



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

16107/23

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2023/0171(COD)

---

---

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

## SPRAWOZDANIE

---

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

---

Nr poprz. dok.: 15667/23 + COR 1

Nr dok. Kom.: 10119/23 + ADD 1

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami

– *Podjęcie ogólne*

---

## I. WPROWADZENIE

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

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11.

3. Dyrektywa 2005/35/WE reguluje sankcje za nielegalne zrzuty olejów i szkodliwych substancji ciekłych ze statków do morza. Nielegalny zrzut to zrzut ze statku niespełniający odpowiednich przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), tj. norm określonych w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (konwencja MARPOL 73/78). Głównym celem dyrektywy jest włączenie tych międzynarodowych standardów do prawa UE oraz zapewnienie, by osoby odpowiedzialne za nielegalne zrzuty substancji zanieczyszczających podlegały odstrasżającym, skutecznym i proporcjonalnym sankcjom, co ma służyć poprawie bezpieczeństwa na morzu oraz lepszej ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.
4. Zmiana dyrektywy ma następujące główne cele szczegółowe:
- włączenie norm międzynarodowych do prawa UE poprzez dostosowanie dyrektywy do załączników do konwencji MARPOL dotyczących zrzutów do morza; w tym w tym celu Komisja zaproponowała rozszerzenie obecnego zakresu stosowania, który obejmuje jedynie oleje (załącznik I do konwencji MARPOL) i szkodliwe substancje ciekłe przewożone luzem (załącznik II), na szkodliwe substancje przewożone morzem w opakowaniach (załącznik III), ścieki ze statków (załącznik IV), odpady ze statków (załącznik V) oraz pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych (część załącznika VI);
  - usunięcie przepisów dotyczących sankcji karnych ze względu na spójność prawną z dyrektywą w sprawie przestępstw przeciwko środowisku (obecnie negocjowana);
  - zapewnienie, aby osoby (fizyczne i prawne) odpowiedzialne za nielegalne zrzuty ze statków podlegały skutecznym, proporcjonalnym i odstrasżającym sankcjom;
  - wspieranie państw członkowskich poprzez budowanie ich zdolności w zakresie wykrywania przypadków zanieczyszczenia, weryfikacji, gromadzenia dowodów i skutecznego karania zidentyfikowanych sprawców w sposób terminowy i zharmonizowany;
  - zapewnienie uproszczonej i skutecznej sprawozdawczości na temat incydentów związanych z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków oraz działań następczych.

5. Wniosek jest jedną z inicjatyw UE mających na celu zmniejszenie zanieczyszczeń powodowanych przez transport morski w jej morzach i jest zgodny ze strategią na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności<sup>1</sup> oraz z planem działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń<sup>2</sup>. Stanowi on część pakietu Komisji dotyczącego bezpieczeństwa morskiego<sup>3</sup>.
6. Wnioskowi towarzyszyła ocena skutków i sprawozdanie z oceny<sup>4</sup>. Ocena skutków została przedstawiona i gruntownie przeanalizowana na jednym posiedzeniu grupy roboczej i nie była źródłem żadnych poważnych wątpliwości delegacji.

## **II. ANALIZA W POZOSTAŁYCH INSTYTUCJACH**

7. 7 lipca 2023 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego wyznaczyła na sprawozdawcę Mariana-Jeana Marinescu (PPE, Rumunia). Komisja TRAN przyjęła projekt sprawozdania 16 listopada 2023 r. i postanowiła rozpocząć negocjacje międzyinstytucjonalne.
8. 20 września 2023 r. Europejski Komitet Społeczno-Ekonomiczny przyjął opinię w sprawie wniosku<sup>5</sup>. 23 czerwca 2023 r. Europejski Komitet Regionów postanowił nie wydawać opinii.
9. 28 września 2023 r. włoska Izba Deputowanych przyjęła pozytywną opinię w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności<sup>6</sup>.

## **III. STAN PRAC W RADZIE**

10. Grupa Robocza ds. Żeglugi analizowała wniosek na czterech posiedzeniach, począwszy od 7 listopada 2023 r.

---

<sup>1</sup> Dok. 14012/20 + ADD 1.

<sup>2</sup> Dok. 8753/21.

<sup>3</sup> Dok. 10160/23.

<sup>4</sup> Dok. 10119/23 ADD 2 REV 1 + ADD 3 REV 1 + ADD 4.

<sup>5</sup> Dok. 13364/23.

<sup>6</sup> Dok. 13859/23.

11. Na posiedzeniu 29 listopada 2023 r. Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził swoje poparcie dla najnowszego kompromisu i zalecił, by Rada wypracowała podejście ogólne na posiedzeniu Rady ds. TTE (Transport) 4 grudnia 2023 r.
12. Wszystkie delegacje wyraziły ogólne poparcie dla celów wniosku Komisji w interesie ochrony środowiska morskiego.
13. Na podstawie uwag państw członkowskich konieczne jest jednak wprowadzenie szeregu zmian do wniosku Komisji. Wiele z tych zmian ma na celu zapewnienie jasności i spójności oraz zapewnienie państwom członkowskim wystarczającej elastyczności przy wdrażaniu dyrektywy, z uwzględnieniem różnic między systemami prawnymi państw członkowskich, ich położenia geograficznego, zasobów i możliwości. Poniżej przedstawiono zmiany merytoryczne, które należy odnotować.
14. Wiele delegacji wyraziło obawy dotyczące rozgraniczenia sankcji administracyjnych i karnych, a także związku między przedmiotowym wnioskiem a projektem dyrektywy w sprawie przestępstw przeciwko środowisku. Aby wyjaśnić tę kwestię, prezydencja proponuje kilka zmian: na przykład po słowie „sankcje” dodano słowo „administracyjne” zarówno w nowym tytule dyrektywy, jak i w tytule art. 8; ponadto przeredagowany motyw 9 daje dalsze zapewnienie, że wniosek dotyczy wyłącznie sankcji administracyjnych i wyjaśnia związek z projektem dyrektywy w sprawie przestępstw przeciwko środowisku.
15. Jeżeli chodzi o definicje (art. 2), proponuje się jedynie pewne dostosowania lub korekty.
16. Komisja zaproponowała dwa artykuły zatytułowane: „Naruszenia” (art. 4) i „Wyjątki” (art. 5). Doprowadziło to do pewnej niejasności, ponieważ art 4, w brzmieniu opracowanym przez Komisję, odnosił się nie tylko do naruszeń, lecz również do niektórych wyjątków określonych w konwencji MARPOL 73/78, w których zrzut substancji zanieczyszczających nie jest uznawany za naruszenie, natomiast art. 5 odnosił się do niektórych obszarów morskich (w art. 3), gdzie na mocy załączników I, II i VI do konwencji MARPOL 73/78 zrzut, pod pewnymi warunkami, również nie jest uznawany za naruszenie. Prezydencja proponuje zatem połączenie art. 4 i 5 (art. 5 ma zostać skreślony) przy jednoczesnym dodaniu odniesień do dodatkowych wyjątków określonych w konwencji MARPOL 73/78 oraz do wyjątków określonych w Międzynarodowym kodeksie dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny).



17. Jeżeli chodzi o odpowiedzialność, prezydencja proponuje ze swojej strony rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy poprzez odniesienie w art. 4 ust. 2 nie do „osób fizycznych i prawnych” zgodnie z propozycją Komisji, lecz do „każdego przedsiębiorstwa” lub „osób, które mogą zostać uznane za odpowiedzialne za dopuszczenie się naruszenia prawa”. Oznacza to, że każdy podmiot lub każda osoba mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności za niezgodne z prawem zrzuty. Bardzo podobny przepis zawarto w art. 8 ust. 2. Ogólnie rzecz biorąc, w odniesieniu do art. 8 („Sankcje administracyjne”), który nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia systemu sankcji administracyjnych (w tym grzywien) za naruszenia, prezydencja starała się znaleźć wyważone rozwiązanie uwzględniające zróżnicowane systemy prawne w państwach członkowskich, w tym w tych państwach członkowskich, które z przyczyn konstytucyjnych mają trudności z ustanowieniem sankcji administracyjnych (zob. art. 8 ust. 4).
18. Innym ważnym i delikatnym przepisem jest art. 8d („Skuteczne stosowanie sankcji”). W artykule tym określono szereg istotnych okoliczności, które właściwe organy powinny wziąć pod uwagę przy określaniu i stosowaniu rodzaju i wysokości sankcji administracyjnej wobec osoby odpowiedzialnej. Państwa członkowskie uznały, że artykuł ten, w wersji zaproponowanej przez Komisję, jest zbyt ograniczający i restrykcyjny. Prezydencja proponuje zatem uelastyczenie jej poprzez wskazanie, że właściwe organy mogą uwzględnić orientacyjny wykaz okoliczności („w tym między innymi”). Skreślono kryterium dotyczące stopnia winy osoby odpowiedzialnej (art. 8d ust. 1 lit. b)), ponieważ uznano, że ingeruje ono w prawo procesowe państw członkowskich. Komisja zaproponowała również przyjęcie aktu wykonawczego w celu określenia szczegółowych przepisów dotyczących kryteriów, które państwa członkowskie powinny brać pod uwagę przy stosowaniu sankcji (art. 8d ust. 2). Przepis ten został skreślony, ponieważ państwa członkowskie uważają, że takie ważne kryteria powinny zostać wymienione w samej dyrektywie.

19. Najważniejsza zmiana zaproponowana w art. 10 („Wymiana informacji i doświadczeń”) dotyczy ust. 1 lit. d). W tym przypadku Komisja zaproponowała, aby państwa członkowskie zapewniły, aby właściwe organy co roku weryfikowały co najmniej 10 % ostrzeżeń wysyłanych przez europejską służbę satelitarne wykrywania zanieczyszczeń (CleanSeaNet). Opinie państw członkowskich na temat tego przepisu są podzielone. Niektóre z państw mogłyby zaakceptować 10-procentowy wskaźnik weryfikacji, inne mogłyby zaakceptować zakres (5–15 %), a jeszcze inne opowiadają się za brakiem odniesienia do określonego odsetka lub skreśleniem tego przepisu. Prezydencja proponuje zrównoważone i elastyczne podejście: po pierwsze, weryfikacja dotyczyłaby jedynie najbardziej wiarygodnych ostrzeżeń („klasa A”); po drugie, przepis ten odnosiłby się jedynie do „pewnego odsetka”; i po trzecie, to do państw członkowskich należałoby, w zależności od ich możliwości, podjęcie decyzji w sprawie odsetka na każdy rok. Ponadto dodano doprecyzowanie, co oznacza „weryfikacja”, wyjaśnione bardziej szczegółowo w motywie 13, a także obowiązek przekazywania Komisji informacji o odsetku w celu zapewnienia pewnej przewidywalności.
20. Zgodnie z art. 10a („Sprawozdawczość”) Komisja ustanawia elektroniczne narzędzie sprawozdawcze do celów gromadzenia i wymiany informacji. W tym kontekście prezydencja proponuje pewne zmiany mające na celu zmniejszenie obciążenia administracyjnego państw członkowskich poprzez wyznaczenie rozsądniejszych terminów składania sprawozdań: sprawozdawczość byłaby wymagana dopiero po zakończeniu wszystkich postępowań i jak najszybciej po przeprowadzeniu różnych działań, takich jak inspekcje.
21. Prezydencja proponuje, aby szkolenia (art. 10b) dla organów odpowiedzialnych za wykrywanie, weryfikację i egzekwowanie dyrektywy były zapewniane przez Komisję wyłącznie na wniosek państwa członkowskiego, a nie w sposób ogólny wszystkim państwom członkowskim. Podobny przepis został włączony do wszystkich wniosków ustawodawczych pakietu dotyczącego bezpieczeństwa morskiego analizowanych do tej pory.
22. Jeżeli chodzi o publikowanie przez Komisję informacji na temat wdrażania i egzekwowania dyrektywy w ramach ogólnounijnego przeglądu (art. 10c), prezydencja proponuje, aby odbywał się to dopiero po zakończeniu wszystkich stosownych postępowań oraz by przegląd ten mógł (a nie musiał) obejmować informacje wymienione w załączniku II do dyrektywy. Zmniejsza to

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

23. W odniesieniu do art. 10d, który dotyczy ochrony sygnalistów, prezydencja proponuje drobne, ale ważne zmiany, a mianowicie odniesienie do ogólnego rozporządzenia o ochronie danych oraz ochronę danych zgłaszanych przez sygnalistów, a nie tylko samych sygnalistów.
24. W art. 12a („Ocena i przegląd”) Komisja zaproponowała, aby w stosownych przypadkach ocenić możliwość zmiany zakresu stosowania dyrektywy w świetle międzynarodowych norm zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza (np. SO<sub>x</sub> i NO<sub>x</sub>), a także w świetle innych norm regulujących zrzuty ze statków (np. sadza, odpady morskie, utrata kontenerów, utrata granulatu z tworzyw sztucznych i hałas podwodny). W związku z tym prezydencja odnotowuje, że Komisja ma podczas przeprowadzania oceny swobodę oceny wszystkich istotnych aspektów zanieczyszczenia pochodzącego ze statków. Ponieważ jednak niektóre przykłady są kwestionowane, prezydencja proponuje ogólniejsze sformułowanie odnoszące się do „nowych lub zaktualizowanych międzynarodowych standardów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniu przez statki”.
25. Niektóre państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza wyraziły obawy co do zbędnych obciążeń administracyjnych związanych z transpozycją niektórych przepisów dyrektywy, które nie mogą być przez nie stosowane w praktyce, ponieważ nie mają dostępu do morza lub portów morskich. Prezydencja proponuje zatem wprowadzenie szczególnego odstępstwa dotyczącego transpozycji w odniesieniu do tych państw członkowskich, które ze względów geograficznych nie mogą stosować pewnych ściśle określonych przepisów.
26. Ponadto zaproponowany przez Komisję termin transpozycji (rok po wejściu w życie dyrektywy zmieniającej) miałby zostać przedłużony do 4 lat (48 miesięcy).
27. Dania podtrzymuje zastrzeżenie parlamentarne. Grecja wyraziła pewne wątpliwości dotyczące połączenia art. 4 i 5.
28. Na tym etapie procedury Komisja podtrzymuje zastrzeżenie proceduralne do wszystkich zmian do swojego wniosku.



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

#### IV. WNIOSKI

30. W związku z powyższym Rada jest proszona o wypracowanie – w oparciu o kompromis przedstawiony w załączniku do niniejszego sprawozdania – *podejścia ogólnego* w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami.

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>2</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

---

<sup>1</sup> Dz.U C [...] z [...], s. [...].

<sup>2</sup> Dz.U C [...] z [...], s. [...].

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka morska Unii ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Cel ten można osiągnąć przez spełnienie wymogów określonych w konwencjach, kodeksach oraz rezolucjach międzynarodowych przy jednoczesnym zachowaniu swobody żeglugi, określonej w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.
- (2) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL 73/78”) określa ogólny zakaz zrzutu odpadów ze statków do morza, reguluje jednak również warunki, w jakich niektóre substancje mogą być zrzucane ze statków do środowiska morskiego. Konwencja MARPOL 73/78 zawiera wyjątki dotyczące zrzutów substancji zanieczyszczających objętych załącznikami do tej konwencji, nieuznawanych za naruszenie, gdy spełnione są określone warunki. Załączniki te nie wyłączają przypadków, gdy osoby odpowiedzialne za szkodę działały albo z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi. Niniejsza dyrektywa odnosi się do naruszeń i wyjątków, które miałyby zastosowanie, określonych w konwencji MARPOL 73/78.
- (3) Od czasu przyjęcia dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup> konwencja MARPOL 73/78 i załączniki do niej uległy istotnym zmianom, które wprowadziły surowsze normy i zakazy dotyczące zrzutów substancji ze statków do morza. Należy wziąć pod uwagę te zmiany, a także wnioski wyciągnięte z wdrażania dyrektywy 2005/35/WE.

---

<sup>1</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 przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11).

- (4) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883<sup>1</sup> ma na celu zapewnienie dostarczania odpadów do portów Unii, gdzie odbiera się je za pomocą odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych. Egzekwowanie dyrektywy (UE) 2019/883 stanowi, wraz z dyrektywą 2005/35/WE, kluczowy instrument do celu zapobiegania zanieczyszczeniu pochodzącemu ze statków. Aby zapewnić skuteczny, zintegrowany i spójny system egzekwowania przepisów dyrektywy (UE) 2019/883 w sprawie odprowadzania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych, należy zmienić dyrektywę 2005/35/WE w celu rozszerzenia jej zakresu na załączniki IV–VI do konwencji MARPOL 73/78, by zniechęcić statki do nielegalnego zrzucania substancji zanieczyszczających do morza zamiast odprowadzania ich do portowych urządzeń odbiorczych zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2019/883.
- (5) Zakres dyrektywy (UE) 2019/883 nie obejmuje załącznika III do konwencji MARPOL 73/78, ponieważ towarów pakowanych nie klasyfikuje się jako odpady, a zatem zwykle towarów tych nie odprowadza się do portowych urządzeń odbiorczych. Nie można jednak wykluczyć, że szkodliwe substancje przewożone w opakowaniach mogą być nielegalnie wyrzucane do morza. W świetle powyższego zakres dyrektywy 2005/35/WE należy rozszerzyć, by objąć nim załącznik III do konwencji MARPOL 73/78. W związku z tym zrzucanie szkodliwych substancji powinno być zabronione na podstawie dyrektywy 2005/35/WE, chyba że właściwe organy stwierdzą, iż zrzucenie tych substancji było konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu. W tym względzie zrzuty, o których mowa w niniejszej dyrektywie, nie obejmują zatapiania odpadów na mocy zawartej w Londynie Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji z 1972 r. oraz protokołu do niej z 1996 r.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).

- (6) W konwencji MARPOL 73/78 w definicji zrzutów zawartej w art. 2 uwzględniono emisje ze statków. Załącznik VI do konwencji MARPOL 73/78 dotyczy zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez statki. W załączniku VI i odpowiednich wytycznych IMO dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych (rezolucja MEPC.340 (77)) dopuszczono stosowanie takich systemów przez statki jako alternatywny sposób spełnienia wymagań w celu zmniejszenia emisji tlenków siarki (SO<sub>x</sub>). W załączniku VI uregulowano kwestie pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych, zakazując ich zrzutu do morza i wymagając odprowadzenia ich do odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych (w przypadku pozostałości recyklingu w obiegu zamkniętym z takich systemów). Za pomocą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802<sup>1</sup> transponuje się normy międzynarodowe dotyczące SO<sub>x</sub> do prawa Unii, podczas gdy dyrektywa (UE) 2019/883 pozwala zapewnić, aby pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych odprowadzane do portowych urządzeń odbiorczych. Ponieważ pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych mogą powodować zanieczyszczenie środowiska morskiego, w przypadku nielegalnych zrzutów powinny mieć zastosowanie sankcje przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE.
- (6a) „Ścieki” zdefiniowane zarówno w MEPC.1/Circ.899, jak i w rezolucji MEPC.340(77), mogą być odprowadzane bezpośrednio za burtę, jeżeli spełniają kryteria jakości ścieków określone w wytycznych dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych. Jednak ścieki odprowadzane z systemów oczyszczania gazów spalinowych mogą mieć wpływ na ekosystem, mimo że spełniają postanowienia konwencji MARPOL 73/78. W takim przypadku państwo członkowskie może nałożyć ograniczenia, które mogą być oparte na ocenie przeprowadzonej przy zastosowaniu metodologii oceny ryzyka i skutków zawartej w wytycznych opracowanych przez IMO i zaleconych przez MEPC. W tym przypadku „ścieki” mogą powodować zanieczyszczenie środowiska morskiego, a w przypadku nielegalnych zrzutów powinny mieć zastosowanie sankcje administracyjne przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE z należyтым uwzględnieniem MEPC.1/Circ.883/Rev.1.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (tekst jednolity) (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

- (7) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/xxxx<sup>1</sup> zapewniono wspólne definicje przestępstw przeciwko środowisku oraz dostępność odstrasżających, skutecznych i proporcjonalnych sankcji karnych za poważne przestępstwa przeciwko środowisku. Dyrektywę 2005/35/WE zmieniono dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE<sup>2</sup>, w której wprowadzono sankcje karne za niektóre naruszenia dyrektywy 2005/35/WE, które obecnie powinny wchodzić w zakres dyrektywy (UE) 2023/xxxx. W związku z tym przepisy dyrektywy 2005/35/WE, które dodano lub zastąpiono w dyrektywie 2009/123/WE, należy skreślić z dyrektywy 2005/35/WE.
- (8) Sankcje administracyjne wprowadzone w ramach transpozycji dyrektywy 2005/35/WE powinny pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy (UE) 2023/xxxx. Państwa członkowskie powinny określić zakres egzekwowania prawa administracyjnego i karnego w odniesieniu do przestępstw związanych z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków zgodnie z prawem krajowym. Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla państw członkowskich w przyjmowaniu, zgodnie z prawem międzynarodowym, bardziej rygorystycznych środków w drodze ustanowienia sankcji administracyjnych lub karnych zgodnie z prawem krajowym tych państw. Stosując prawo krajowe transponujące dyrektywę 2005/35/WE, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby nakładanie sankcji karnych i administracyjnych było zgodne z zasadami Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, w tym z zasadą *ne bis in idem* przy wzięciu pod uwagę, w stosownych przypadkach, zasady „zanieczyszczający płaci”.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L xxxx.

<sup>2</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z dnia 21 października 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 280 z 27.10.2009, s. 52).

- (9) Należy zaostrzyć sankcje przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE przez zapewnienie spójnego stosowania sankcji administracyjnych w całej Unii. Aby wzmocnić odstraszący skutek sankcji nakładanych za przestępstwa związane z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków, sankcje administracyjne powinny mieć co najmniej formę grzywnien nakładanych na przedsiębiorstwo, do którego należy statek, w przypadku gdy przedsiębiorstwo to zostało uznane za odpowiedzialne. Państwa członkowskie mogą również nakładać grzywny na inne osoby fizyczne lub prawne, w przypadku gdy uznano je za odpowiedzialne za naruszenie. W tym kontekście przedsiębiorstwo, do którego należy statek, oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku, zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu („kodeks ISM”)<sup>1</sup>, wdrożonym do prawa Unii na podstawie rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>2</sup>. W dyrektywie 2005/35/WE należy uznać, że zarejestrowany właściciel może powierzyć zarządzanie statkiem innemu podmiotowi, który należy pociągnąć do odpowiedzialności w pierwszej kolejności za niewykonanie obowiązków wynikających z kodeksu ISM w celu zagwarantowania uniknięcia szkody dla środowiska lub zagwarantowania powierzenia prac wykonywanych na statku wykwalifikowanemu personelowi. Bez uszczerbku dla mającego zastosowanie prawodawstwa Unii decyzja w sprawie najskuteczniejszego rodzaju sankcji, która ma być stosowana, karnej lub administracyjnej, pozostaje w gestii państwa członkowskiego. W przypadku sankcji karnych państwo członkowskie wypełnia obowiązki określone w dyrektywie (UE) 2023/xxxx, zmienionej dyrektywie w sprawie przestępstw przeciwko środowisku. W związku z tym niniejsza dyrektywa dotyczy wyłącznie sankcji administracyjnych i nie dotyczy postępowań karnych przeciwko osobom fizycznym lub prawnym zgodnie z prawem krajowym.

---

<sup>1</sup> Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską w drodze rezolucji Zgromadzenia A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r., z późniejszymi zmianami.

<sup>2</sup> Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz.U. L 64 z 4.3.2006, s. 1).

- (9a) Uznając, że przestrzeganie przez niektóre państwa członkowskie wymogu dotyczącego sankcji administracyjnych nie jest możliwe ze względu na krajowe prawo konstytucyjne, państwa członkowskie mogą stosować przepisy niniejszej dyrektywy dotyczące sankcji administracyjnych w sposób, w którym grzywny są inicjowane przez właściwy organ i nakładane przez właściwe sądy krajowe, przy jednoczesnym zapewnieniu konieczności stosowania skutecznych, proporcjonalnych i odstrasżających sankcji. Odwołując się tym samym do sankcji administracyjnych przewidzianych w niniejszej dyrektywie, te państwa członkowskie będą stosować sankcje w rozumieniu ich krajowego systemu prawnego.
- (9b) Nieprawidłowości i informacje mogą wynikać z inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu na podstawie dyrektywy 2009/16/WE, gdy jest ona obowiązkowa lub gdy jest ona planowana. Można również wykryć nieprawidłowości w odniesieniu do odprowadzania odpadów wytwarzanych przez statki lub powiadamiania o nich, zgodnie z wymogami dyrektywy (UE) 2019/883 lub w odniesieniu do niezgodności z kryteriami stosowania systemów oczyszczania gazów spalinowych działających jako metody redukcji emisji określone w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/802, a także informacje uzyskane w związku z potencjalnym nielegalnym zrzutem ze statku uzyskane w ramach procedur przewidzianych w dyrektywie 2002/59/WE, w tym wszelkie dowody lub dowody wstępne dotyczące zrzutów olejów lub innych naruszeń konwencji MARPOL 73/78, o których kapitan statku powiadomił państwo członkowskie, lub zgłoszone przez niego zdarzenia lub wypadki.
- (10) Krajowe organy administracyjne i sądowe powinny brać pod uwagę wszystkie istotne okoliczności przy określaniu wysokości sankcji nakładanych na zanieczyszczającego. Biorąc pod uwagę zróżnicowany charakter substancji zanieczyszczających objętych dyrektywą 2005/35/WE oraz znaczenie spójnego stosowania sankcji w całej Unii w świetle transgranicznego charakteru regulowanych zachowań, można wspierać dalsze zbliżanie i skuteczność wysokości sankcji przez wymianę poglądów na temat kryteriów stosowania sankcji za zrzuty różnych substancji zanieczyszczających.



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

- (13) Należy rozszerzyć istniejący satelitarny system „CleanSeaNet”, służący do powiadamiania organów państw członkowskich o potencjalnych nielegalnych zrzutach, o informacje na temat dodatkowych substancji zanieczyszczających objętych zakresem dyrektywy 2005/35/WE. Informacje dotyczące potencjalnych lub faktycznych zrzutów zgłaszanych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE oraz innych unijnych baz danych dotyczących bezpieczeństwa na morzu, takich jak unijny system wymiany informacji morskich ustanowiony dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup> („SafeSeaNet”) oraz baza danych wyników inspekcji ustanowiona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE<sup>2</sup> („THETIS”), powinny być zintegrowane i rozpowszechniane w przyjaznym dla użytkownika formacie elektronicznym wśród organów krajowych zaangażowanych w łańcuch egzekwowania prawa w celu ułatwienia im szybkiego reagowania. Takie informacje, w przypadku faktycznego lub potencjalnego zrzutu pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych ze statku, mogłyby być automatycznie rozpowszechniane, np. za pośrednictwem specjalnego modułu THETIS ustanowionego decyzją wykonawczą Komisji 2015/253 („THETIS-UE”), aby pomóc państwom członkowskim w działaniach w zakresie egzekwowania prawa podejmowanych zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2016/802. Aby zapewnić skuteczne monitorowanie wdrażania dyrektywy przez wszystkie państwa członkowskie, każde państwo członkowskie powinno zagwarantować wskaźnik weryfikacji ostrzeżeń klasy A wysyłanych za pośrednictwem CleanSeaNet w ciągu pierwszych trzech lat od transpozycji niniejszej dyrektywy. Działania weryfikacyjne mogą obejmować wiele działań podejmowanych przez kilka właściwych organów, takich jak porównanie wykrywania satelitarnego z dostępnymi na szczeblu krajowym danymi pomocniczymi i inspekcje przeprowadzane przez państwo portu. Dostęp do tych informacji należy przyznać organom innych państw członkowskich, które interesują się tymi informacjami ze względu na pełnioną rolę państw następnego portu zawinięcia, państw nadbrzeżnych dotkniętych potencjalnym zrzutem lub państw bandery danego statku, w celu ułatwienia skutecznej i terminowej współpracy transgranicznej, zminimalizowania obciążeń administracyjnych związanych z działaniami w zakresie egzekwowania przepisów i ostatecznie skutecznego karania sprawców naruszeń dyrektywy 2005/35/WE. Należy również promować wykorzystanie nowych technologii, takich jak drony i techniki wspierania decyzji, takie jak sztuczna inteligencja.

---

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

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

- (14) Prace podgrupy ds. odpadów ze statków utworzonej w ramach Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi i skupiającej szerokie grono ekspertów w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i gospodarowania odpadami ze statków zostały zawieszono w grudniu 2017 r. ze względu na rozpoczęcie negocjacji w sprawie dyrektywy (UE) 2019/883 między instytucjami. Komisja powinna nadal zapewniać organizowanie wymiany doświadczeń między organami krajowymi państw członkowskich i ekspertami, w tym z sektora prywatnego, społeczeństwa obywatelskiego i związków zawodowych, na temat stosowania niniejszej dyrektywy na terytorium całej Unii, aby wypracować wspólne praktyki w zakresie egzekwowania jej przepisów.
- (15) [...]
- (16) Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji informacje niezbędne do zapewnienia właściwego monitorowania wdrażania dyrektywy 2005/35/WE. Aby ograniczyć obciążenia administracyjne oraz wesprzeć Komisję w analizie danych dostarczanych przez państwa członkowskie, państwa te powinny przekazywać takie informacje za pośrednictwem specjalnego elektronicznego narzędzia sprawozdawczego. W zakresie, w jakim takie informacje odnoszą się do sankcji nałożonych na osoby fizyczne lub obejmujących te osoby, przedmiotowe informacje należy zanonimizować. W celu zapewnienia, by informacje zgłaszane zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE były porównywalne pod względem rodzaju między państwami członkowskimi i gromadzone na podstawie zharmonizowanego formatu elektronicznego oraz zharmonizowanej procedury zgłaszania, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>1</sup>.
- (16a) Uznaje się, że istnieją ograniczenia w dostępnej technologii wykrywania, weryfikacji i przeprowadzania dowodów dotyczących zrzutów niektórych substancji zanieczyszczających u źródła. Ograniczenia te należy uwzględnić przy wdrażaniu i egzekwowaniu przez państwa członkowskie niniejszej dyrektywy.

---

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

- (17) Aby pomóc państwom członkowskim w rozwijaniu ich zdolności w zakresie skutecznego egzekwowania dyrektywy 2005/35/WE przez krajowe organy administracyjne i sądowe, Komisja powinna zapewnić państwom członkowskim wytyczne i szkolenia dotyczące, m.in. najlepszych metod i praktyk w zakresie wykrywania, weryfikacji i przeprowadzania dowodów, a także wytyczne dotyczące odpowiednich zmian regulacyjnych w ramach konwencji MARPOL 73/78 oraz dostępnych rozwiązań technologicznych, w tym nowych narzędzi cyfrowych, w celu ułatwienia skutecznych, racjonalnych pod względem kosztów i ukierunkowanych działań w zakresie egzekwowania przepisów.
- (18) Aby zwiększyć świadomość społeczną w zakresie zrzutów zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wzmocnić ochronę środowiska, informacje przekazywane przez państwa członkowskie na temat stosowania dyrektywy 2005/35/WE powinny być publicznie dostępne w ramach ogólnounijnego przeglądu i obejmować informacje wymienione w załączniku II do dyrektywy 2005/35/WE. Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup> ma na celu zagwarantowanie prawa dostępu do informacji dotyczących środowiska w państwach członkowskich zgodnie z Konwencją o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska („konwencja z Aarhus”), której stroną jest Unia. Komisja powinna chronić poufność informacji otrzymywanych przez państwa członkowskie bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/4/WE.
- (19) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937<sup>2</sup> ustanowiono minimalne normy dotyczące zgłaszania naruszeń prawa Unii, w tym naruszeń dyrektywy 2005/35/WE, oraz ochrony osób zgłaszających takie naruszenia. Państwa członkowskie powinny w szczególności zapewnić ochronę załogi objętej zakresem dyrektywy (UE) 2019/1937, zgłaszającej faktyczne lub potencjalne nielegalne zrzuty. Oprócz istniejących kanałów dokonywania zgłoszeń zapewnionych na szczeblu krajowym zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937 Komisja powinna udostępnić scentralizowany internetowy zewnętrzny kanał dokonywania zgłoszeń na potrzeby zgłaszania faktycznych lub potencjalnych nielegalnych zrzutów oraz przekazywać takie zgłoszenia zainteresowanemu państwu członkowskiemu lub zainteresowanym państwom członkowskim, które powinny następnie rozpatrywać te

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz.U. L 41 z 14.2.2003, s. 26).

<sup>2</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 17).

zgłoszenia zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937, w tym w odniesieniu do potwierdzenia odbioru, odpowiednich informacji zwrotnych i działań następczych. Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla prawa Unii w sprawie ochrony danych osobowych, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725<sup>1</sup> i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679<sup>2</sup>. Komisja powinna zapewnić ochronę poufności tożsamości osób dokonujących zgłoszenia, w tym, w razie potrzeby, przez ograniczenie wykonywania niektórych praw do ochrony danych osób, których dotyczy zgłoszenie, takich jak osoby ujęte w zgłoszeniu jako uczestniczące w potencjalnym nielegalnym zrzucie, zgodnie z art. 25 ust. 1 lit. c) i h) oraz art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1725, w zakresie, w jakim i o ile jest to konieczne, by zapobiec i zaradzić próbom utrudniania dokonywania zgłoszeń, utrudniania, udaremniania lub spowalniania działań następczych, w szczególności postępowań wyjaśniających, lub próbom ustalenia tożsamości osób dokonujących zgłoszenia. Takie ograniczenia powinny być zgodne z istotą podstawowych praw i wolności oraz stanowić środki niezbędne i proporcjonalne w społeczeństwie demokratycznym do ochrony ważnych celów leżących w ogólnym interesie publicznym Unii lub państwa członkowskiego lub ochrony osoby, której dane dotyczą, lub praw i wolności innych osób.

- (20) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię [xx xx 2023] r.<sup>3</sup>
- (21) W IMO trwają dyskusje dotyczące nowych kwestii środowiskowych związanych z żeglugą międzynarodową, powodującą zanieczyszczenie wody i powietrza. Dyskusje te mogą zaowocować nowymi postanowieniami w ramach konwencji MARPOL 73/78. Przyszły przegląd powinien obejmować ocenę możliwości zmiany zakresu dyrektywy 2005/35/WE z myślą o zapewnieniu spójnego, wydajnego i skutecznego systemu egzekwowania przepisów, a także nakładaniu odstrasżających sankcji.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

<sup>3</sup> Dz.U. C xxxx.

- (21a) Państwa członkowskie nieposiadające bezpośredniego dostępu do morza lub portów nie mogą z tych względów geograficznych stosować niektórych przepisów niniejszej dyrektywy. Aby uniknąć nakładania nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na te państwa członkowskie, nie powinny one być zobowiązane do transpozycji i wdrażania niektórych przepisów niniejszej dyrektywy.
- (22) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na transgraniczne szkody, które mogą być spowodowane przez nielegalne zrzuty objęte tą dyrektywą, oraz dostępność skutecznych, odstraszających i proporcjonalnych sankcji w całej Unii za takie zrzuty, natomiast ze względu na rozmiary i skutki proponowanych działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (23) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, w tym z ochroną danych osobowych, prawem do skutecznego środka odwoławczego i do rzetelnego procesu sądowego, domniemaniem niewinności i prawem do obrony, zasadami legalności oraz proporcjonalności kar do czynów zabronionych pod groźbą kary oraz prawem do niepodlegania ponownemu osądzeniu lub ukaraniu w postępowaniu karnym za ten sam czyn zabroniony pod groźbą kary. Dyrektywa ta służy zapewnieniu pełnego poszanowania tych praw oraz zasad i musi być odpowiednio wdrażana.
- (24) Dyrektywę 2005/35/WE należy odpowiednio zmienić,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## *Artykuł 1*

### Zmiany w dyrektywie 2005/35/WE

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

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

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

2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

### *„Artykuł 1*

#### Cel

1. Celem niniejszej dyrektywy jest włączenie do prawa Unii międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz zapewnienie, by osoby odpowiedzialne za nielegalne zrzuty substancji zanieczyszczających podlegały odstrasżającym, skutecznym i proporcjonalnym sankcjom administracyjnym, co ma służyć poprawie bezpieczeństwa na morzu oraz lepszej ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.
2. Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla państw członkowskich w przyjmowaniu, zgodnie z prawem międzynarodowym, bardziej rygorystycznych środków w drodze ustanowienia sankcji administracyjnych lub karnych zgodnie z prawem krajowym tych państw.”;

3) art. 2 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 2*

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) »MARPOL 73/78« oznacza podpisaną w 1973 r. Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz odnoszące się do niej Protokoły z 1978 i 1997 r., w ich aktualnych wersjach;
- 2) »substancje zanieczyszczające« oznaczają substancje uregulowane w załączniku I (oleje), załączniku II (szkodliwe substancje ciekłe przewożone luzem), załączniku III (substancje szkodliwe przewożone morzem w opakowaniach), załączniku IV (ścieki ze statków) i załączniku V (odpady ze statków) do konwencji MARPOL 73/78 oraz pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych;
- 3) »pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych« oznaczają wszelkie materiały usunięte z wody płuczkowej lub upuszczonej wody przez układ oczyszczania lub ścieki, które nie spełniają kryterium zrzutu, lub inne pozostałości usunięte z systemu oczyszczania gazów spalinowych w wyniku funkcjonowania sposobu spełnienia wymagań w celu zmniejszenia emisji, określonego w prawie 4 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, stosowanego jako rozwiązanie alternatywne pod względem zmniejszenia emisji w stosunku do norm określonych w prawie 14 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, uwzględniając wytyczne opracowane przez IMO;
- 3a) »zrzut« oznacza każde usunięcie substancji ze statku, niezależnie od tego, z jakiej przyczyny następuje, zgodnie z art. 2 konwencji MARPOL 73/78;
- 4) »statek« oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, niezależnie od bandery, używaną w środowisku morskim i obejmuje też wodoloty, poduszki, statki podwodne oraz urządzenia pływające;
- 5) »osoba prawna« oznacza podmiot prawny posiadający taki status zgodnie z właściwym prawem krajowym, z wyjątkiem państw lub organów publicznych sprawujących władzę państwową oraz z wyjątkiem międzynarodowych organizacji publicznych;



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

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 4*

Naruszenia i wyjątki

1. Państwa członkowskie zapewniają uznanie zrzutów substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów określonych w art. 3 ust. 1 za naruszenia, chyba że:
  - a) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku I do konwencji MARPOL 73/78 spełniają warunki określone w przepisach 15, 34, 4.1, 4.2 lub 4.3 załącznika I do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 1.1.1 części II-A Międzynarodowego kodeksu dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny);
  - b) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku II do konwencji MARPOL 73/78 spełniają warunki określone w przepisach 13, 3.1.1, 3.1.2 lub 3.1.3 załącznika II do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 2.1 części II-A kodeksu polarnego;
  - c) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku III do konwencji MARPOL 73/78 spełniają warunki określone w przepisie 8.1 załącznika III do konwencji MARPOL 73/78;
  - d) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku IV do konwencji MARPOL 73/78 spełniają warunki określone w przepisach 3, 11.1 i 11.3 załącznika IV do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 4.2 części II-A kodeksu polarnego;
  - e) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku V do konwencji MARPOL 73/78 spełniają warunki określone w przepisach 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 i 7 załącznika V do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 5.2 części II-A kodeksu polarnego; oraz

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

9) art. 8 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 8*

Sankcje administracyjne

1. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich wynikających z dyrektywy (UE) 2023/xxxx<sup>1</sup> państwa członkowskie, jak przewidziano w art. 1 i zgodnie z ich prawem krajowym, ustanawiają system sankcji administracyjnych za naruszenie przepisów krajowych wdrażających art. 4 niniejszej dyrektywy oraz zapewniają ich stosowanie. Przewidziane sankcje administracyjne muszą być odstrasżające, skuteczne i proporcjonalne.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby sankcje administracyjne wprowadzone w ramach transpozycji niniejszej dyrektywy obejmowały grzywny, które nakłada się na przedsiębiorstwo w chwili naruszenia, w przypadku gdy przedsiębiorstwo to zostało uznane za odpowiedzialne. Państwa członkowskie mogą również nakładać grzywny na inne osoby fizyczne lub prawne, jeżeli osoby te uznano za odpowiedzialne za naruszenie.
3. [...]
4. W przypadku gdy ustrój prawny państwa członkowskiego nie przewiduje sankcji administracyjnych, niniejszy artykuł można stosować w ten sposób, że o zastosowanie sankcji, w tym grzywien określonych w ust. 2, wnosi właściwy organ, a nakłada ją właściwy sąd krajowy, o ile zapewniona zostaje skuteczność tych rozwiązań prawnych i równoważność ich skutku względem administracyjnej kary pieniężnej nakładanej przez właściwe organy. W każdym przypadku sankcje nałożone zgodnie z niniejszym ustępem są skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające oraz stosowane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy. Takie państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o przepisach swojego prawa, które przyjęły zgodnie z niniejszym ustępem do dnia [DATA],

---

<sup>1</sup> Dz.U. L xxxx.

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

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

*„Artykuł 8d*

Skuteczne stosowanie sankcji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby przy określaniu i stosowaniu rodzaju i wysokości sankcji administracyjnej wobec osoby fizycznej lub prawnej uznanej przez właściwe organy za odpowiedzialną, zgodnie z art. 8, za naruszenie prawa w rozumieniu art. 4 właściwe organy mogły uwzględniać wszystkie istotne okoliczności naruszenia, w tym między innymi:
  - a) charakter, wagę i czas trwania danego zrzutu;
  - b) [...]
  - c) szkody wyrządzone środowisku lub zdrowiu ludzi przez dany zrzut;
  - d) zdolność finansową osoby odpowiedzialnej;
  - e) korzyści ekonomiczne uzyskane lub oczekiwane przez osobę odpowiedzialną w wyniku danego naruszenia prawa;
  - f) działania podjęte przez osobę odpowiedzialną w celu zapobieżenia zrzutowi lub złagodzenia jego skutków;
  - g) poziom współpracy osoby odpowiedzialnej z właściwym organem, w tym wszelkie działania mające na celu obejście lub utrudnienie odpowiedniej inspekcji lub innego postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez właściwy organ; oraz

- h) wszelkie uprzednie naruszenie, którego dopuściła się osoba odpowiedzialna związane z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków.
2. [...]”;
- 14) art. 10 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 10*

Wymiana informacji i doświadczeń

1. Do celów niniejszej dyrektywy państwa członkowskie i Komisja współpracują w zakresie wymiany informacji, wykorzystując unijny system wymiany informacji morskich określony w art. 22a ust. 3 dyrektywy 2002/59/WE i w załączniku III do wspomnianej dyrektywy<sup>1</sup> (SafeSeaNet), aby osiągnąć następujące cele:
- a) uszczegółwić informacje wymagane do skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy, w szczególności informacje przekazywane przez europejską służbę satelitarne wykrywania zanieczyszczeń ustanowioną na mocy niniejszej dyrektywy (CleanSeaNet) i przez inne odpowiednie mechanizmy raportowania, aby wypracować wiarygodne metody śledzenia substancji zanieczyszczających w morzach;
  - b) opracować i wdrożyć odpowiedni system monitorowania i kontroli, łączący informacje przekazane zgodnie z lit. a) z informacjami udostępnianymi państwom członkowskim przez Komisję w SafeSeaNet i innych unijnych informacyjnych bazach danych i narzędziach, aby w celu zoptymalizowania podejmowanych przez organy krajowe działań służących egzekwowaniu przepisów usprawnić proces wczesnej identyfikacji i monitorowania statków zrzucających substancje zanieczyszczające;

---

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

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

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

2. [...]”;

15) dodaje się artykuły w brzmieniu:

*„Artykuł 10a*

*Sprawozdawczość*

1. Komisja ustanawia elektroniczne narzędzie sprawozdawcze na potrzeby gromadzenia informacji dotyczących wdrażania systemu egzekwowania przepisów przewidzianego w niniejszej dyrektywie i wymiany tych informacji między państwami członkowskimi a Komisją.
2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie następujących informacji na temat działań podejmowanych przez ich właściwe organy za pośrednictwem elektronicznego narzędzia sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1, gdy zakończone zostaną postępowania administracyjne i, w stosownym przypadku, sądowe:
  - a) informacji dotyczących działań następczych podjętych przez właściwe organy w związku z ostrzeżeniem przesłanym za pośrednictwem CleanSeaNet lub powodów niepodjęcia działań następczych w związku z takim ostrzeżeniem, jak najszybciej po zakończeniu tego rodzaju działań;
  - b) informacji dotyczących inspekcji przeprowadzonych zgodnie z art. 6, jak najszybciej po ich zakończeniu;

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

### *Artykuł 10b*

#### Szkolenia

Na wniosek państwa członkowskiego Komisja ułatwia rozwijanie zdolności poprzez organizowanie szkoleń dla organów odpowiedzialnych za wykrywanie, weryfikowanie i egzekwowanie naruszeń prawa wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy.



### *Artykuł 10c*

#### Publikacja informacji

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

### *Artykuł 10d*

#### Ochrona osób zgłaszających potencjalne naruszenia prawa i dane

1. Komisja opracowuje i utrzymuje poufny internetowy kanał zewnętrznego zgłaszania nieprawidłowości służący do przyjmowania zgłoszeń w rozumieniu dyrektywy (UE) 2019/1937<sup>2</sup> dotyczących potencjalnych naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy oraz przekazuje takie zgłoszenia zainteresowanemu państwu członkowskiemu lub zainteresowanym państwom członkowskim.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby właściwe organy krajowe przyjmujące zgłoszenia dotyczące przypadków naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy przedkładane za pośrednictwem kanału, o którym mowa w ust. 1, przekazywały

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz.U. L 41 z 14.2.2003, s. 26).

<sup>2</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 17).

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

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

- 16) uchyla się art. 11;
- 17) uchyla się art. 12;
- 18) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 12a*

Ocena i przegląd

1. Do dnia [*Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: pięć lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej*] Komisja przeprowadza ocenę niniejszej dyrektywy. Ocena ta opiera się co najmniej na następujących elementach:
- a) doświadczeniu uzyskanym w ramach wdrożenia niniejszej dyrektywy; oraz
- b) informacjach przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a oraz ogólnounijnym przeglądem sytuacji podanym do wiadomości publicznej zgodnie z art. 10c.
2. W ramach dokonywanego przeglądu Komisja, w stosownych przypadkach, ocenia możliwość zmiany zakresu niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę nowe lub

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

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

19) art. 13 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 13*

Procedura komitetowa

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

20) uchyla się art. 14;

21) uchyla się art. 15;

21a) w art. 16 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2. Państwa członkowskie nieposiadające bezpośredniego dostępu do morza lub portów nie są zobowiązane do transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy zawartych w art. 6 i 7.”;

22) uchyla się jedyny załącznik;

---

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

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

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

## *Artykuł 2*

### Transpozycja

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

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

- 1a. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie nieposiadające bezpośredniego dostępu do morza lub bez portów nie są zobowiązane do transpozycji i wdrożenia przepisów art. 1 pkt 7a i 8 niniejszej dyrektywy.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą oraz wszelkich późniejszych zmian wywierających wpływ na te przepisy.

### *Artykuł 3*

#### Stosowanie dyrektywy 2009/123/WE

Jeżeli chodzi o naruszenia prawa, które zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE zmienioną dyrektywą 2009/123/WE<sup>1</sup> należy uznawać za przestępstwa, oraz powiązane z nimi sankcje, państwa członkowskie niezwiązane przepisami dyrektywy (UE) 2023/xxxx pozostają związane przepisami dyrektywy 2005/35/WE zmienionej dyrektywą 2009/123/WE.

### *Artykuł 4*

#### Wejście w życie

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

### *Artykuł 5*

#### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 280 z 27.10.2009, s. 52.

## ZAŁĄCZNIK I DO ZAŁĄCZNIKA

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

- (1) wszelkie nieprawidłowości związane z książką zapisów olejowych i innymi odpowiednimi książkami zapisów lub związane z innymi brakami dotyczącymi potencjalnych zrzutów wykryte podczas inspekcji przeprowadzonych na podstawie dyrektywy 2009/16/WE<sup>33</sup>, wykonanych albo przez zainteresowane państwo członkowskie, albo przez inne państwo członkowskie lub państwo sygnatariusza memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (memorandum paryskie) w poprzednich portach, do których zawinął statek;
- (2) wszelkie nieprawidłowości związane z odprowadzaniem odpadów wytwarzanych przez statki lub powiadomieniem o nich zgodnie z wymogami dyrektywy (UE) 2019/883<sup>34</sup>, które miało miejsce w zainteresowanym państwie członkowskim lub w państwie członkowskim poprzednich portów, do których zawinął statek;
- (3) wszelkie nieprawidłowości związane z niespełnieniem kryteriów korzystania z systemów oczyszczania gazów spalinowych stosowanych jako metody redukcji emisji określone w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802<sup>35</sup>, który odnosi się do wytycznych z 2009 r. dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych określonych w rezolucji MEPC.184(59), zastąpionych wytycznymi z 2021 r. dotyczącymi systemów oczyszczania gazów spalinowych ustanowionymi w rezolucji MEPC.340(77);
- (4) wszelkie informacje otrzymane od innego państwa członkowskiego na temat potencjalnego nielegalnego zrzutu ze statku, uzyskane w drodze procedur przewidzianych w dyrektywie 2002/59/WE<sup>36</sup>, w tym wszelkie dowody lub uzasadnione podejrzenia dotyczące umyślnych zrzutów oleju lub innych naruszeń konwencji MARPOL 73/78 przekazane przez stacje nadbrzeżne państwa członkowskiego stacjom nadbrzeżnym zainteresowanego państwa członkowskiego zgodnie z art. 16 wspomnianej dyrektywy lub dotyczące wypadków lub kolizji zgłoszonych przez kapitana statku stacji nadbrzeżnej zainteresowanego państwa członkowskiego zgodnie z art. 17 wspomnianej dyrektywy; lub
- (5) wszelkie inne informacje od osób zaangażowanych w eksploatację statku, w tym pilotów, które wskazują na nieprawidłowości związane z potencjalnym naruszeniem obowiązków wynikających z niniejszej dyrektywy.

---

<sup>33</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (wersja przekształcona) (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

<sup>34</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urzędzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).

<sup>35</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (tekst jednolity) (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

<sup>36</sup> Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

## ZAŁĄCZNIK II DO ZAŁĄCZNIKA

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

- (1) W odniesieniu do każdego zweryfikowanego i potwierdzonego przez państwo członkowskie przypadku zanieczyszczenia informacje zawarte w ogólnounijnym przeglądzie publikowanym zgodnie z art. 10c mogą obejmować:
- a) datę wystąpienia zanieczyszczenia;
  - b) dane identyfikacyjne statku uczestniczącego w zanieczyszczeniu;
  - c) miejsce (szerokość i długość geograficzną), w którym doszło do przypadku zanieczyszczenia;
  - d) zakres przypadku zanieczyszczenia (obszar i zasięg), w razie potrzeby;
  - e) rodzaj substancji zanieczyszczającej;
  - f) uczestniczące państwa członkowskie;
  - g) opis działań weryfikacyjnych dotyczących przypadku zanieczyszczenia;
  - h) datę i godzinę działań weryfikacyjnych oraz aktywa wykorzystane do ich przeprowadzenia;
  - i) szczegółowe informacje o nałożonej sankcji administracyjnej.
- (2) W odniesieniu do każdego państwa członkowskiego zagregowane informacje zawarte w ogólnounijnym przeglądzie publikowanym zgodnie z art. 10c mogą obejmować:
- a) liczbę wykrytych potencjalnych przypadków zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet;
  - b) liczbę potencjalnych przypadków zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet, zweryfikowanych przez państwo członkowskie;
  - c) liczbę potwierdzonych przypadków zanieczyszczenia po weryfikacji (określonych szczegółowo według obszaru: wody terytorialne, w.s.e., otwarte morze);
  - d) liczbę zidentyfikowanych sprawców;
  - e) liczbę przypadków, w których nałożono sankcję.