazowego użytku.

Ponadto sprawozdawca proponuje, aby zrzuty odpadów i osadów zanieczyszczających powietrze – jeżeli doszło do nich umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania – były uważane za przestępstwo na mocy prawa UE, a zatem by państwa członkowskie były zobowiązane do wprowadzenia odpowiednich kar. Wyjątki od tej dodanej zasady powinny odzwierciedlać sytuacje określone w Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL).

Wreszcie morskie platformy wydobywcze (stałe bądź pływające) wykorzystywane do produkcji i przechowywania ropy naftowej nie są obecnie uwzględnione we wniosku Komisji dotyczącym przeglądu dyrektywy w sprawie portowych urządzeń odbiorczych. W 2015 r. UE liczyła 232 platformy, z których każda zatrudniała od około 100 do 200 osób. Z analiz wynika, że stanowią one znaczną część źródeł odpadów w morzu. Sprawozdawca proponuje, aby pochodzące z nich odpady również trafiały do portowych urządzeń odbiorczych.

## POPRAWKI

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Tytuł 1

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
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 <b>2005/35/WE, dyrektywę</b> 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).*

#### *Uzasadnienie*

*Dyrektywa 2005/35/WE ustanawia przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku zrzutów substancji zanieczyszczających ze statków. Dyrektywa 2005/35/WE obejmuje obecnie jedynie odpady zapisane w załączniku I (olej) i załączniku II (szkodliwe substancje ciekłe) do Konwencji Marpol. Należy wprowadzić zmianę, aby uwzględnić zrzuty w załączniku V (śmieci) i VI (osady zanieczyszczające powietrze).*

### Poprawka 2

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 2

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	<i>Poprawka</i>
(2) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL”)	(2) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL”)

określa ogólny zakaz zrzutu odpadów ze statków do morza, reguluje jednak również warunki, w jakich niektóre rodzaje odpadów mogą być zrzucane ze statków do środowiska morskiego. Konwencja MARPOL zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów.

określa ogólny zakaz zrzutu odpadów ze statków **oraz ze stałych lub pływających platform** do morza, reguluje jednak również warunki, w jakich niektóre rodzaje odpadów mogą być zrzucane ze statków do środowiska morskiego. Konwencja MARPOL zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów.

#### *Uzasadnienie*

*Konwencja MARPOL reguluje również kwestię zrzutów ze stałych lub pływających platform. Należy uzupełnić tekst.*

### **Poprawka 3**

#### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Motyw 4**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

##### *Poprawka*

(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.

#### *Uzasadnienie*

*W konwencji MARPOL uwzględniono także odbiór odpadów przez portowe urządzenia do ich odbioru.*

### **Poprawka 4**

#### **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

##### *Poprawka*

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

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.

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 5

### 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. Praktyki gospodarowania odpadami żywnościowymi nadal stanowią obszar wymagający opracowania praktyk selektywnego zbierania i ponownego użycia.***

## Poprawka 6

### 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 wprowadzenia systemów selektywnego zbierania odpadów, które najlepiej pasują do specyfiki poszczególnych portów.**

## Poprawka 7

### 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 8

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(13) Mimo że większość odpadów morskich pochodzi z działalności lądowej, ważnym czynnikiem generującym odpady jest również żegluga, w tym sektor rybołówstwa i branża rekreacyjna, ze zrzutami śmieci, w tym tworzyw sztucznych, i porzuconymi narzędziami połowowymi, które trafiają bezpośrednio do morza.

(13) Mimo że większość odpadów morskich pochodzi z działalności lądowej, ważnym czynnikiem generującym odpady jest również żegluga, w tym sektor rybołówstwa i branża rekreacyjna, ze zrzutami śmieci, w tym tworzyw sztucznych, i porzuconymi narzędziami połowowymi, które trafiają bezpośrednio do morza. **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 ton rocznie.**

## Poprawka 9



**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 powstrzymania powstawania odpadów morskich z myślą o osiągnięciu celu zrównoważonego rozwoju ONZ dotyczącego zapobiegania wszelkiego rodzaju zanieczyszczeniom środowiska morskiego i znacznego zmniejszenia ilości takich zanieczyszczeń.*

**Poprawka 10**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 13 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(13b) Platformy stałe lub pływające również przyczyniają się do powstawania odpadów morskich i powinny być zobowiązane do opracowania planu zagospodarowania odpadami, selektywnego zbierania odpadów i odprowadzania odpadów w regularnych odstępach czasu w portach Unii.*

**Poprawka 11**

**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 12**

### **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 13**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*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. Sektor rybołówstwa i branża rekreacyjna, z uwagi na ich wkład w powstawanie odpadów morskich, powinny również zostać włączone do tego systemu. ***Wyladowywanie biernie połowionych odpadów nie powinno pociągać za sobą dodatkowych kosztów dla statków rybackich.***

*rolę w usuwaniu odpadów morskich, przywożąc biernie połowione odpady do portu, aby umożliwić ich należyte zagospodarowanie. Aby propagować wyładowywanie biernie połowionych odpadów, które przedostają się do sieci podczas normalnych operacji połowowych, państwa członkowskie powinny pokrywać z przychodów generowanych przez alternatywne źródła dochodu koszty związane z wyładowywaniem w portowych urządzeniach odbiorczych i z późniejszym gospodarowaniem odpadami.*

#### **Poprawka 14**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(18b) Aby skutecznie rozwiązać problem odpadów morskich, państwa członkowskie powinny dolożyć starań, by opracować strategię i plany pozwalające na zmniejszenie ilości zrzucanych do morza narzędzi połowowych, w tym z wykorzystaniem środków z Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR) oraz przy wsparciu ze strony funduszy strukturalnych i Europejskiej współpracy terytorialnej, a także przy koniecznym aktywnym udziale regionów. Ponadto niezbędne jest promowanie nowych instrumentów zarządzania i dobrych praktyk, np. tych testowanych na Morzu Adriatyckim, w projektach współfinansowanych ze środków przeznaczonych na Europejską współpracę terytorialną, a także uznanie, że floty rybackie odgrywają dodatkową rolę „strażników morza”.*

#### **Poprawka 15**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 19**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(19) Koncepcję „statku ekologicznego” należy ***wdrażać*** w odniesieniu do gospodarowania odpadami. ***W całej Unii należy określić minimalne wymogi i wdrażać je w możliwie najbardziej zharmonizowany sposób***, aby można było wprowadzić skuteczny system nagród dla tych statków, których kapitan może wykazać, iż na ***pokładzie*** powstaje zmniejszona ilość odpadów ***w wyniku zrównoważonego ekologicznie gospodarowania odpadami, zgodnie z najlepszymi praktykami oraz z opracowanymi w 2017 r. wytycznymi dla realizacji załącznika V do Konwencji MARPOL. Państwa członkowskie powinny zachęcać do praktyk wykraczających poza wymagane normy.***

**Poprawka 16**

**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. ***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 17**

**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 zdefiniowanymi 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).*

### *Uzasadnienie*

*Dyrektywa 2005/35/WE ustanawia przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku zrzutów substancji zanieczyszczających ze statków. Dyrektywa ta obejmuje obecnie jedynie odpady, o których mowa w załączniku I (olej) i załączniku II (szkodliwe substancje ciekłe) do Konwencji MARPOL. Należy wprowadzić zmianę, aby uwzględnić także zrzuty ścieków (załącznik IV), śmieci (załącznik V) i odpadów związanych z zanieczyszczeniem powietrza (załącznik VI).*

## **Poprawka 18**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Motyw 24**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

**Poprawka 19**

**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

*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 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*

(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** wspólnych kryteriów uznawania „statków ekologicznych”, **przy jednoczesnym uwzględnianiu dobrych praktyk i oddolnych systemów**, na potrzeby przyznania tym statkom obniżonej opłaty

przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

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 jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 2 – akapit 1 – litera a 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, załadunku lub rozładunku wykorzystywane do produkcji i przechowywania jakichkolwiek substancji lub materiałów w stanie stałym, płynnym lub gazowym, znajdujące się na pełnym morzu;***

## Poprawka 21

### 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**, lub odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych i objęte są zakresem załączników I, II, IV, V i VI do konwencji Marpol;

## Poprawka 22

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

## Poprawka 23

### 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, w ładowniach **lub 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 24

### 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*



## **Poprawka 25**

### **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 od momentu wypłynięcia z portu do zawinięcia do następnego portu, z uwzględnieniem odpadów, które prawdopodobnie zostaną wygenerowane podczas rejsu;

## **Poprawka 26**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 4 – ustęp 2 – litera a a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**aa) porty i terminale, w których przeprowadza się operacje czyszczenia lub naprawy zbiorników balastowych, miały odpowiednie portowe urządzenia do odbioru osadów;**

## **Poprawka 27**

### **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

*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 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.

odpadów. W tym celu państwa członkowskie zapewniają selektywną zbiórkę odpadów ze statków w portach **dla ułatwienia ponownego użycia i recyklingu** zgodnie z wymogami unijnych przepisów w zakresie odpadów, w szczególności z dyrektywą 2008/98/WE, dyrektywą **94/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1a</sup>, 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.

---

<sup>1a</sup> **Dyrektywa 94/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych (Dz.U. L 365 z 31.12.1994, s. 10).**

## Poprawka 28

### 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 29

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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 30

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5 – ustęp 4 a (nowy)

*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 **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*

**4a. Bardzo małe porty o niskim lub minimalnym 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 je drogą elektroniczną w ramach systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 14.**

## Poprawka 31

### Wniosek dotyczący dyrektywy Sekcja 3 – tytuł

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Odprowadzanie odpadów ze statków

**Zrzuty i** odprowadzanie odpadów ze statków

*(Niniejsza poprawka łączy się z poprawką do art. 7 ust. 1)*

#### *Uzasadnienie*

*W tej sekcji należy również uwzględnić zakazy dotyczące zrzutów mające zastosowanie zgodnie z konwencją MARPOL.*

## Poprawka 32

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – tytuł

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Odprowadzanie odpadów ze statków

**Zrzuty i** odprowadzanie odpadów ze statków

*(Niniejsza poprawka łączy się z poprawką do art. 7 ust. 1)*

#### *Uzasadnienie*

*W tym artykule należy również uwzględnić zakazy dotyczące zrzutów mające zastosowanie zgodnie z konwencją MARPOL.*

## Poprawka 33

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

1. Kapitan statku zawijającego do portu Unii przed opuszczeniem portu odprowadza wszelkie odpady przewożone na statku do portowego urządzenia do odbioru odpadów **i, po opuszczeniu portu,**

normami dotyczącymi zrzutów odpadów ustanowionymi w konwencji MARPOL.

*nie ma prawa dokonywania zrzutów do morza zgodnie z odpowiednimi normami i przepisami dotyczącymi odprowadzania i zrzutów odpadów ustanowionymi w konwencji MARPOL. Wymóg ten ma również zastosowanie do osadów pochodzących z czyszczenia i napraw zbiorników balastowych zgodnie z konwencją o postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi.*

## Poprawka 34

### 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 GISIS, 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 wszystkie swoje odpady przed wypłynięciem z portu.

## Poprawka 35

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 7 – ustęp 8 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*8a. Kapitan stałej lub pływającej platformy zapewnia odprowadzanie w regularnych odstępach odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów, zgodnie z konwencją MARPOL.*

*Poprawka*

## Poprawka 36

**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.***

*Uzasadnienie*

*Mając na uwadze, że w lutym 2018 r. Podkomitet ds. Zapobiegania Zanieczyszczeniom i Reagowania (PPR) przyjął projekty poprawek przewidujące wymóg wstępnego mycia zbiorników z trwałymi substancjami utrzymującymi się na powierzchni morza i charakteryzującymi się wysoką lepkością oraz że rozważa się przyjęcie tych poprawek w załączniku II do MEPC 73, UE powinna uwzględnić te wymogi w zmienionej dyrektywie w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, nadając im tym samym status prawa UE, i dodać obowiązek usunięcia pozostałości z rurociągów wyladunkowych. W szczególności parafina usuwana na morzu trafia następnie na europejskie plaże i powoduje szkody, m.in. wśród dzikiej fauny i flory.*

**Poprawka 37**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

1. ***Pobierając opłaty od statków, państwa*** członkowskie zapewniają pokrycie kosztów eksploatacji portowych urządzeń 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 38

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

*Poprawka*

c) w celu zapewnienia maksymalnej zachęty dla statków do odprowadzania odpadów, jak określono w załączniku V do konwencji MARPOL, w tym odpadów, które zostały zebrane w sieci podczas operacji połowowych, ***a także pozostałości ładunków w postaci trwałych substancji utrzymujących się na powierzchni morza i charakteryzujących się wysoką lepkością,*** opłata pośrednia, która ma zostać pobrana, obejmuje wszelkie koszty odbioru tych odpadów za pomocą portowych urządzeń do odbioru odpadów, w celu zapewnienia statkom prawa odprowadzania odpadów bez żadnych dodatkowych opłat bezpośrednich;

## Poprawka 39

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ca) aby uniknąć sytuacji, w której koszty zbierania w portowych urządzeniach odbiorczych i późniejszego przetwarzania biernie poławianych odpadów są ponoszone przez użytkowników portów, państwa członkowskie pokrywają te koszty w całości z przychodów pochodzących z alternatywnych źródeł dochodów wymienionych w załączniku 4;***

## Poprawka 40

### Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 8 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

## Poprawka 41

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

## Poprawka 42

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. W odniesieniu do kontrolowania

*Poprawka*

5. Opłaty zostaną obniżone, jeżeli projekt, wyposażenie, **strategie dotyczące zamówień** i działalność statku są takie, że kapitan można wykazać, iż na statku powstaje zmniejszona ilość **danej kategorii odpadów, do których odnoszą się opłaty**, zaś kapitan gospodaruje odpadami w sposób zrównoważony i przyjazny dla środowiska **zgodnie z załącznikiem 4a dotyczącym statków innych niż statki rybackie i zgodnie z załącznikiem 4a dotyczącym statków rybackich. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 19, aktów delegowanych w celu zmiany załączników 4a i 4b, aby zmienić zharmonizowane wymogi minimalne.**

*Poprawka*

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

*Poprawka*

1. W odniesieniu do kontrolowania



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

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 43

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Państwa członkowskie ustanawiają procedury kontrolowania statków rybackich o pojemności brutto poniżej 100 GT, a także rekreacyjnych jednostek pływających o pojemności brutto poniżej 100 GT, w celu zapewnienia zgodności z mającymi zastosowanie wymogami niniejszej dyrektywy, i zapewniają objęcie kontrolą co najmniej 20 % całkowitej liczby statków rybackich i rekreacyjnych jednostek pływających zawijających rocznie do portów danego państwa członkowskiego.***

### Poprawka 44

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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.

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

### Poprawka 45

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**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.**

**skreśla się**

#### **Poprawka 46**

**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 47**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 14 – ustęp 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2a.** *Aby zapewnić jednolite warunki składania sprawozdań w sprawie utraty narzędzi połowowych, powierza się Komisji uprawnienia wykonawcze dotyczące określenia formy składania sprawozdań. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2.*

## **Poprawka 48**

**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 49**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 15 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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 50

### 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 **i społeczeństwa obywatelskiego**, na temat stosowania niniejszej dyrektywy w portach na terenie Unii.

#### *Uzasadnienie*

*Wymiana doświadczeń nie powinna obejmować jedynie organów krajowych i ekspertów z sektora prywatnego, lecz także ekspertów ze społeczeństwa obywatelskiego.*

## Poprawka 51

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Państwa członkowskie, nie później niż ... [12 miesięcy po terminie 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 52

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

**Artykuł 20a**

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

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

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

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;**”

((<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.)

**Uzasadnienie**

Dyrektywa 2005/35/WE ustanawia przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku zrzutów substancji zanieczyszczających ze statków. Dyrektywa ta obejmuje obecnie jedynie odpady, o których mowa w załączniku I (olej) i załączniku II (szkodliwe substancje ciekłe) do Konwencji MARPOL. Należy wprowadzić zmianę, aby uwzględnić zrzuty, o których mowa w załączniku IV (ścieki), załączniku V (śmieci) i załączniku VI (odpady zanieczyszczające powietrze). Jeśli do tego rodzaju zrzutów doszło umyślnie, przez niedbalstwo lub wskutek poważnego zaniedbania, powinny być one również traktowane jako przestępstwo.

**Poprawka 53**

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

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

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.

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, **w prawidłach 3 i 11  
załącznika IV, w prawidłach 4, 5, 6 lub 7  
załącznika V lub w prawidło 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.)

#### Uzasadnienie

*W świetle poprawki do definicji substancji zanieczyszczających należy odpowiednio zmienić  
wyjątki. Wyjątki powinny odzwierciedlać wyjątki zapisane w konwencji MARPOL.*

## Poprawka 54

### 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  
prawidło 4.2 załącznika I  **bądź**  w prawidło  
3.1.2 załącznika II do konwencji Marpol  
73/78.

(<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*

#### 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  
prawidło 4.2 załącznika I, w prawidło 3.1.2  
załącznika II, **w prawidłach 3 i 11  
załącznika IV, w prawidłach 4, 5, 6 lub 7  
załącznika V lub w prawidło 3 załącznika  
VI do konwencji Marpol 73/78 w  
aktualnym brzmieniu.**”

## Uzasadnienie

*W świetle poprawki do definicji substancji zanieczyszczających należy odpowiednio zmienić wyjątki. Wyjątki powinny odzwierciedlać wyjątki zapisane w konwencji MARPOL. W przypadku substancji zanieczyszczających, które objęte są zakresem załącznika IV, V lub VI, nie ma powodu, aby stosować inne wyjątki w cieśninach, w wyłącznej strefie ekonomicznej lub na pełnym morzu.*

### Poprawka 55

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik 4 – nagłówek 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

Kategorie kosztów funkcjonowania portowymi urządzeniami do odbioru odpadów *i zarządzania nimi oraz przychody netto z funkcjonowania tych urządzeń i zarządzania nimi*

## Uzasadnienie

*Należy podawać także przychody netto. Powinny być one wykorzystane między innymi na pokrycie kosztów biernie poławianych odpadów.*

### Poprawka 56

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Przychody netto***

***Przychody netto z programów gospodarowania odpadami oraz finansowanie na szczeblu krajowym/regionalnym, w tym składniki przychodów wymienione poniżej.***

- ***Korzyści finansowe 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.*

#### *Uzasadnienie*

*Należy wykazywać przychody netto. Powinny być one wykorzystane na pokrycie kosztów biernie poławianych odpadów.*

### **Poprawka 57**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Załącznik 4 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### **ZAŁĄCZNIK 4a**

**WYMOGI DOTYCZĄCE STATKÓW  
INNYCH NIŻ STATKI RYBACKIE W  
CELU ZAKWALIFIKOWANIA ICH DO  
OBNIŻONEJ OPŁATY, O KTÓREJ  
MOWA W ART. 8 UST. 5**

*Statek inny niż statek rybacki spełnia następujące wymogi, aby kwalifikować się do obniżonej opłaty:*

*a) przyjęcie planu gospodarowania odpadami w celu zmniejszenia ich ilości wraz ze środkami i procedurami, aby zminimalizować wprowadzanie na pokład materiału, który może stać się odpadem;*

*b) określenie środków i procedur mających na celu ograniczenie ilości odpadów powstałych podczas zaopatrzenia i aprowizacji, w tym:*

- *stosowanie materiałów w hurtowych i pochodzących z recyklingu opakowanych lub w opakowaniach nadających się do ponownego użycia i w pojemnikach;*



- **unikanie stosowania kubków, sztućców, talerzy, ręczników, ścierek i innych przyborów toaletowych jednorazowego użytku, jeżeli jest to możliwe;**
- **unikanie przedmiotów wykonanych z tworzyw sztucznych lub w opakowaniach z tworzyw sztucznych, jeżeli nie zostały one celowo zaprojektowane do ponownego użycia;**
- c) **określenie środków i procedur mających na celu ograniczenie ilości odpadów powstałych podczas wyboru materiałów do sztauowania i zabezpieczania lub ochrony ładunku przed warunkami pogodowymi, w tym:**
  - **stosowanie stałych, nadających się do ponownego użycia pokryw na ładunek zamiast jednorazowych lub nadających się do recyklingu pokryw z tworzyw sztucznych;**
  - **stosowanie systemów i metod ładowania ponownie wykorzystujących materiały do sztauowania, podpierania, okładania i pakowania;**
- d) **wprowadzenie segregacji odpadów u źródła i zbierania odpadów, w tym zapewnienie na statku czytelnie oznakowanych pojemników na śmieci do odbioru i segregacji odpadów w miarę jak powstają;**
- e) **zapewnianie szkoleń dla załogi i wprowadzenie procedur operacyjnych, które mają ograniczyć przypadkowe lub celowe zrzuty odpadów;**
- f) **wdrożenie procedur dyscyplinarnych i kar dla pracowników, którzy łamią te zasady, w wyniku czego dochodzi do zrzutów odpadów do morza.**

#### *Uzasadnienie*

*Wymogi, aby kwalifikować się do obniżki opłat, powinny zostać określone w załączniku. Wymogi te opierają się na wytycznych MARPOL. Przepisy dotyczące szkoleń dla załogi i procedur dyscyplinarnych zostały dodane przez sprawozdawcę.*

## Poprawka 58

### Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik 4 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### **ZAŁĄCZNIK 4b**

#### **WYMOGI DOTYCZĄCE STATKÓW RYBACKICH W CELU ZAKWALIFIKOWANIA ICH DO OBNIŻONEJ OPŁATY, O KTÓREJ MOWA W ART. 8 UST. 5**

*Statek rybacki spełnia następujące  
wymogi, aby kwalifikować się do  
obniżonej opłaty:*

- 1. Dla wszystkich statków rybackich:*
  - zamówienia na narzędzia  
połowowe i ich komponenty  
zaprojektowane w celu propagowania  
ponownego wykorzystywania i recyklingu  
po wycofaniu z eksploatacji;*
  - szkolenie w celu zapobiegania  
utracie narzędzi połowowych i  
odzyskiwania ich;*
  - wyladowywanie w portowych  
urządzeniach do odbioru odpadów biernie  
połowionych odpadów, które przedostają  
się do sieci podczas operacji połowowych.*
- 2. Oprócz przepisów w pkt 1, w  
przypadku statków rybackich, których  
długość przekracza 12 metrów:*
  - a) przyjęcie planu gospodarowania  
odpadami w celu zmniejszenia ich ilości  
wraz ze środkami i procedurami, aby  
zminimalizować wprowadzanie na pokład  
materiału, który może stać się odpadem;*
  - b) określenie środków i procedur  
mających na celu ograniczenie ilości  
odpadów powstałych podczas zaopatrzenia  
i aprowizacji, w tym:*
    - stosowanie materiałów w  
hurtowych i pochodzących z recyklingu*

*opakowanych lub w opakowaniach nadających się do ponownego użycia i w pojemnikach;*

*- unikanie stosowania kubków, sztućców, talerzy, ręczników, ścierek i innych przyborów toaletowych jednorazowego użytku, jeżeli jest to możliwe;*

*- unikanie przedmiotów wykonanych z tworzyw sztucznych lub w opakowaniach z tworzyw sztucznych, jeżeli nie zostały one celowo zaprojektowane do ponownego użycia;*

*c) określenie środków i procedur mających na celu ograniczenie ilości odpadów powstałych podczas wyboru materiałów do sztauowania i zabezpieczania lub ochrony ładunku przed warunkami pogodowymi, w tym:*

*- stosowanie stałych, nadających się do ponownego użycia pokryw na ładunek zamiast jednorazowych lub nadających się do recyklingu pokryw z tworzyw sztucznych;*

*- stosowanie systemów i metod ładowania ponownie wykorzystujących materiały do sztauowania, podpierania, okładania i pakowania;*

*d) wprowadzenie segregacji odpadów u źródła i zbierania odpadów, w tym zapewnienie na statku czytelnie oznakowanych pojemników na śmieci do odbioru i segregacji odpadów w miarę jak powstają;*

*e) zapewnianie szkoleń dla załogi i wprowadzenie procedur operacyjnych, które mają ograniczyć przypadkowe lub celowe zrzuty odpadów;*

*f) wdrożenie procedur dyscyplinarnych i kar dla pracowników, którzy łamią te zasady, w wyniku czego dochodzi do zrzutów odpadów do morza;*

*3. W uzupełnieniu pkt 1, w przypadku statków rybackich o długości krótszej niż 12 metrów, które pływają*

**wyłącznie na swoich wodach  
terytorialnych lub nigdy nie przebywają  
dłużej niż 24 godziny na morzu:**

**- posiadanie na pokładzie sprzętu do  
odzyskiwania utraconych narzędzi.**

#### *Uzasadnienie*

*Kryteria dotyczące obniżki opłat, powinny zostać określone w załączniku. Niektóre wymogi powinny mieć zastosowanie do wszystkich statków rybackich, niektóre tylko w uzupełnieniu do średnich/ dużych lub małych statków. Aby kwalifikować się do obniżonej opłaty, wszystkie statki rybackie powinny zaopatrzyć się w sieci ponownego użycia i nadające się do recyklingu. Średnie/duże statki rybackie powinny przyjąć środki mające na celu ograniczenie ilości odpadów w oparciu o wytyczne zapisane w konwencji MARPOL. Dla małych statków rybackich należy zastosować zachętę do posiadania na pokładzie sprzętu do odzyskiwania utraconych narzędzi.*

## PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Tytuł</b>	Portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków
<b>Odsyłacze</b>	COM(2018)0033 – C8-0014/2018 – 2018/0012(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 5.2.2018
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 5.2.2018
<b>Zaangażowane komisje - data ogłoszenia na posiedzeniu</b>	31.5.2018
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Bas Eickhout 7.3.2018
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	20.6.2018
<b>Data przyjęcia</b>	13.9.2018
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 35 -: 1 0: 6
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Marco Affronte, Margrete Auken, Catherine Bearder, Simona Bonafè, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, José Inácio Faria, Elisabetta Gardini, Arne Gericke, Jens Gieseke, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Jytte Guteland, Jean-François Jalkh, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Jiří Maštálka, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Linnéa Engström, Elena Gentile, Carolina Punset, Bart Staes, Tiemo Wölken
<b>Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego</b>	José Blanco López, Santiago Fisas Ayxelà, Tonino Picula, Lieve Wierinck

## GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

35	+
ALDE	Catherine Bearder, Carolina Punset, Lieve Wierinck
GUE/NGL	Jiří Maštálka
PPE	Birgit Collin-Langen, José Inácio Faria, Santiago Fisas Ayxelà, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean
S&D	José Blanco López, Simona Bonafè, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Jo Leinen, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Tonino Picula, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Marco Affronte, Margrete Auken, Linnéa Engström, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
ECR	John Procter

6	0
ECR	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha
ENF	Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh
PPE	Elisabetta Gardini

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się