



EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 16.1.2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí, kterou se zrušuje směrnice
2000/59/ES a mění směrnice 2009/16/ES a směrnice 2010/65/EU**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2018) 21 final} - {SWD(2018) 22 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Vypouštění odpadu z lodí představuje rostoucí hrozbu pro mořské prostředí s nákladnými environmentálními a hospodářskými důsledky. Problém odpadu v moři se v poslední době dostal do popředí pozornosti, neboť stále více vědeckých studií přináší důkazy o devastujících účincích na mořské ekosystémy a o dopadech na lidské zdraví. Většina zdrojů odpadu znečišťujícího moře se nachází na pevnině, ale na vypouštění domácího odpadu a provozního odpadu do moře se významnou měrou podílí také lodní doprava. Existují také velké obavy z eutrofizačních účinků splašků vypouštěných z lodí, zejména z velkých osobních lodí, v určitých mořských oblastech, např. v Baltském moři, jakož i z dopadů vypouštění ropného odpadu na mořský život a mořská stanoviště.

Příčiny toho, že dochází k nedovolenému vypouštění odpadu do moře, lze najít jednak u lodí samotných, zejména nesprávné palubní postupy pro nakládání s odpady, jednak na pevnině v důsledku nedostatku odpovídajících zařízení pro příjem odpadu z lodí v přístavech.

Směrnice 2000/59/ES¹ reguluje stav na pobřeží prostřednictvím ustanovení, jež zajišťují dostupnost přístavních zařízení pro příjem odpadu a předávání odpadu do těchto zařízení. Uvedená směrnice provádí příslušné mezinárodní normy, tj. normy, jež obsahuje úmluva MARPOL². Zatímco se však směrnice zaměřuje na činnosti v přístavech, úmluva MARPOL se zaměřuje hlavně na činnosti na moři. Směrnice tak nastoluje soulad s úmluvou MARPOL a doplňuje ji tím, že reguluje právní, praktické a finanční povinnosti na rozhraní pobřeží-moře. MARPOL poskytuje komplexní rámec pro řešení znečišťování různými znečišťujícími látkami pocházejícími z lodí, avšak nestanoví účinný mechanismus pro prosazování pravidel. Začlenění hlavních pojmů a povinností z úmluvy MARPOL do práva EU proto znamená, že je lze účinně prosazovat prostřednictvím právního systému EU.

Nyní, zhruba 17 let po jejím vstupu v platnost, tato směrnice vyžaduje důkladnou revizi. Současná situace je výrazně odlišná od roku 2000, kdy byla původní směrnice přijata. Úmluva MARPOL byla od té doby posílena prostřednictvím následných změn a oblast působnosti stávající směrnice a definice v ní obsažené již nejsou v souladu s mezinárodním rámcem. V důsledku toho členské státy vycházejí stále více z rámce úmluvy MARPOL, a provádění a prosazování směrnice se tak stává problematickým. Členské státy si navíc hlavní pojmy směrnice vykládají různě, což vytváří nejasnosti na lodích, v přístavech i u provozovatelů.

Účelem revize je dosáhnout vyšší úrovně ochrany mořského prostředí snížením vypouštění odpadu do moře a dosáhnout také větší efektivnosti námořních činností v přístavu snížením administrativní zátěže a aktualizací regulačního rámce. Vzhledem k tomu, že tento návrh je předkládán v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), usiluje o zjednodušení a vyjasnění právních předpisů v souladu se zásadami REFIT.

V zájmu větší jasnosti návrh stávající směrnici ruší a nahrazuje ji jedinou novou směrnicí. Rovněž obsahuje doplňkové změny směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci³ a směrnice 2010/65/EU⁴.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu, Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81.

² Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí (konsolidovaná verze).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci, Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Snížení znečištění v mořích je důležitou součástí opatření EU v oblasti námořní dopravy. Opakovaně to zdůraznilo sdělení Komise o politice EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018⁵, jež vyzývá k námořní dopravě s nulovým odpadem. Tohoto cíle lze dosáhnout dodržováním mezinárodních úmluv a norem. Úmluva MARPOL, která je příslušným mezinárodním rámcem, prodělala řadu změn, např. zavedení nových nebo přísnějších norem pro vypouštění odpadu z lodí. Tyto změny by měly být ve směrnici náležitě zohledněny.

Poskytování zařízení pro příjem odpadu v přístavech se považuje za službu, kterou přístav poskytuje svým uživatelům, jak je vymezeno v nařízení o přístavních službách⁶. Navrhovaná směrnice zohledňuje příslušné zásady a ustanovení tohoto nařízení, avšak jde nad rámec jeho požadavků v tom, že stanoví strukturu nákladů a jejich transparentnost. To má napomoci dosažení ústředního cíle navrhované směrnice, tj. snížit vypouštění odpadu do moře. Nařízení o přístavních službách se navíc vztahuje pouze na přístavy sítě TEN-T, zatímco navrhovaná směrnice se vztahuje na všechny přístavy včetně malých, např. rybářských a jachetních přístavů.

Směrnice 2010/65/EU obsahuje ustanovení o předběžném oznamování odpadu v rámci informací, jež mají být elektronicky nahlášeny prostřednictvím „jednotného vnitrostátního portálu“. Za tímto účelem bylo vypracováno elektronické hlášení o odpadu. Informace uvedené v tomto hlášení jsou následně vyměňovány prostřednictvím systému EU pro výměnu informací na moři (SafeSeaNet) a předávány modulu pro podávání zpráv v databázi státní přístavní inspekce zřízené podle směrnice 2009/16/ES za účelem usnadnění dodržování, sledování a prosazování uvedené směrnice.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Platná směrnice a tento návrh jsou plně v souladu se zásadami právních předpisů EU v oblasti životního prostředí, zejména: i) zásadou předběžné opatrnosti, ii) zásadou „znečišťovatel platí“ a iii) zásadou, že preventivní opatření by měla být přijímána pokud možno u zdroje znečištění. Přispívají také k dosažení cíle rámcové směrnice o strategii pro mořské prostředí⁷, jež usiluje o ochranu mořského prostředí a vyzývá k dosažení dobrého stavu prostředí ve všech mořských vodách EU do roku 2020. Navrhovanou směrnicí se rovněž provádí rámcová směrnice o odpadech⁸ tím, že předpokládá vylepšení postupů pro nakládání s odpadem v přístavech v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a s hierarchií odpadů v EU. Navrhovaná směrnice je rovněž v souladu se směrnicí o obsahu síry⁹, jež přispívá k udržitelnosti námořní dopravy snižováním obsahu síry v lodních palivech. Uplatňování režimu zavedeného směrnicí o obsahu síry však nesmí vést k tomu, že namísto emisí do

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/65/EU ze dne 20. října 2010 o ohlašovacích formalitách lodí příplouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich, Úř. věst. L 283, 29.10.2010, s. 1.

⁵ KOM(2009) 8, „Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018“.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů, Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1.

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/56/ES ze dne 17. června 2008, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti mořské environmentální politiky, Úř. věst. L 164, 25.6.2008, s. 19.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic, Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3.

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/33/ES ze dne 6. července 2005, kterou se mění směrnice 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech, Úř. věst. L 191, 22.7.2005, s. 59.

ovzduší dojde k vypouštění odpadu do moře nebo do jiných vod, např. do přístavů nebo ústí řek, jako vedlejší produkt použitých technologií snižování znečištění, např. systémů čištění spalín.

Navrhovaná směrnice bude mít také zásadní význam pro dosažení cíle stanoveného ve strategii Komise pro oběhové hospodářství¹⁰ – do roku 2020 snížit o 30 % množství odpadu znečišťujícího moře nalezeného na plážích a ztracených lovných zařízení nalezených v moři. Strategie pro oběhové hospodářství také uznává, že revize staré směrnice o přístavních zařízeních pro příjem odpadu může bezprostředně a významně přispět ke snížení množství odpadu v moři pocházejícího z lodí. V rámci strategie Komise pro plasty¹¹ jsou zkoumána další opatření ke snížení počtu ztracených nebo opuštěných lovných zařízení, např. prodloužení odpovědnosti výrobce a systémy zálohování a zpětného odběru lovných zařízení, která se běžně vyhazují jako odpad, a také posílení výměny informací o takovýchto systémech.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Jelikož tento návrh nahrazuje stávající směrnici, právním základem zůstává čl. 100 odst. 2 SFEU (bývalý čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES), který zahrnuje přijímání společných pravidel v oblasti námořní dopravy. Směrnice má za cíl chránit mořské prostředí před vypouštěním odpadu do moře, avšak jejím celkovým politickým cílem je usnadnit námořní dopravu a přispět k vytvoření vnitřního dopravního trhu.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Lodní doprava je mezinárodní odvětví, jehož činnosti se odehrávají v mezinárodních vodách a přístavech celého světa. Toto odvětví proto potřebuje mezinárodní pravidla, jež u znečištění pocházejícího z lodí stanoví úmluva MARPOL. Hlavní problémy mezinárodního režimu však nespočívají v nedostatečných normách, nýbrž spíše v tom, že tyto normy nejsou náležitě prováděny a prosazovány. Jedním ze základních pilířů námořní politiky EU je úsilí o harmonizované provádění mezinárodně dohodnutých pravidel, doplněné podle potřeby specifickými požadavky EU. To se také odráží v právním základu směrnice, totiž čl. 100 odst. 2 SFEU, který zahrnuje přijímání společných pravidel pro námořní dopravu. Vzhledem k tomu, že směrnice provádí úmluvu MARPOL do práva EU, má s úmluvou společný cíl, tj. ochranu mořského prostředí před znečištěním z lodí. Problém znečištění moře je typickým jevem vyskytujícím se ve všech vodách EU, a k účinnému řešení těchto otázek je proto zapotřebí společný přístup EU, jelikož nemohou být vyřešeny opatřeními jednotlivých členských států.

Aby se zamezilo dlouhým seznamům různých politik v přístavech upravujících předávání odpadu z lodí a zajistily se rovné podmínky pro přístavy i pro jejich uživatele, je nezbytná další harmonizace na úrovni EU. Jednodušší, a proto harmonizovanější provádění různých povinností na úrovni EU zlepší konkurenceschopnost a ekonomickou efektivnost odvětví lodní dopravy a současně zajistí základní podmínky v přístavech. To by mělo zabránit negativním jevům, jako je spekulativní volba přístavních zařízení pro příjem odpadu, kdy lodě ponechávají odpad na palubě, dokud ho nemohou předat v přístavu, kde je to ekonomicky nejvýhodnější. Další harmonizace režimů výjimek pro lodě zajišťující pravidelnou dopravu by také vyřešila nedostatky na lodích i v přístavech.

¹⁰ COM(2015) 614 final, „Uzavření cyklu – akční plán EU pro oběhové hospodářství“.

¹¹ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2018) 16.

Zároveň členským státům zůstává určitý prostor pro vlastní uvážení, pokud jde o provádění společných pravidel a zásad na místní úrovni / úrovni přístavů. S novou směrnicí budou i nadále rozhodovat o koncepci a fungování systémů úhrady nákladů, o výši poplatků a o vypracování plánů pro příjem a zpracování odpadu pro přístavy na svém území. Orgány členských států jsou nejpočetnější rozhodovat o míře podrobnosti a rozsahu plánů pro příjem a zpracování odpadu s ohledem na velikost a zeměpisnou polohu přístavů a na potřeby lodí, které do nich připlouvají.

• **Proporcionalita**

Návrh sleduje dvojí cíl: i) zlepšit ochranu mořského prostředí před vypouštěním odpadu z lodí a současně ii) zajistit efektivitu činností námořní dopravy v přístavech. Z posouzení dopadů vyplynulo, že vypouštění odpadu do moře pokračuje a má devastující účinky na mořské ekosystémy, zejména pokud jde o vyhazování odpadků. Stávající režim zároveň představuje pro přístavy i uživatele přístavů zbytečnou administrativní zátěž, vyvolanou hlavně nejednotností mezi povinnostmi podle směrnice a mezinárodním rámcem (tj. úmluvou MARPOL). Posouzení dopadů prokázalo proporcionalitu upřednostňované možnosti řešení problémů, v souladu s obdrženími připomínkami Výboru pro kontrolu regulace ke zprávě o posouzení dopadů.

Cílem návrhu je tyto problémy řešit prostřednictvím dalšího sladění s úmluvou MARPOL, zejména pokud jde o oblast působnosti, definice a formuláře. Navrhovaná směrnice má rovněž za cíl dosáhnout větší jednotnosti s jinými právními akty EU plným začleněním inspekci do rámce státní přístavní inspekce a sladěním se směrnicí 2002/59/ES, pokud jde o povinnosti v oblasti sledování a podávání zpráv. Tento nový přístup vychází do značné míry ze systému elektronických hlášení a výměny informací na základě stávajících elektronických systémů a ze zásady, že informace by se měly podávat pouze jednou. To by mělo usnadnit sledování a prosazování pravidel a zároveň minimalizovat s nimi spojenou administrativní zátěž.

Specifický problém odpadu v moři vyžaduje další opatření, jež by měla vést k dalšímu snížení množství odpadků vypouštěných z lodí. Toho by mělo být dosaženo kombinací pobídek a donucovacích opatření. Vzhledem k tomu, že k problému odpadu v moři významně přispívají odvětví rybolovu a rekreace, byla tato odvětví systematictěji začleněna do systému, zejména pokud jde o pobídky pro předávání odpadu na pevnině. Protože by však povinnosti v oblasti oznamování a inspekci neúměrně zatěžovaly menší plavidla a menší přístavy, uplatňuje se diferencovaný přístup podle délky a hrubé prostornosti lodí. Tento přístup bude zahrnovat tyto prvky:

- ohlašování informací obsažených v předběžném oznámení o odpadu a v potvrzení o předání odpadu bude vyžadováno pouze od plavidel o délce nejméně 45 metrů, v souladu se směrnicí 2002/59/ES,
- 20% cíl inspekci rybářských a rekreačních plavidel se bude vztahovat pouze na plavidla o hrubé prostornosti větší než 100 tun, v souladu s požadavky organizace IMO, aby byl na palubě plán nakládání s odpady,
- na obchodních plavidlech budou inspekce prováděny v rámci státní přístavní inspekce, a to na základě přístupu založeného na rizicích, což by mělo dodat systému větší účinnost a efektivnost.

Ačkoli si směrnice klade za cíl další harmonizaci hlavních pojmů režimu přístavních zařízení pro příjem odpadu za účelem zajištění společného přístupu EU na základě příslušných

mezinárodních norem, ponechává členským státům prostor pro vlastní uvážení, aby mohly rozhodovat o provozních opatřeních na úrovni přístavů na základě místních podmínek, správního uspořádání přístavu a jeho vlastnické struktury. Přiměřenost zařízení pro příjem odpadu se určuje podle velikosti, zeměpisné polohy a typu lodí, které do přístavu zajíždějí, což na druhé straně určuje míru podrobnosti a rozsah plánu pro příjem a zpracování odpadu v přístavu. Tyto plány je možné vypracovat také v geografickém kontextu, což poslouží zájmům přístavů v regionální blízkosti, jakož i zájmům regionální dopravy.

Ačkoli členské státy budou muset zajistit, aby systém úhrady nákladů zohledňoval zásady stanovené ve směrnici, zejména pokud jde o nepřímý poplatek a míru transparentnosti, budou přesto moci dle vlastního uvážení vypracovat systém poplatků a rozhodovat o přesné výši poplatků s ohledem na typ dopravy do přístavů. Toto vlastní uvážení bude více omezeno u odpadků – nejdůležitější složky odpadu v moři –, u nichž musí být náklady pokryty nepřímým poplatkem v plném rozsahu. Vzhledem ke zvláště nepříznivým účinkům plastů a jiných složek odpadků z lodí na mořské prostředí je nutné pomocí maximální finanční pobídky zajistit, aby byly odpadky předávány při každé návštěvě přístavu a nebyly vypouštěny do moře.

- **Volba nástroje**

V zájmu jasného a jednotného právního znění bylo shledáno, že nejvhodnějším právním řešením je návrh jedné nové směrnice. Alternativní varianta – navrhnout soubor změn stávající směrnice – byla zamítnuta, protože by vyžadovala velký počet změn. Možnost nového nařízení byla rovněž zamítnuta, jelikož by neposkytla členským státům dostatečnou pružnost rozhodovat o nejlepších prováděcích politikách pro své přístavy, které se velice liší co do velikosti, polohy, vlastnictví a správního uspořádání.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX-POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex-post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Z hodnocení *ex-post* vyplynulo, že směrnice byla odpovídajícím nástrojem pro dosažení cíle snížit vypouštění odpadu do moře a měla jasnou přidanou hodnotu EU. Přestože se však objem odpadu předávaného na pevnině zvýšil, vývoj u jednotlivých kategorií odpadu je nerovnoměrný. Významné množství odpadu se navíc i nadále vypouští do moře. Je to především důsledek rozdílného výkladu a provádění hlavních povinností vyplývajících ze stávající směrnice, např. poskytování odpovídajících přístavních zařízení pro příjem odpadu, koncepce a fungování systémů úhrady nákladů a prosazování povinnosti předávat odpad.

Pojem přiměřenosti přístavních zařízení pro příjem odpadu nebyl ve staré směrnici jasně vymezen, což vyvolávalo u uživatelů a provozovatelů přístavů nejasnosti. Navíc nedostatek konzultací s uživateli přístavů, jakož i nejednotnost s právními předpisy EU o nakládání s odpady na pevnině vedly k situacím, kdy v přístavech nejsou vždy k dispozici odpovídající zařízení. Během konzultace si například zúčastněné strany stěžovaly na to, že v přístavech neexistuje oddělený sběr odpadu, který byl předtím v souladu s mezinárodními normami na palubě roztríděn. Kromě toho panovala nejistota ohledně rozsahu povinnosti předávat odpad s ohledem na normy pro vypouštění odpadu podle úmluvy MARPOL, včetně vymezení dostatečné skladovací kapacity lodě jako nejdůležitější výjimky, kdy loď může opustit přístav, aniž by svůj odpad předala.

Nejasný byl i právní a správní rámec inspekci přístavních zařízení pro příjem odpadu, jakož i základ pro tyto inspekce a jejich pravidelnost. Rovněž výjimky pro lodě zajišťující pravidelnou dopravu byly uplatňovány z různých důvodů a za různých podmínek, což vytvářelo zbytečnou administrativní zátěž. Tyto problémy snižovaly účinnost systému při plnění jeho hlavního cíle, tj. snižovat vypouštění odpadu do moře.

Další problémy, na které poukázalo hodnocení *ex-post*:

- směrnice není plně v souladu s příslušnými politikami EU, jako jsou právní předpisy EU v oblasti nakládání s odpady a jejich klíčové zásady, které nebyly v přístavech plně prováděny,
- do směrnice nebyly zapracovány významné změny v mezinárodním právním rámci (úmluva MARPOL),
- nedostatečně systematické vedení záznamů o odpadu předávaném v přístavech a nedostatečná výměna informací mezi členskými státy bránily účinnému sledování a prosazování směrnice a vedly k závažným mezerám v údajích o tocích odpadu v přístavech EU.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Uskutečnily se pravidelné konzultace se širokou škálou skupin zúčastněných stran v rámci podskupiny pro přístavní zařízení pro příjem odpadu, která byla zřízena v rámci Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu s cílem pomoci při revizi. Tato podskupina, jež sdružuje hlavní skupiny zúčastněných stran, tj. vnitrostátní orgány členských států, přístavy, vlastníky lodí, provozovatele přístavních zařízení pro příjem odpadu a nevládní organizace činné v oblasti životního prostředí, shromažďuje subjekty s vysokou úrovní odborných znalostí o přístavních zařízeních pro příjem odpadu za účelem nakládání s odpadem z lodí. Během několika schůzek podskupina posoudila a projednala navrhovaná opatření a varianty revize a její doporučení byla při vypracování návrhu řádně přezkoumána a zohledněna. Shrnutí výsledku diskusí podskupiny je uvedeno v přílohách pracovního dokumentu útvarů Komise¹².

Obecně se zúčastněné strany vyslovují pro revizi, která má za cíl další sladění s úmluvou MARPOL, zejména pokud jde o rozsah požadavků na povinné předávání odpadu, a která stanoví konkrétní opatření na řešení problému odpadu v moři. Podskupina opakovaně zdůraznila, že v souvislosti s režimem přístavních zařízení pro příjem odpadu je nutné řádně provádět zásady EU pro nakládání s odpady a také dále harmonizovat režim výjimek a systémy úhrady nákladů, aniž by se vůči přístavům EU zaváděl přístup „jednoho systému vhodného pro všechny“. Podskupina dále projednala způsoby, jak zlepšit sledování a prosazování pravidel a jak by mohlo tento proces usnadnit elektronické podávání zpráv a výměna údajů.

V rámci postupu posouzení dopadů proběhla otevřená veřejná konzultace, která vyvolala reakci širokého spektra zúčastněných stran. Poté se uskutečnila cílená konzultace zaměřená na všechny zúčastněné strany v oblasti přístavů. Tyto konzultace ukázaly, že mezi nejdůležitější příčiny celkových problémů s odpadem vypouštěným do moře patří nedostatečné pobídky a nedostatečné prosazování pravidel. V obou kolech konzultací bylo rovněž poukázáno na to, že základním důvodem zbytečné administrativní zátěže je nejednotnost definic a formulářů a různé režimy výjimek.

¹² Příloha 2, strana 7, Souhrnná zpráva o konzultaci se zúčastněnými stranami.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Návrh vychází z informací shromážděných a analyzovaných během postupů hodnocení a posouzení dopadů, pro něž byly provedeny externí studie. Technickou pomoc a konkrétní údaje dále poskytla Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA).

Studie z roku 2015 pro účely hodnocení *ex-post* posoudila údaje obdržené od 40 velkých obchodních přístavů a na základě toho byla vypracována časová řada týkající se předávání odpadu za období 2004–2013. Část údajů pocházela z dřívějších studií agentury EMSA o provádění směrnice a byla doplněna průzkumem u zúčastněných stran.

Podpůrná studie provedená v roce 2016 jako podklad k **posouzení dopadů** za účelem revize směrnice usilovala o doplnění údajů o objemu odpadu předávaného v přístavech, které byly zjištěny v rámci předchozích studií (Ramboll 2012 a Panteia 2015), za období 2013–2015. Byly získány aktualizované údaje o předávání odpadu v tomto období od 29 ze 40 dříve posuzovaných přístavů. Kromě toho podpůrná studie pro posouzení dopadů použila model pro výpočet rozdílu v množství odpadu, tzv. model MARWAS, který měří: i) rozdíl mezi odpadem, jehož předání do přístavů, u nichž obdrženy údaje o předávání, lze předpokládat na základě provozu směřujícího do těchto přístavů během určeného časového úseku, a ii) absolutním objemem odpadu, který byl během tohoto období do těchto přístavů předán. Do modelu byly zadány údaje o pohybu lodí pro 29 sledovaných přístavů, které poskytla agentura ESMA. Podpůrná studie provedla také posouzení environmentální zranitelnosti různých regionálních mořských oblastí vůči různým kategoriím odpadu z lodí. Tato metodika je podrobně vysvětlena v příslušné příloze pracovního dokumentu útvarů Komise, který je připojen k tomuto návrhu¹³.

Výše uvedená podskupina pro přístavní zařízení pro příjem odpadu poskytovala během celého procesu soustavnou podporu.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů zkoumalo různé možnosti politiky pro revizi směrnice na základě těchto hlavních zásad:

- 1) oblast působnosti revize, rozsah legislativních změn a vypracování právně nevynutitelných pokynů;
- 2) oblast působnosti požadavku na povinné předávání odpadu; volba sladění s normami úmluvy MARPOL pro vypouštění odpadu, nebo snaha o režim s nulovým vypouštěním odpadu v důsledku jeho úplného předávání v přístavech. To má také dopad na jiné aspekty, např. na uplatňování systémů úhrady nákladů a na prosazování pravidel,
- 3) potenciál z hlediska řešení specifického problému odpadu v moři pocházejícího z lodí (většinou odpadky z lodí),
- 4) potenciál z hlediska snížení administrativní zátěže a zjednodušení režimu v souladu s cíli REFIT.

Tyto zásady jsou zohledněny v níže uvedených cílech politiky.

MOŽNOST 1: základní scénář. Podle této varianty se neplánují žádné legislativní změny směrnice. Namísto toho by byly vypracovány právně nevynutitelné pokyny a byl by dále

¹³ Příloha 4, strana 23, Analytické modely použité při přípravě posouzení dopadů.

rozšířen elektronický informační a kontrolní systém vytvořený podle čl. 12 odst. 3 stávající směrnice na základě elektronického podávání zpráv do systémů SafeSeaNet a THETIS (databáze státní přístavní inspekce).

MOŽNOST 2: minimální revize. Tato varianta předpokládá cílené iniciativy a nevelké právní úpravy v souvislosti s úmluvou MARPOL a s příslušnými právními předpisy Unie, vycházející ze základního scénáře. Zejména by uvedla oblast působnosti do souladu s úmluvou MARPOL prostřednictvím začlenění odpadu zahrnutého v příloze VI úmluvy a aktualizace odkazů na právní předpisy Unie v oblasti životního prostředí.

MOŽNOST 3: sladění s úmluvou MARPOL. Tato varianta usiluje o další přiblížení k úmluvě MARPOL, zejména při stanovení oblasti působnosti povinného předávání odpadu v souladu s normami MARPOL pro vypouštění odpadu, což by řešilo nezákonné vypouštění odpadu do moře. Tato možnost také zahrnuje začlenění inspekci přístavních zařízení pro příjem odpadu do státní přístavní inspekce a obsahuje úplnou škálu opatření zaměřených na zlepšení přiměřenosti zařízení a na ekonomické pobídky pro lodě, aby jim předávaly svůj odpad.

MOŽNOST 4: režim přístavních zařízení EU pro příjem odpadu jdoucí nad rámec úmluvy MARPOL. Cílem této varianty je posílit stávající režim podle směrnice způsobem sahajícím nad rámec úmluvy MARPOL. Povinné předávání odpadu by se vztahovalo na veškerý odpad z lodí včetně odpadu, který se podle úmluvy MARPOL smí vypouštět do moře. Tato možnost rovněž obsahuje úplnou škálu opatření zaměřených na zlepšení přiměřenosti zařízení a na poskytování správných pobídek pro předávání odpadu.

MOŽNOSTI 3B a 4B: varianty pro řešení odpadu v moři v rámci možností 3 a 4 uvedených výše. Tyto varianty se týkají výlučně problému odpadu v moři pocházejícího z lodí (především vypouštění odpadků). Obsahují pobídky i donucovací opatření, jakož i návrh plně zahrnout do oblasti působnosti směrnice rybářská a rekreační plavidla, byť s diferencovaným přístupem při prosazování pravidel na základě hrubé prostornosti.

Posouzení dopadů dospělo k závěru, že upřednostňovanou možností je možnost politiky 3B, neboť sladuje cíle snížit vypouštění odpadu do moře, zejména pak vypouštění odpadků, se zamýšleným snížením administrativní zátěže prostřednictvím dalšího sladění s úmluvou MARPOL.

Předpokládá se, že upřednostňovaná možnost politiky:

- bude mít příznivý dopad na životní prostředí, neboť by měla vést k podstatnému snížení nezákonného vypouštění ropného odpadu, odpadních vod, odpadků a odpadu ze systémů čištění spalín („praček“),
- významně přispěje k oběhovému hospodářství prostřednictvím zvláštních opatření zaměřených na snížení množství odpadu v moři, včetně odpadu pocházejícího z odvětví rybolovu a rekreace, a na zlepšení postupů pro nakládání s odpadem v přístavu,
- povede ke snížení nákladů na prosazování pravidel a k podstatnému snížení administrativních nákladů,
- vytvoří další pracovní místa, zejména u subjektů zpracovávajících odpad a v odvětví cestovního ruchu v pobřežních oblastech,

- povede ke zvýšení povědomí o odpovědnosti za ochranu životního prostředí, pokud jde o problém odpadu v moři, a to jak na pevnině, tak na lodích.

Předpokládá se, že upřednostňovaná možnost **povede k dalším nákladům na dodržování předpisů a provozním nákladům** vyplývajícím zejména z investic do sběru odpadu v přístavech, sladění systémů úhrady nákladů a vývoje nové kapacity pro příjem a zpracování nových toků odpadu. Lze však očekávat, že tyto náklady budou omezené. Předpokládaná výše těchto nákladů je popsána v posouzení dopadů, jež obsahuje pracovní dokument útvarů Komise připojený k tomuto návrhu¹⁴. Přesné vyčíslení celkových nákladů na dodržování předpisů však nebylo možné uvést v důsledku nedostatku údajů.

Posouzení dopadů bylo v květnu 2017 předloženo Výboru pro kontrolu regulace ke schválení. Výbor vydal kladné stanovisko s výhradami¹⁵. Ve svém stanovisku výbor vyjádřil obavy, pokud jde o přidanou hodnotu směrnice ve srovnání s úmluvou MARPOL, a požádal o další vysvětlení ohledně vztahu mezi oběma režimy a toho, v jaké míře jsou navržené možnosti v souladu s úmluvou nebo sahají nad její rámec. V této souvislosti výbor také vznesl několik otázek týkajících se proporcionality upřednostňované možnosti, zejména proto, že obsahuje více konkrétních požadavků na menší plavidla a stále existuje určitá nejistota, pokud jde o přesnou výši nákladů na dodržování předpisů a investičních nákladů souvisejících s touto variantou. Tyto připomínky byly řešeny takto:

- Bylo poskytnuto další vysvětlení k tomu, jak směrnice hodlá provést příslušné povinnosti podle úmluvy MARPOL prostřednictvím přístupu založeného na regulaci přístavů a že usiluje nejen o prosazování těchto požadavků prostřednictvím právního režimu EU, ale nabízí také přidanou hodnotu, pokud jde o jejich provádění v členských státech, a to zejména prostřednictvím dalších prvků, jako jsou plány pro příjem a zpracování odpadu, systémy úhrady nákladů v přístavech a režim výjimek pro lodě zajišťující pravidelnou dopravu. Byla začleněna tabulka umožňující srovnání mezi oběma nástroji, jakož i přehled nejdůležitějších změn úmluvy MARPOL za posledních 15 let.
- Byla začleněna tabulka porovnávající různé možnosti politiky s úmluvou MARPOL. Bylo rovněž objasněno, že upřednostňovaná možnost založená na sladění s úmluvou MARPOL není totéž jako plné sladění, neboť to by znamenalo ústup od zásadních povinností, jež se ukázaly jako velmi důležité a užitečné, jak bylo uvedeno v hodnocení směrnice *ex-post* (v rámci programu REFIT). Bylo poskytnuto další vysvětlení s cílem prokázat proporcionalitu každé z variant a poskytnuto více informací ohledně toho, jak upřednostňovaná možnost navrhuje nově vymezit postavení menších plavidel, tj. rybářských lodí a rekreačních plavidel, a uplatnit při prosazování pravidel diferencovaný přístup založený na hrubé prostornosti a celkové délce plavidel.
- Kromě toho bylo vyvinuto další úsilí s cílem získat od přístavů kvantitativní údaje týkající se některých klíčových povinností, které jsou součástí upřednostňované možnosti. Avšak jelikož jde o komerčně citlivé údaje, byla reakce jen omezená a popis nákladů na dodržování předpisů a na investice je většinou i nadále kvalitativní.

¹⁴ Pracovní dokument útvarů Komise – Posouzení dopadů, strana 60 (náklady na dodržování předpisů) a strana 73 (závěr).

¹⁵ Stanovisko k posouzení dopadů / Přístavní zařízení pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu, 23. června 2017, [http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/\[...\]](http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/ [...]).

- **Posouzení územního dopadu**

Navrhovaná revize má důležitou regionální dimenzi vzhledem k různosti přímořských oblastí v EU a k místním specifikům přístavů. Proto bylo provedeno posouzení územního dopadu. Posouzení poukázalo na specifické problémy, jimž mohou být při uplatňování režimu přístavních zařízení pro příjem odpadu vystaveny přístavy nacházející se na malých ostrovech a na odlehlých místech, ale dospělo také k závěru, že nová směrnice může těmto regionům přinést prospěch, zejména z hlediska rozvoje cestovního ruchu, zaměstnanosti a správy věcí veřejných. Navzdory regionálním rozdílům však z posouzení územního dopadu vyplývá důrazný požadavek na harmonizaci klíčových aspektů směrnice. Výsledky posouzení územního dopadu byly shrnuty v souhrnné zprávě, která je připojena k pracovnímu dokumentu útvarů Komise připojenému k tomuto návrhu.

- **Účelnost a zjednodušování právních předpisů**

Vzhledem k tomu, že návrh je iniciativou předkládanou v rámci programu REFIT, jeho cílem je zjednodušit právní rámec a snížit administrativní zátěž.

Díky lepšímu sladění definic s úmluvou MARPOL lze také do směrnice v plném rozsahu začlenit standardní formuláře pro oznámení o odpadu a potvrzení o předání odpadu, jež vypracovala organizace IMO. Takovým způsobem se lze v nejvyšší možné míře vyhnout zdvojování formulářů a systémů. Kromě toho se navrhuje začlenit inspekce přístavních zařízení pro příjem odpadu do režimu státní přístavní inspekce a za účelem usnadnění sledování a prosazování pravidel využít informační a kontrolní systém, který byl vyvinut na základě stávající směrnice (čl. 12 odst. 3) a je založen na elektronickém podávání zpráv do systémů SafeSeaNet a THETIS. Předpokládá se, že tato opatření přinesou snížení administrativních nákladů o 7,1 milionu EUR, neboť by měla vést k efektivnějším inspekčním. Rovněž se předpokládá, že navrhované revize zvětší obchodní příležitosti pro provozovatele zařízení pro nakládání s odpadem a pro subjekty v odvětvích rekreace a cestovního ruchu, což jsou většinou malé a střední podniky, jelikož v přístavech se bude vykládat více odpadu, což povede k čistšímu mořskému prostředí s příznivými důsledky pro místní a regionální cestovní ruch.

Návrh nové směrnice ponechává značný prostor pro volné uvážení, takže členské státy mohou: i) organizovat zařízení pro příjem odpadu ve svých přístavech, což bude zachyceno v plánech pro příjem a zpracování odpadu, a ii) koncipovat vhodné systémy poplatků s ohledem na velikost a zeměpisnou polohu přístavů, jakož i na typ dopravy do těchto přístavů.

Navrhovaná revize předpokládá další rozvoj a provoz systému pro informování, sledování a prosazování pravidel, který byl již zřízen podle stávající směrnice, aby se usnadnilo sledování a prosazování dané směrnice. Tento systém bude vycházet ze systému Unie pro výměnu informací na moři, který byl zaveden podle směrnice 2002/59/ES, a z inspekční databáze zřízené podle směrnice 2009/16/ES. Údaje budou předávány elektronicky pomocí „jednotného vnitrostátního portálu“ v souladu se směrnicí 2010/65/EU a vyměňovány mezi členskými státy pro účely sledování a prosazování pravidel. Návrh také dále standardizuje formáty pro elektronické podávání zpráv: potvrzení o předání odpadu, oznámení o odpadu a výjimky pro lodě zajišťující pravidelnou dopravu.

- **Základní práva**

Návrh nemá žádné dopady z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsob monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

K návrhu je přiložen plán provádění, jenž uvádí výčet akcí, které jsou nutné k provedení opatření, a vymezuje hlavní technické, právní a časové problémy spojené s prováděním.

Byly určeny odpovídající způsoby monitorování a podávání zpráv. Důležitou úlohu v tomto procesu plní agentura EMSA, protože odpovídá za vývoj a provoz elektronických datových systémů pro námořní dopravu.

Platná směrnice již vyzývá k vytvoření společného informačního a kontrolního systému, který by: i) identifikoval lodě, které nepředaly svůj odpad, a ii) ověřil, zda bylo dosaženo cílů směrnice. V posledních letech se tento systém rozvíjel na základě stávajících databází: konkrétně systém SafeSeaNet zajistil elektronické podávání zpráv a výměnu informací obsažených v předběžném oznámení o odpadu a v rámci inspekční databáze (THETIS) byl vyvinut samostatný modul EU pro podávání zpráv o výsledcích inspekci přístavních zařízení pro příjem odpadu. Kromě toho byly podniknuty kroky s cílem zajistit, aby informace uložené v systému SafeSeaNet byly systematicky předávány do databáze THETIS-EU, což umožní sledovat a prosazovat povinnost předávání odpadu. S navrhovanou směrnicí bude tento systém dále vylepšen a měl by také obsahovat základní informace o dostupnosti zařízení pro příjem odpadu v přístavech EU. Tyto informace budou rovněž zasílány do GISIS, globálního integrovaného systému informací o lodích organizace IMO, aby se zajistilo, že členské státy podáváním zpráv podle směrnice současně splní své mezinárodní oznamovací povinnosti.

Při sledování provádění navrhované směrnice bude pomáhat také agentura EMSA. Vzhledem k tomu, že úplný cyklus plánovaných prováděcích návštěv agentury EMSA má podle plánu trvat 5 let¹⁶, je cyklus hodnocení směrnice stanoven v sedmiletých intervalech.

Rovněž se plánuje, že bude zřízena odborná skupina složená ze zástupců z členských států a z jiných příslušných odvětví. Skupina si bude vyměňovat informace a zkušenosti s prováděním směrnice a bude poskytovat Komisi poradenství.

- **Informativní dokumenty (u směrnice)**

Informativní dokumenty se nevyžadují, jelikož cílem návrhu je zjednodušit a vyjasnit stávající režim.

6. PODROBNÉ VYSVĚTLENÍ KONKRÉTNÍCH USTANOVENÍ NÁVRHU

Navrhovaná směrnice v co možná největší míře sladí režim EU s úmluvou MARPOL, zejména pokud jde o oblast působnosti, definice a formuláře. Úplné sladění však není možné, protože směrnice je zaměřena na činnosti v přístavech, zatímco úmluva MARPOL je zaměřena na činnosti na moři. Směrnice vychází z povinností, jež členské státy přijaly podle úmluvy MARPOL, ale jde dále v tom, že podrobně řeší právní, provozní a finanční odpovědnost všech provozovatelů. Navrhovaná směrnice, podobně jako ta předchozí, má

¹⁶ Jak je stanoveno v metodice EMSA pro návštěvy členských států, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

navíc širší oblast působnosti, neboť se vztahuje na všechna námořní plavidla a na všechny přístavy EU, které tato plavidla navštěvují.

Hlavní oblasti, ve kterých se se směrnice a úmluva MARPOL budou i nadále lišit, se týkají těchto aspektů:

- přijímání plánů pro příjem a zpracování odpadu,
- vypracování a provozování systémů úhrady nákladů,
- povinného ohlašování informací z předběžného oznámení o odpadu a z potvrzení o předání odpadu,
- inspekčního režimu,
- režimu výjimek pro lodě zajišťující pravidelnou dopravu.

Mnohé z těchto rozdílů v režimu EU napomáhají lepšímu provádění a prosazování režimu, který stanoví úmluva MARPOL.

Nejdůležitější změny, jež zavádí nová směrnice, jsou popsány níže.

Název, oblast působnosti a definice:

Název bude změněn tak, aby výslovně odkazoval na předávání odpadu z lodí, protože to bude lépe vyjadřovat hlavní cíl směrnice.

V **článku 2** se definice pojmu „lodní odpad“ nahrazuje obecnější definicí „odpad z lodí“, který je definován ve vztahu k příslušným přílohám úmluvy MARPOL. Tato definice bude rovněž zahrnovat kategorii „zbytky lodního nákladu“, jakož i odpad spadající pod přílohu VI úmluvy MARPOL, tj. zbytky ze systémů čištění spalín, jež sestávají z kalu a prcí vody odvedené z těchto systémů. Odstranění rozdílu mezi lodním odpadem a zbytky lodního nákladu a zajištění plného souladu s definicemi úmluvy MARPOL umožňuje další sladění se standardními formuláři a osvědčeními organizace IMO. Do definice odpadů z lodí byl zahrnut pasivně vylovený odpad, tj. odpad zachycený v sítích během rybolovných činností, s cílem zajistit, aby byla přijata vhodná opatření pro předání tohoto druhu odpadu subjekty v odvětví rybolovu do přístavních zařízení pro příjem odpadu, a to vzhledem k jeho významu v rámci odpadu znečišťujícího moře. Byly doplněny jasné a aktualizované odkazy na příslušné právní předpisy EU.

Odpovídající přístavní zařízení pro příjem odpadu:

Pojem „odpovídajících přístavních zařízení pro příjem odpadu“ byl srozumitelněji popsán v souladu s pokyny organizace IMO. Do **článku 4** byl výslovně zahrnut požadavek tříděného sběru odpadu podle rámcové směrnice o odpadech, který má být v přístavech uplatňován. To je zvláště důležité v případech, kdy byl odpad předtím na palubě roztříděn v souladu s mezinárodními normami a standardy.

Pokud jde o plány pro příjem a zpracování odpadu, které pomáhají dosáhnout přiměřenosti přístavních zařízení pro příjem odpadu, je v **článku 5** a **příloze 1** kladen větší důraz na požadavky konzultace. Bylo rovněž vyjasněno, co představuje „odpovídající plán“, „významné změny“ takového plánu a „regionální kontext“, ve kterém může být vypracován.

Pobídky pro předávání odpadu:

Aby se zajistilo, že budou stanoveny správné pobídky pro předávání různých druhů odpadu přístavním zařízením pro příjem odpadu, stanoví **článek 8** hlavní zásady, které je třeba začlenit a použít v každém systému poplatků stanoveném podle této směrnice. Sem patří souvislost mezi účtovaným poplatkem a náklady na přístavní zařízení pro příjem odpadu, výpočet „významného příspěvku“, který má být pokryt nepřímým poplatkem, a hlavní požadavky týkající se transparentnosti. Do směrnice je zařazena nová **příloha 4**, která poskytuje přehled různých druhů nákladů na systém přístavních zařízení pro příjem odpadu, přičemž se rozlišuje mezi přímými a nepřímými náklady.

Ačkoli článek 8 nepředepisuje jeden konkrétní systém, který je nutné uplatňovat ve všech přístavech EU, je navrhovaný systém úhrady nákladů přísnější, pokud jde o zásady, jež mají být uplatněny při stanovení nepřímého poplatku za odpadky, včetně pasivně uloveného odpadu. Jelikož vypouštění odpadků významně přispívá k širšímu problému odpadu v moři, navrhuje se systém „bez zvláštního poplatku“, při kterém by platba nepřímého poplatku měla dát loďm právo předat všechny odpadky, jež má na palubě, aniž by musely platit jakékoli další přímé poplatky (založené na objemu). Jelikož do systému nepřímých poplatků budou zahrnuty i rybářská a rekreační plavidla, měl by tento systém řešit také likvidaci rybářských sítí po skončení jejich životnosti a pasivně uloveného odpadu.

Článek 8 rovněž posiluje koncepci „ekologických lodí“, která již byla vypracována a je uplatňována jednotlivými přístavy v souladu s mezinárodními standardy a certifikačními systémy. Podle této koncepce by u lodí, jež mohou prokázat udržitelné nakládání s odpady na palubě, měl být uplatňován snížený poplatek za odpad, jehož kritéria bude muset Komise dále stanovit v aktu v přenesené pravomoci.

Prosazování požadavku na povinné předávání odpadu:

Formulář předběžného oznámení o odpadu, na který se odkazuje v **článku 6**, byl plně sladěn s oběžníkem IMO MEPC/834 a je uveden v nové příloze 2 směrnice. Rozsah povinnosti předávat veškerý odpad byla stanovena v souladu s úmluvou MARPOL, takže směrnice o přístavních zařízeních pro příjem odpadu odpovídá režimu MARPOL pro vypouštění odpadu: tam, kde úmluva MARPOL zakazuje vypouštět odpad do moře, směrnice o přístavních zařízeních pro příjem odpadu vyžaduje předání tohoto odpadu včetně zbytků lodního nákladu přístavním zařízením pro příjem odpadu na pevnině. Díky tomuto přístupu není nutné žádné konkrétní ustanovení o předávání zbytků lodního odpadu, jak tomu bylo podle staré směrnice. **Článek 7** kromě toho požaduje, aby bylo loďm po předání odpadu vydáno potvrzení o předání odpadu obsahující informace, které by loď měla před odplutím elektronicky nahlásit do systému pro informování, sledování a prosazování pravidel, tj. do SafeSeaNet.

Článek 7 omezuje uplatnění výjimky založené na dostatečné skladovací kapacitě na situace, kdy se následující přístav určení nachází v EU a kdy existuje jistota, pokud jde o dostupnost odpovídajících přístavních zařízení pro příjem odpadu. Toto posouzení by mělo být provedeno na základě informací o odpovídajících přístavních zařízeních pro příjem odpadu v přístavech EU, které jsou zpřístupněny v systému pro informování, sledování a prosazování pravidel začleněném v systému SafeSeaNet. Tento návrh dále předpokládá, že Komise prostřednictvím prováděcího aktu přijme konkrétní metody pro výpočet dostatečné skladovací kapacity lodě.

Pokud jde o inspekční režim, **článek 10** stanoví, že inspekce přístavních zařízení pro příjem odpadu musí být plně začleněny do režimu státní přístavní inspekce stanoveného podle směrnice 2009/16/ES a musí uplatňovat přístup založený na rizicích, pokud loď spadá do

oblasti působnosti uvedené směrnice. Aby se zajistilo, že každá inspekce provedená v rámci státní přístavní inspekce ověří také soulad s požadavky týkajícími se přístavních zařízení pro příjem odpadu, je třeba provést určité změny směrnice 2009/16/ES, které jsou stanoveny v **článku 21**. Zároveň se stanoví samostatný inspekční režim pro rybářská a rekreační plavidla a domácí plavidla o hrubé prostornosti větší než 100 tun, jelikož na tato plavidla se směrnice o státní přístavní inspekci nevztahuje. Výsledky inspekci provedených na těchto plavidlech budou muset být zaznamenány v systému pro informování, sledování a prosazování pravidel, a to ve zvláštním modulu EU v rámci databáze THETIS.

Režim výjimek pro lodě zajišťující pravidelnou dopravu:

Článek 9 návrhu stanoví další harmonizaci kritérií pro výjimky, zejména co představuje „loď zajišťující pravidelnou dopravu“ s „častými a pravidelnými zastávkami v přístavech“ a kdy je „dostatečně prokázáno zajištění“ předání odpadu a zaplacení poplatku. Zavádí se standardní osvědčení o udělení výjimky, které by mělo být prostřednictvím elektronického hlášení do systému SafeSeaNet uvedeno v systému pro informování, sledování a prosazování pravidel, takže členské státy si informace uvedené v osvědčení mohou následně vyměňovat.

Rybářská a rekreační plavidla:

Ve směrnici bylo nově definováno postavení rybářských plavidel a malých rekreačních plavidlech vzhledem k tomu, že poměrně významně přispívají k problému odpadu v moři. Podle stávající směrnice jsou rybářská plavidla i malá rekreační plavidla osvobozena od některých klíčových povinností, avšak tyto výjimky byly nově definovány tak, že větší lodě jsou do těchto povinností zahrnuty na základě délky a hrubé prostornosti, aby se zajistila proporcionalita režimu.

Pokud jde o systémy úhrady nákladů, budou rybářská a rekreační plavidla podléhat nepřímému poplatku. Podobně jako jiná plavidla budou tedy rybářská a rekreační plavidla povinna platit přístavu poplatek bez ohledu na to, zda nějaký odpad předají, či nikoli. To by však zároveň mělo dávat těmto lodím právo předávat všechny své odpadky, aniž by musely platit jakékoli další poplatky, včetně poplatků z opuštěných lovných zařízení a pasivně vyloveného odpadu. Co se týče ostatních druhů odpadu, bude se obecná povinnost uhradit nepřímý poplatek ve výši nejméně 30 % vztahovat také na předávání odpadu odvětvími rybolovu a rekreace.

Hlášení informací uvedených v oznámení o odpadu a v potvrzení o předání odpadu bude vyžadováno pouze u rybářských a rekreačních plavidel o délce nejméně 45 metrů. Vyžadovat, aby plavidla nedosahující této prahové hodnoty podávala elektronická hlášení před příplutím a před odplutím, by bylo nepřiměřené, protože tyto lodě obvykle nejsou vybaveny pro elektronická hlášení a ani přístavy, které je přijímají, nejsou schopny elektronická oznámení při každé návštěvě přístavu zpracovávat. To bylo také uvedeno v posouzení dopadů, které je přiloženo k návrhu¹⁷.

Pokud jde o prosazování pravidel, směrnice stanoví, že inspekce se musí provést nejméně u 20 % všech rybářských a rekreačních plavidel o hrubé prostornosti větší než 100 tun, jež ročně příplují do přístavů příslušného členského státu. Tato prahová hodnota se shoduje s požadavkem úmluvy MARPOL, aby lodě o hrubé prostornosti větší než 100 tun měly na palubě plán manipulace s odpadky.

¹⁷

Pracovní dokument útvarů Komise – Posouzení dopadů, oddíl 5.2.5, strana 46.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí, kterou se zrušuje směrnice 2000/59/ES a mění směrnice 2009/16/ES a směrnice 2010/65/EU**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁸,s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁹,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Námořní politika Unie je zaměřena na dosažení vysokého stupně bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Tohoto cíle lze dosáhnout dodržováním mezinárodních smluv, kodexů a usnesení za současného zachování svobody plavby, jak je stanovena Úmluvou Organizace spojených národů o mořském právu (UNCLOS).
- (2) Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí (dále jen „úmluva MARPOL“) stanoví všeobecný zákaz vypouštění odpadu z lodí do moře, ale upravuje také podmínky, za nichž lze určité druhy odpadu do mořského životního prostředí vypouštět. Úmluva MARPOL požaduje, aby členské státy v přístavech zajistily odpovídající zařízení pro příjem odpadu.
- (3) Unie provádí úmluvu MARPOL prostřednictvím směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES²⁰, přičemž uplatňuje přístup založený na regulaci přístavů. Cílem směrnice 2000/59/ES je sladit zájmy v oblasti hladkého provozu námořní dopravy s ochranou mořského prostředí.
- (4) V posledních dvou desetiletích úmluva MARPOL a její přílohy prošly důležitými změnami, jež zavedly přísnější normy a zákazy pro vypouštění odpadu z lodí do moře.
- (5) Příloha VI úmluvy MARPOL zavedla normy pro vypouštění nových kategorií odpadu, zejména zbytků ze systémů čištění spalin, jež sestávají z kalů a prací vody odvedené z recirkulace. Tyto kategorie odpadu by měly být začleněny do oblasti působnosti směrnice.

¹⁸ Úř. věst. C , , s. .¹⁹ Úř. věst. C , , s. .²⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu (Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81).

- (6) Dne 15. dubna 2014 Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“) přijala konsolidované pokyny pro provozovatele a uživatele přístavních zařízení pro příjem odpadu (MEPC.1/Circular 834), včetně standardního formátu pro oznámení o odpadu, potvrzení o předání odpadu a hlášení údajných nedostatků přístavních zařízení pro příjem odpadu.
- (7) Navzdory tomuto vývoji v oblasti regulace stále dochází k vypouštění odpadu do moře. Je tomu tak v důsledku souběhu několika faktorů: v přístavech nejsou vždy k dispozici odpovídající přístavní zařízení pro příjem odpadu, prosazování pravidel je často nedostatečné a neexistují dostatečné pobídky pro předávání odpadu na pevnině.
- (8) Směrnice 2000/59/ES od svého vstupu v platnost přispěla ke zvýšení objemu odpadu, který se předává do přístavních zařízení pro příjem odpadu, a jako taková se ukázala být účinným nástrojem při snižování vypouštění odpadu do moře, jak bylo konstatováno při hodnocení směrnice v rámci programu REFIT.
- (9) Hodnocení REFIT rovněž prokázalo, že směrnice 2000/59/ES nebyla zcela účinná v důsledku nesouladu s rámcem úmluvy MARPOL. Členské státy si kromě toho klíčové pojmy v této směrnici, jako např. odpovídající zařízení, předběžné oznámení o odpadu, povinné předávání odpadu do přístavních zařízení pro příjem odpadu a výjimky pro lodě zajišťující pravidelnou dopravu, vykládaly různým způsobem. Hodnocení vyzvalo k větší harmonizaci těchto pojmů a k dalšímu sladění s úmluvou MARPOL s cílem odstranit zbytečnou administrativní zátěž pro přístavy i pro jejich uživatele.
- (10) Směrnice rovněž napomáhá uplatňování hlavních právních předpisů a zásad v oblasti životního prostředí v souvislosti s přístavy a s nakládáním s odpady z lodí. Důležitými nástroji v této souvislosti jsou zejména směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES²¹ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/56/ES²².
- (11) Směrnice 2008/98/ES stanoví hlavní zásady pro nakládání s odpadem včetně zásady „znečišťovatel platí“ a hierarchie způsobů nakládání s odpady, která vyzývá přednostně k opětovnému použití a recyklaci odpadů než k jiným formám využití a odstraňování odpadů a požaduje vytvoření systémů pro tříděný sběr odpadu. Tyto povinnosti se vztahují i na nakládání s odpadem z lodí.
- (12) Tříděný sběr odpadu z lodí, včetně opuštěných lovných zařízení, je nezbytný pro zajištění jeho dalšího využití v řetězci následného nakládání s odpady. V souladu s mezinárodními normami a standardy se odpadky na palubě lodí často třídí a právní předpisy Unie by měly zajistit, aby toto úsilí spojené s tříděním odpadu na palubě nebylo znehodnoceno neexistencí opatření pro tříděný sběr odpadu na pevnině.
- (13) Ačkoli většina odpadu v moři pochází z činností na pevnině, významným přispěvatelem je rovněž námořní doprava včetně odvětví rybolovu a rekreace, kde jsou odpadky včetně plastů a opuštěných lovných zařízení vypouštěny přímo do moře.
- (14) Strategie Komise pro oběhové hospodářství²³ stanovila cíl snížit do roku 2020 odpad v moři o 30 % a uznala, že specifickou úlohu v této souvislosti musí sehrát směrnice

²¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic (Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3).

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/56/ES ze dne 17. června 2008, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti mořské environmentální politiky (rámcová směrnice o strategii pro mořské prostředí) (Úř. věst. L 164, 25.6.2008, s. 19).

²³ Sdělení Komise COM(2015) 614, „Uzavření cyklu – akční plán EU pro oběhové hospodářství“, oddíl 5.1.

2000/59/ES zajištěním dostupnosti odpovídajících zařízení pro příjem odpadu, jakož i stanovením správné úrovně pobídek a prosazováním předávání odpadu do zařízení na pevnině.

- (15) Přístavní zařízení pro příjem odpadu je považováno za přiměřené, je-li schopno splnit potřeby lodí, jež běžně přístav využívají, aniž by způsobovalo nepřiměřené zdržení. Přiměřenost se týká jednak provozních podmínek zařízení vzhledem k potřebám uživatelů, jednak řízení vlivu zařízení na životní prostředí v souladu s právními předpisy Unie v oblasti odpadu.
- (16) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1069/2009²⁴ vyžaduje, aby mezinárodní odpad ze stravovacích zařízení byl odstraněn spaláním nebo zahrabáním na povolené skládce, včetně odpadu z lodí zajiždějících do přístavů EU, jež mohly být ve styku s vedlejšími produkty živočišného původu na palubě. Aby tento požadavek neomezoval podporu dalšího opětovného použití a recyklace odpadu z lodí, je třeba usilovat o lepší třídění odpadu na palubě tak, aby nedocházelo k případné kontaminaci odpadu, např. obalů.
- (17) K zajištění odpovídající úrovně přístavních zařízení pro příjem odpadu je nezbytné vypracování a přehodnocování plánu pro příjem a zpracování odpadu na základě konzultace se všemi příslušnými uživateli přístavů. Z praktických a organizačních důvodů mohou sousedící přístavy ve stejném regionu chtít vypracovat společný plán, který bude zahrnovat dostupnost přístavních zařízení pro příjem odpadu v každém z přístavů, na něž se plán bude vztahovat, a současně stanoví společný správní rámec.
- (18) Pro účinné řešení problému odpadu v moři má zásadní význam stanovit správnou úroveň pobídek pro předávání odpadu, a zejména odpadků, do přístavních zařízení pro příjem odpadu. Toho lze dosáhnout prostřednictvím systému úhrady nákladů, jenž vyžaduje uložení nepřímého poplatku, který je splatný bez ohledu na to, zda k předání odpadu došlo, či nikoli, a který by měl poskytovat právo na předání odpadu bez dalších přímých poplatků. Do tohoto systému by vzhledem k tomu, že se podílejí na výskytu odpadu v moři, měla být zahrnuta i odvětví rybolovu a rekreace.
- (19) V souvislosti s nakládáním s odpadem by měla být dále rozpracována koncepce „ekologických lodí“, aby u lodí, jež omezí svůj odpad na palubě, bylo možné uplatňovat účinný systém odměn.
- (20) Zbytky lodního nákladu po vykládce nákladu v terminálu zůstávají majetkem vlastníka nákladu a často mají hospodářskou hodnotu. Z tohoto důvodu by zbytky lodního nákladu neměly být zahrnuty do systémů úhrady nákladů a neměl by se na ně vztahovat nepřímý poplatek; poplatek za předání zbytků lodního nákladu by měl být hrazen uživatelem přijímacího zařízení, jak je upřesněno ve smluvním ujednání mezi zúčastněnými stranami nebo v jiných místních ujednáních.
- (21) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352²⁵ zahrnuje poskytování přístavních zařízení pro příjem odpadu mezi služby v oblasti působnosti uvedeného nařízení. Stanoví pravidla týkající se transparentnosti systému účtování poplatků za využívání přístavních služeb, konzultace s uživateli přístavu a postupy řešení stížností.

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1069/2009 ze dne 21. října 2009 o hygienických pravidlech pro vedlejší produkty živočišného původu a získané produkty, které nejsou určeny k lidské spotřebě, a o zrušení nařízení (ES) č. 1774/2002 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 1).

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1).

Směrnice jde nad rámec nařízení (EU) 2017/352 tím, že stanoví podrobnější požadavky pro fungování a koncepci systémů úhrady nákladů pro přístavní zařízení pro příjem odpadu z lodí a transparentnost struktury nákladů.

- (22) Vedle poskytování pobídek pro předávání odpadu je mimořádně důležité účinné prosazování povinnosti předávat odpad, při němž by měl uplatňován přístup založený na rizicích v souladu se směrnicí 2009/16/ES²⁶, což již neodpovídá 25% cíli pro provádění prohlídek, jež stanoví směrnice 2000/59/ES pro plavidla spadající do oblasti její působnosti.
- (23) Jednou z hlavních překážek účinného prosazování povinnosti předávat odpad bylo, že členské státy si různým způsobem vykládaly a různým způsobem realizovaly výjimku založenou na dostatečné skladovací kapacitě lodě. Aby nedocházelo k tomu, že uplatňování této výjimky bude podryvat hlavní cíl směrnice, měla by být dále upřesněna, zejména pokud jde o následující přístav určení, a dostatečná skladovací kapacita by měla být v přístavech Unie stanovena harmonizovaným způsobem, na základě společné metodiky a společných kritérií.
- (24) Mělo by se usnadnit sledování a prosazování pravidel prostřednictvím systému založeného na elektronickém podávání zpráv a výměně informací. Za tímto účelem by měl být dále rozvinut stávající informační a kontrolní systém zřízený podle směrnice 2000/59/ES a měl by být dále provozován na základě stávajících elektronických datových systémů, zejména systému EU pro výměnu informací na moři (SafeSeaNet) a inspekční databáze (THETIS). Systém by měl rovněž obsahovat informace o přístavních zařízeních pro příjem odpadu, která jsou k dispozici v jednotlivých přístavech.
- (25) Úmluva MARPOL vyžaduje, aby smluvní strany měly aktuální informace o svých přístavních zařízeních pro příjem odpadu a aby tyto informace sdělovaly organizaci IMO. IMO za tímto účelem vytvořila databázi přístavních zařízení pro příjem odpadu v rámci svého globálního integrovaného systému informací o lodích (dále jen „systém GISIS“). Díky ohlášení těchto informací do systému pro informování, sledování a prosazování pravidel, který se zřizuje touto směrnicí, a následnému předání těchto informací prostřednictvím tohoto systému do systému GISIS by členské státy již nemusely tyto informace organizaci IMO vykazovat odděleně.
- (26) Je zapotřebí další harmonizace režimu výjimek pro lodě zajišťující pravidelnou dopravu s častými a pravidelnými zastávkami v přístavech, zejména vyjasnění používaných pojmů a podmínek, jimiž se udělování takových výjimek řídí. Z hodnocení REFIT a posouzení dopadů vyplynulo, že nedostatečná harmonizace podmínek a udělování výjimek vedla ke zbytečné administrativní zátěži pro lodě a přístavy.
- (27) Podskupina pro přístavní zařízení pro příjem odpadu, jež byla zřízena v rámci Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu a která sdružuje širokou škálu odborníků v oblasti znečištění z lodí a nakládání s odpadem z lodí, poskytla Komisi cenné poradenství a odborné znalosti. Bylo by žádoucí tuto skupinu zachovat jako samostatnou odbornou skupinu pro výměnu zkušeností získaných při provádění této směrnice.
- (28) Pravomoci svěřené Komisi k provádění směrnice 2000/59/ES by měly být aktualizovány v souladu se Smlouvou o fungování Evropské unie (SFEU).

²⁶

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

- (29) Aby bylo možné stanovit metodiku pro uplatňování výjimky na základě dostatečné skladovací kapacity a pro další rozvoj systému pro informování, sledování a prosazování pravidel zřízeného podle této směrnice, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Prováděcí akty by měly být přijímány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011.
- (30) Ke zohlednění vývoje na mezinárodní úrovni a na podporu ekologicky vhodných postupů nakládání s odpadem na lodích by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 SFEU, pokud jde o změny této směrnice s cílem aktualizovat odkazy na mezinárodní nástroje a přílohy a měnit odkazy na mezinárodní nástroje, aby se v případě potřeby zabránilo uplatňování změn těchto mezinárodních nástrojů pro účely této směrnice, a vypracovat společná kritéria pro uznávání „ekologických lodí“, aby byl těmto lodím přiznán snížený poplatek za odpady. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (31) Jelikož cíle této směrnice – ochrany mořského prostředí před vypouštěním odpadu do moře – nemůže být uspokojivě dosaženo jednostranným postupem členských států, ale spíše jej z důvodu rozsahu opatření může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (32) Pro Unii jsou příznačné regionální rozdíly na úrovni přístavů, jak bylo též prokázáno v posouzení územního dopadu. Přístavy se liší zeměpisnou polohou, velikostí, správním uspořádáním a vlastnictvím a jsou charakterizovány typem lodí, které do nich běžně připlouvají. Systémy nakládání s odpadem kromě toho odrážejí rozdíly na úrovni obcí a v infrastruktuře pro následné nakládání s odpadem.
- (33) Směrnice 2000/59/ES by proto měla být zrušena,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

ODDÍL 1: OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Cílem této směrnice je chránit mořské prostředí před nepříznivými účinky vypouštění odpadu z lodí, jež používají přístavy v Unii, a současně zajistit hladký provoz námořní dopravy prostřednictvím zlepšování dostupnosti odpovídajících přístavních zařízení pro příjem odpadu a předávání odpadu do těchto zařízení.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- a) „lodí“ námořní plavidlo jakéhokoliv typu provozované v mořském prostředí, včetně rybářských plavidel a rekreačních plavidel, která neslouží pro obchodní účely, křídlových člunů, vznášedel, ponorek a plovoucích zařízení;

- b) „úmluvou MARPOL“ Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí v platném znění;
- c) „odpadem z lodí“ veškerý odpad včetně zbytků lodního nákladu, který se vytváří během provozu lodi nebo během nakládky, vykládky či čištění, nebo odpad zachycený v sítích během rybolovných činností, který spadá do oblasti působnosti příloh I, II, IV, V a VI úmluvy MARPOL;
- d) „zbytky lodního nákladu“ zbytky jakéhokoli materiálu, které zůstanou na palubě nebo v podpalubí lodi po nakládce a vykládce, včetně přebytků z nakládky a vykládky či rozlití, ať již v suchém nebo mokřém stavu nebo nerozpuštěné v mycí vodě, s výjimkou prachu z nákladu, který zůstane na palubě po zametání, či prachu na vnějších plochách lodi;
- e) „přístavním zařízením pro příjem odpadu“ jakékoliv pevné, plovoucí nebo pohyblivé zařízení, které je schopné přijímat odpad z lodí;
- f) „rybářským plavidlem“ jakákoliv loď vybavená nebo využívaná k lovu ryb nebo jiných mořských živočichů pro obchodní účely;
- g) „rekreačním plavidlem“ loď jakéhokoliv typu s délkou trupu 2,5 metru a větší, bez ohledu na způsob pohonu, určená pro sportovní nebo rekreační účely, která neslouží pro obchodní účely;
- h) „domácím plavidlem“ loď plující pod vlajkou členského státu, která provozuje výlučně vnitrostátní plavbu v tomto členském státě;
- i) „vnitrostátní plavbou“ plavba v námořních oblastech z přístavu členského státu do stejného přístavu nebo jiného přístavu tohoto členského státu;
- j) „přístavem“ místo nebo zeměpisná oblast vybavená takovými úpravami nebo zařízeními, které umožňují přistání lodí, včetně oblasti kotviště spadající do jurisdikce přístavu;
- k) „odpadem ze stravovacích zařízení“ veškerý potravinářský odpad včetně použitého kuchyňského oleje s původem v restauracích, stravovacích zařízeních a kuchyních;
- l) „dostatečnou skladovací kapacitou“ dostatek kapacity pro uchování odpadu na lodi od okamžiku vyplutí až do následujícího přístavu určení, včetně odpadu, který pravděpodobně vznikne během plavby;
- m) „pravidelnou dopravou“ provoz na základě zveřejněného nebo plánovaného seznamu časů odplutí a příplutí mezi určenými přístavy nebo opakované přeplavby, jež představují uznaný časový plán;
- n) „pravidelnými zastávkami v přístavu“ opakované plavby stejné lodě podle neměnného vzoru mezi určenými přístavy nebo série plaveb z a do jednoho a téhož přístavu bez mezipřistání;
- o) „častými zastávkami v přístavu“ příplutí lodě do jednoho a téhož přístavu, které se uskutečňuje nejméně jednou za čtrnáct dní;
- p) „systémem GISIS“ globální integrovaný systém informací o lodích zřízený Mezinárodní námořní organizací;

„Odpad z lodí“ definovaný v písmenech c) a d) se považuje za odpad ve smyslu čl. 3 odst. 1 směrnice 2008/98/ES²⁷.

Článek 3 **Oblast působnosti**

Tato směrnice se vztahuje na:

- a) všechny lodě bez ohledu na to, pod jakou vlajkou plují, směřující do přístavu členského státu nebo v něm provozované, s výjimkou veškerých válečných lodí, pomocných válečných plavidel či jiných lodí v majetku státu nebo jím provozovaných a využívaných dočasně pouze pro vládní neobchodní účely;
- b) všechny přístavy členských států, které běžně využívají lodě spadající pod písmeno a).

Členské státy přijmou taková opatření, která zajistí, aby lodě, jež nespádají do oblasti působnosti této směrnice, předávaly svůj odpad způsobem odpovídajícím této směrnici.

ODDÍL 2: POSKYTOVÁNÍ ODPOVÍDAJÍCÍCH PŘÍSTAVNÍCH ZAŘÍZENÍ PRO PŘÍJEM ODPADU

Článek 4 **Přístavní zařízení pro příjem odpadu**

1. Členské státy zajistí dostupnost přístavních zařízení pro příjem odpadu, která splňují potřeby lodí běžně využívajících přístav, aniž by docházelo k jejich nepřiměřenému zdržení.
2. Členské státy zajistí, aby:
 - a) přístavní zařízení pro příjem odpadu byla schopna přijímat všechny druhy a množství odpadu z lodí běžně využívajících přístav s ohledem na provozní potřeby uživatelů přístavu, velikost a zeměpisnou polohu přístavu, typ lodí připlouvajících do přístavu a výjimky uvedené v článku 9;
 - b) formality týkající se použití zařízení byly jednoduché a rychlé, aby nedocházelo k nepřiměřenému zdržení lodí, a poplatky účtované za předávání odpadu neodrazovaly lodě od využívání přístavních zařízení pro příjem odpadu;
 - c) přístavní zařízení pro příjem odpadu umožňovala nakládat s lodním odpadem ekologicky vhodným způsobem v souladu s požadavky směrnice 2008/98/ES a dalších příslušných právních předpisů Unie o odpadech. Za tímto účelem členské státy stanoví tříděný sběr odpadu z lodí v přístavech, jak je požadováno v právních předpisech Unie týkajících se odpadu, zejména ve směrnici 2008/98/ES, směrnici 2012/19/EU a směrnici 2006/66/ES. Ustanovení písmene c) se použijí, aniž jsou dotčeny přísnější požadavky zavedené nařízením (ES) č. 1069/2009 pro nakládání s odpadem ze stravovacích zařízení vzniklým v mezinárodní přepravě.

²⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic, Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3.

3. Členské státy použijí formuláře a postupy stanovené organizací IMO pro hlášení údajných nedostatků přístavních zařízení pro příjem odpadu státu přístavu.
Veškeré informace obdržené prostřednictvím tohoto ohlašovacího postupu se rovněž elektronicky zašlou do části systému pro informování, sledování a prosazování pravidel uvedené v článku 14 této směrnice.
4. Členské státy všechny nahlášené případy údajných nedostatků vyšetří a zajistí, aby všechny strany účastníci se předávání nebo příjmu odpadu z lodí mohly požadovat náhradu škody způsobené nepřiměřeným zdržením.

Článek 5

Plány pro příjem a zpracování odpadu

1. Po průběžných konzultacích se zúčastněnými stranami, zejména s uživateli přístavu nebo jejich zástupci, je pro každý přístav zaveden a prováděn odpovídající plán pro příjem a zpracování odpadu. Tyto konzultace by měly probíhat jak během přípravy návrhu plánů, tak po jejich přijetí, zejména pokud došlo k významným změnám v souvislosti s požadavky článků 4, 6 a 7. Podrobné požadavky na vytvoření takových plánů jsou stanoveny v příloze 1.
2. Členské státy zajistí, aby provozovatelům lodí byly jasné sděleny následující informace z plánů pro příjem a zpracování odpadu týkající se dostupnosti odpovídajících zařízení pro příjem odpadu v jejich přístavech a souvisejících nákladů, a aby tyto informace byly zpřístupněny buď prostřednictvím internetových stránek přístavů, nebo v tištěné formě:
 - a) umístění přístavních zařízení pro příjem odpadu pro každé přístaviště;
 - b) seznam odpadů z lodí, se kterými přístav běžně nakládá;
 - c) seznam kontaktních míst, provozovatelů a nabízených služeb;
 - d) popis postupu předávání odpadu;
 - e) popis systémů úhrady nákladů a
 - f) popis postupu hlášení údajných nedostatků přístavního zařízení pro příjem odpadu.

Tyto informace se rovněž elektronicky nahlásí do části systému pro informování, sledování a prosazování pravidel uvedené v článku 14 této směrnice v souladu se směrnicí 2002/59/ES.

3. Plány pro příjem a zpracování odpadu podle odstavce 1 lze z důvodů efektivity vypracovat společně pro dva nebo více sousedících přístavů v téže regionu s vhodným zapojením každého přístavu, jsou-li určeny potřeby a dostupnost zařízení pro příjem odpadu pro každý přístav.
4. Členské státy vyhodnotí a schválí plán pro příjem a zpracování odpadu, sledují jeho provádění a podrobují jej opětovnému schválení nejméně každé tři roky po jeho schválení či opětovném schválení a vždy, když dojde k významnějším změnám v provozu přístavu. Tyto změny spočívají mimo jiné v strukturálních změnách provozu v přístavu, rozvoji nové infrastruktury, změnách v poptávce po přístavních zařízeních pro příjem odpadu a v jejich poskytování a nových technikách zpracování odpadu na palubě.

ODDÍL 3

PŘEDÁVÁNÍ ODPADU Z LODÍ

Článek 6

Předběžné oznámení o odpadu

1. Provozovatel, zástupce nebo velitel lodi spadající do oblasti působnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES²⁸, jiné než rybářská plavidla nebo rekreační plavidla kratší než 45 metrů, jež směřuje do přístavu EU, přesně vyplní formulář v příloze 2 a oznámí orgánu nebo subjektu určenému k tomuto účelu členským státem, ve kterém se přístav nachází, tyto informace:
 - a) nejméně 24 hodin před příplutím, je-li znám přístav určení;
 - b) jakmile je znám přístav určení, je-li tato informace známa méně než 24 hodin před příplutím;
 - c) nejpozději při vyplutí z předchozího přístavu, je-li délka plavby kratší než 24 hodin.
2. Informace uvedené v odstavci 1 se elektronicky nahlásí do části systému pro informování, sledování a prosazování pravidel uvedené v článku 14 této směrnice v souladu se směrnicí 2010/65/EU a směrnicí 2002/59/ES.
3. Informace podle odstavce 1 se uchovávají na palubě přinejmenším do následujícího přístavu určení a na žádost jsou poskytovány příslušným orgánům členských států.
4. Členské státy zajistí řádné prověření informací oznámených podle tohoto článku a jejich bezodkladné předání příslušným donucovacím orgánům.

Článek 7

Předávání odpadu z lodí

1. Velitel lodi využívající přístav Unie předá před opuštěním tohoto přístavu veškerý odpad na palubě lodi přístavnímu zařízení pro příjem odpadu v souladu s příslušnými normami úmluvy MARPOL pro vypouštění odpadu.
2. Po předání provozovatel zařízení pro příjem odpadu nebo orgán přístavu, ve kterém byl odpad předán, přesně vyplní formulář v příloze 3 a vydá lodi osvědčení o předání odpadu.

Tento požadavek se nepoužije v malých přístavech bez obsluhy nebo v odlehlých přístavech pod podmínkou, že členský stát, ve kterém se takový přístav nachází, nahlásí tuto informaci elektronicky do části systému pro informování, sledování a prosazování pravidel uvedené v článku 14 této směrnice.
3. Provozovatel, zástupce nebo velitel lodi, jež spadá do oblasti působnosti směrnice 2002/59/ES, před vyplutím nahlásí elektronicky informace obsažené v potvrzení o předání odpadu do části systému pro informování, sledování a prosazování pravidel uvedené v článku 14 této směrnice v souladu se směrnicí 2010/65/EU a směrnicí 2002/59/ES.

²⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS (Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10).

4. Informace podle odstavce 2 se uchovávají na palubě přinejmenším dva roky a na žádost jsou poskytovány orgánům členských států.
5. Aniž jsou dotčena ustanovení odstavce 1, může loď pokračovat do následujícího přístavu určení, aniž by předala odpad, pokud:
 - a) loď připlouvá do kotviště pouze na dobu kratší než 24 hodin nebo za nepříznivých povětrnostních podmínek;
 - b) z informací poskytnutých v souladu s přílohami 2 a 3 vyplývá, že je na lodi dostatek vyhrazené skladovací kapacity pro veškerý odpad, který byl a bude vytvořen během plánované plavby do následujícího přístavu určení.
6. Aby se zajistily jednotné podmínky pro uplatnění výjimky založené na dostatečné vyhrazené skladovací kapacitě, Komisi se svěřuje prováděcí pravomoc, pokud jde o stanovení metod, jež mají být použity pro výpočet dostatečné vyhrazené skladovací kapacity na lodi. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 20 odst. 2.
7. Pokud se následující přístav určení nachází mimo EU nebo existují-li důvody k domněnce, že v následujícím přístavu určení nejsou k dispozici odpovídající zařízení, nebo není-li tento přístav znám, členský stát požaduje, aby loď před vyplutím z přístavu předala veškerý svůj odpad.
8. Odstavec 2 se použije, aniž jsou dotčeny přísnější požadavky pro lodě přijaté v souladu s mezinárodními právními předpisy.

Článek 8 **Systémy úhrady nákladů**

1. Členské státy zajistí uhrazení nákladů na provoz přístavních zařízení pro příjem a zpracování odpadu z lodí, jiných než zbytků lodního nákladu, z poplatků vybíraných od lodí. Tyto náklady zahrnují položky uvedené v příloze 4.
2. Systém úhrady nákladů nesmí lodě motivovat k tomu, aby vypouštěly odpad do moře. Za tímto účelem členské státy při koncipování a provozování systémů úhrady nákladů v přístavech uplatní tyto zásady:
 - a) část poplatku hrazeného loděmi tvoří nepřímý poplatek, který se platí bez ohledu na to, zda byl odpad přístavnímu zařízení pro příjem odpadu předán, či nikoli;
 - b) nepřímý poplatek pokrývá nepřímé administrativní náklady, jakož i významnou část přímých provozních nákladů určených v příloze 4. Tato významná část přímých provozních nákladů představuje nejméně 30 % celkových ročních přímých nákladů na skutečné předávání odpadu;
 - c) s cílem poskytnout co největší pobídku pro předávání odpadu podle definice v příloze V úmluvy MARPOL, včetně odpadu zachyceného v sítích během rybolovných operací, pokrývá účtovaný nepřímý poplatek veškeré náklady přístavních zařízení na příjem tohoto odpadu, aby bylo zajištěno právo na předání bez jakýchkoli dalších přímých poplatků;
 - d) nepřímý poplatek nepokrývá odpad ze systémů čištění spalín, u něhož jsou náklady hrazeny podle typu a množství předaného odpadu.
3. Pokud existuje část nákladů neuhrazená z poplatku podle písmene b), je hrazena podle typu a množství odpadu, který loď skutečně předá.

4. Poplatky mohou být stanoveny diferencovaně, mimo jiné podle kategorie, typu a velikosti lodě a typu provozu, který loď zajišťuje, jakož i s ohledem na služby poskytované mimo běžnou pracovní dobu přístavu.
5. Poplatky se sníží, jsou-li konstrukce, vybavení a provoz lodě takové, že lze prokázat, že loď vytváří menší množství odpadu a se svým odpadem nakládá udržitelným a ekologicky vhodným způsobem. Komise je zmocněna prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 19 stanovit kritéria pro určení toho, že loď splňuje požadavky stanovené v tomto odstavci, pokud jde o nakládání s odpadem na palubě.
6. Za účelem zajištění spravedlivých, transparentních a nediskriminačních poplatků odrážejících náklady na zařízení a nabízené, popřípadě využitě služby, zpřístupní se všem uživatelům přístavu informace o výši poplatků a základu, podle kterého se vypočítávají.

Článek 9 **Výjimky**

1. Členské státy mohou loď vplouvající do jejich přístavů kumulativně osvobodit od povinností podle článku 6, čl. 7 odst. 1 a článku 8, pokud existují dostatečné důkazy, že:
 - a) loď zajišťuje pravidelnou dopravu s častými a pravidelnými zastávkami v přístavech;
 - b) existuje ujednání zajišťující předávání odpadu a placení poplatků v přístavu na trase lodi;
 - c) ujednání podle písmene b) je prokázáno podepsanou smlouvou s přístavem nebo smluvní stranou v odvětví odpadu, potvrzeními o předání odpadu a potvrzením, že toto ujednání bylo akceptováno všemi přístavy na trase lodi. Aby představovalo dostatečný důkaz v souladu s tímto odstavcem, uzavře se ujednání o předávání odpadu a placení poplatku v přístavu EU.
2. Je-li udělena výjimka, členský stát, ve kterém se daný přístav nachází, vydá osvědčení o udělení výjimky ve formátu stanoveném v příloze 5, v němž potvrdí, že loď splňuje nezbytné podmínky a požadavky pro uplatnění výjimky, a stanoví trvání výjimky.
3. Informace z osvědčení o udělení výjimky nahlásí členské státy elektronicky do části systému pro informování, sledování a prosazování pravidel uvedené v článku 14 této směrnice v souladu s ustanoveními směrnice 2002/59/ES.
4. Členské státy zajistí účinné sledování a prosazování ujednání o předávání a placení platných pro lodě, jimž byla udělena výjimka, připlouvající do jejich přístavů.

ODDÍL 4: PROSAZOVÁNÍ PRAVIDEL

Článek 10 **Inspekce**

Členské státy zajistí, aby jakákoliv loď mohla být podrobena inspekci za účelem ověření, zda splňuje požadavky této směrnice.

Článek 11

Inspekce v rámci státní přístavní inspekce

U lodí spadajících do oblasti působnosti směrnice 2009/16/ES se inspekce provádějí v souladu s uvedenou směrnicí tak, že každá taková inspekce zahrnuje ověření, zda loď splňuje požadavky článků 6, 7 a 9.

Článek 12

Inspekce mimo rámec státní přístavní inspekce

1. Pokud jde o inspekce lodí, které nespádají do oblasti působnosti směrnice 2009/16/ES, členské státy zajistí, aby byly inspekce provedeny alespoň u 20 % z celkového počtu jednotlivých plavidel každé kategorie, jež jsou uvedeny níže:
 - a) domácí plavidla plující pod jejich vlajkou o hrubé prostornosti 100 tun a více připlouvající každoročně do příslušného členského státu;
 - b) rybářská plavidla o hrubé prostornosti 100 tun a více připlouvající každoročně do příslušného členského státu;
 - c) rekreační plavidla o hrubé prostornosti 100 tun a více připlouvající každoročně do příslušného členského státu.
2. Výsledky inspekcí podle odstavce 1 se zaznamenají do části systému pro informování, sledování a prosazování pravidel uvedené v článku 15 této směrnice.
3. Členské státy stanoví postupy pro inspekce rybářských plavidel o hrubé prostornosti menší než 100 tun, jakož i rekreačních plavidel o hrubé prostornosti menší než 100 tun s cílem zajistit dodržování použitelných požadavků této směrnice.
4. Není-li orgán členského státu spokojen s výsledky inspekce, zajistí, aniž je dotčeno uplatňování sankcí podle článku 16, aby loď neopustila přístav, dokud nepředá svůj odpad přístavnímu zařízení na příjem odpadu v souladu s článkem 7.

Článek 13

Systém pro informování, sledování a prosazování pravidel

Provádění a prosazování směrnice je usnadněno elektronickým podáváním zpráv a výměnou informací mezi členskými státy v souladu s články 14 a 15.

Článek 14

Podávání zpráv a výměna informací

1. Podávání zpráv a výměna informací je založena na systému Unie pro výměnu informací na moři (SafeSeaNet) podle čl. 22a odst. 3 a přílohy III směrnice 2002/59/ES.
2. Členské státy zajistí, aby byly elektronicky a v přiměřené lhůtě v souladu se směrnicí 2010/65/EU hlášeny tyto údaje:
 - a) informace o skutečném čase příplutí a odplutí každé lodě spadající do oblasti působnosti směrnice 2002/59/ES, která vplouvá do přístavu EU, společně s identifikací dotyčného přístavu;
 - b) informace z oznámení o odpadu, jak je uvedeno v příloze 2;
 - c) informace z potvrzení o předání odpadu, jak je uvedeno v příloze 3;

- d) informace z osvědčení o udělení výjimky, jak je uvedeno v příloze 5.
3. Členské státy zajistí, aby informace o skutečném čase příplutí a odplutí hlásily také rybářská a rekreační plavidla o hrubé prostornosti vyšší než 100 tun vplouvající do přístavu Unie.
4. Informace nahlášené pro účely článku 4 a čl. 5 odst. 2 následně Komise zašle do databáze přístavních zařízení pro příjem odpadu organizace IMO v rámci systému GISIS.

Článek 15

Záznamy o inspekcích

1. Komise zřídí, udržuje a aktualizuje inspekční databázi, k níž jsou připojeny všechny členské státy a která obsahuje všechny informace nezbytné pro zavedení systému inspekce stanoveného touto směrnicí. Tato databáze je založena na inspekční databázi podle článku 24 směrnice 2009/16/ES a má funkce podobné funkcím uvedené databáze.
2. Členské státy zajistí, aby informace o inspekcích provedených podle této směrnice, včetně informací týkajících se nesouladu a vydaných zákazů vyplutí, byly neprodleně zaneseny do inspekční databáze, jakmile byla dokončena zpráva o inspekci nebo byl zrušen zákaz vyplutí nebo byla udělena výjimka.
3. Členské státy zajistí, aby informace zanesené do inspekční databáze byly schváleny do 72 hodin.
4. Komise zajistí, aby bylo možné získávat z inspekční databáze jakékoli příslušné údaje nahlášené členskými státy pro účely sledování provádění této směrnice.
5. Členské státy mají k zaznamenaným informacím kdykoli přístup.

Článek 16

Sankce

Členské státy stanoví pravidla týkající se sankcí za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

ODDÍL 5: ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 17

Výměna zkušeností

Komise organizuje výměnu informací mezi vnitrostátními orgány a odborníky z členských států, včetně odborníků ze soukromého sektoru, týkající se uplatňování této směrnice v přístavech Unie.

Článek 18

Postup provádění změn

1. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 19 za účelem změny příloh této směrnice a odkazů na nástroje organizace IMO v míře

nezbytné k uvedení do souladu s právem Unie nebo za účelem zohlednění vývoje na mezinárodní úrovni, zejména na úrovni IMO.

2. Přílohy lze také změnit, je-li nezbytné zlepšit provádění a sledování opatření zavedených touto směrnicí, zejména ustanovení článků 6, 7 a 9, aby se zajistilo účinné oznamování a předávání odpadu a náležité uplatňování výjimek.
3. Ve výjimečných případech, je-li to řádně zdůvodněno odpovídající analýzou Komise, a s cílem zabránit závažnému a nepřijatelnému ohrožení námořní bezpečnosti, zdraví, životních nebo pracovních podmínek na lodích či mořského prostředí nebo zabránit nesouladu s námořními předpisy Unie je Komise zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 19, jimiž se mění tato směrnice, s cílem neuplatňovat pro účely této směrnice změnu úmluvy MARPOL.
4. Tyto akty v přenesené pravomoci musí být přijaty alespoň tři měsíce před uplynutím lhůty, která je mezinárodně stanovena pro automatický souhlas s dotčenou změnou, nebo před plánovaným datem vstupu uvedené změny v platnost. V době před vstupem tohoto aktu v přenesené pravomoci v platnost se členské státy zdrží jakékoli iniciativy, která by měla změnu začlenit do vnitrostátních právních předpisů nebo která by měla uplatnit změnu dotčeného mezinárodního nástroje.

Článek 19

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 8 odst. 5, čl. 18 odst. 1, čl. 18 odst. 2 a čl. 18 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [datum vstupu v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
2. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
3. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
4. Akt v přenesené pravomoci vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 20

Výbor

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) zřízený nařízením (ES) č. 2099/2002. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 21
Změny směrnice 2009/16/ES

Směrnice 2009/16/ES se mění takto:

- 1) Článek 13 se mění takto:
 - a) v odstavci 1 se doplňuje nové písmeno d), které zní:
 - d) „ověřil, zda loď je v souladu s článkem 6, článkem 7 a případně článkem 9 směrnice 201X/XX/EU o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí.“;
 - b) v odstavci 3 se na konci prvního pododstavce doplňuje nový text, který zní:
„...nebo směrnice 201X/XX/EU“;
 - c) doplňuje se nový odstavec, který zní:
 - 4) „Není-li po inspekci podle odst. 1 písm. d) nebo podle odstavce 3 inspektor přesvědčen, že loď vyhovuje směrnici 201X/XX/EU, není lodi povoleno opustit přístav, aniž je dotčeno uplatňování sankcí podle článku 16 směrnice 201X/XX/EU, dokud loď nepředá svůj odpad přístavnímu zařízení pro příjem odpadu.“
- 2) V příloze I části II bodě 2B se na konec seznamu neočekávaných faktorů doplňuje nová odrážka, která zní:
 - „lodě, u nichž bylo nahlášeno, že nesplnily povinnost předat svůj odpad v souladu s článkem 7 směrnice 201X/XX/EU, nebo u nichž informace nahlášené v souladu s článkem 6 směrnice 201X/XX/EU odhalily důkazy o nesouladu se směrnicí 201X/XX/EU“.
- 3) V příloze IV se doplňují nové body, které znějí:
 51. Kopie dokladů o předběžném oznámení odpadu uchovávané na palubě v souladu s čl. 6 odst. 3 směrnice 201X/XX/EU.
 52. Standardní formuláře o předání odpadu vydané v souladu s článkem 7 směrnice 201X/XX/EU.
 53. Osvědčení o udělení výjimky vydané v souladu s článkem 9 směrnice 201X/XX/EU.

Článek 22
Změna směrnice 2010/65/EU

Směrnice 2010/65/EU se mění takto:

V části A přílohy se bod 4 mění takto:

„4. Oznámení o odpadu z lodí, včetně zbytků lodního nákladu

Články 6 a 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 201X/XX/EU“.

Článek 23
Zrušení

Směrnice 2000/59/ES se zrušuje.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici.

Článek 24

Přezkum

Komise provede hodnocení této směrnice a výsledky hodnocení předá Evropskému parlamentu a Radě nejpozději sedm let po jejím vstupu v platnost.

Článek 25

Provedení

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. prosince 2020. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 26

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 27

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*