EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 16.1.2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za oddajo odpadkov z ladij, razveljavitvi Direktive 2000/59/ES ter spremembi Direktive 2009/16/ES in Direktive 2010/65/EU

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Izpusti odpadkov z ladij pomenijo vse večjo grožnjo za morsko okolje, z dragimi okoljskimi in ekonomskimi posledicami. Pred kratkim je prišla v ospredje problematika morskih odpadkov, saj vse več znanstvenih študij podaja dokaze o uničujočih posledicah za morske ekosisteme in vplivih na zdravje ljudi. Čeprav večina morskih odpadkov izvira s kopnega, ima tudi ladijski promet pomembno vlogo pri izpustih gospodinjskih in industrijskih odpadkov v morje. Obstaja tudi precejšnja zaskrbljenost zaradi učinkov evtrofikacije, ki je posledica izpustov odplak z ladij, zlasti z velikih potniških ladij, na nekaterih morskih območjih, kot je Baltsko morje, pa tudi zaradi učinkov izpustov oljnih odpadkov na morske organizme in habitate.

Razloge za pojav nezakonitih izpustov v morje je mogoče najti na ladjah samih, zlasti slabe prakse ravnanja z odpadki na krovu, pa tudi na kopnem, zaradi pomanjkanja primernih zmogljivosti v pristaniščih za sprejem odpadkov z ladij.

Direktiva 2000/59/ES[1] ureja oddajo odpadkov na kopnem z določbami, ki zagotavljajo razpoložljivost pristaniških sprejemnih zmogljivosti in oddajo odpadkov v take zmogljivosti. Direktiva uvaja ustrezne mednarodne norme, tj. norme, ki so vsebovane v konvenciji MARPOL[2]. Vendar, medtem ko se Direktiva osredotoča na postopke v pristanišču, se konvencija MARPOL večinoma osredotoča na postopke na morju. Tako je Direktiva usklajena z in dopolnjuje konvencijo MARPOL z urejanjem pravnih, praktičnih in finančnih obveznosti na stiku med kopnim in morjem. Čeprav konvencija MARPOL zagotavlja celovit okvir, ki obravnava onesnaževanje morja z ladij z različnimi onesnaževali, ne zagotavlja učinkovitega mehanizma izvrševanja. Zato vključevanje glavnih pojmov in obveznosti iz konvencije MARPOL v pravo EU pomeni, da jih je mogoče učinkovito uveljavljati prek pravnega sistema EU.

Približno 17 let po njenem začetku veljavnosti je treba Direktivo temeljito revidirati. Trenutno je stanje bistveno drugačno kot ob sprejetju Direktive leta 2000. Od takrat je bila konvencija MARPOL okrepljena s poznejšimi spremembami, področje uporabe in opredelitev pojmov veljavne direktive pa nista več skladna z mednarodnim okvirom. Zato se države članice vse bolj opirajo na okvir konvencije MARPOL, kar otežuje izvajanje in izvrševanje Direktive. Poleg tega države članice uporabljajo različne razlage glavnih pojmov Direktive, kar povzroča zmedo med ladjami, pristanišči in upravljavci.

Namen revizije je doseči višjo raven varstva morskega okolja z zmanjšanjem izpustov odpadkov v morje ter večjo učinkovitost pomorskih operacij v pristaniščih z zmanjšanjem upravnega bremena in posodobitvijo regulativnega okvira. Ker predlog spada v okvir programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT), je njegov cilj zagotoviti skladnost z načeli programa REFIT glede poenostavitve in pojasnitve.

Predlog zaradi jasnosti razveljavlja veljavno direktivo in jo nadomešča z eno samo novo direktivo. Vključuje tudi dodatne spremembe Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča[3] in Direktive 2010/65/EU[4].

---

1 Direktiva 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora, UL L 332, 28.12.2000, str. 81.

2 Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (konsolidirana različica).

3 Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča, UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Zmanjšanje onesnaženosti morij je pomembno področje ukrepanja EU v pomorskem prometu. To je bilo ponovno poudarjeno v sporočilu Komisije o pomorski prometni politiki EU do leta 2018[5], ki poziva k pomorskemu prometu brez odpadkov. Ta cilj je mogoče doseči z upoštevanjem mednarodnih konvencij in standardov. Konvencija MARPOL, ki je pomemben mednarodni okvir, je bila večkrat spremenjena, na primer z vključitvijo novih ali strožjih norm za izpuste z ladij. Te bi morale biti v Direktivi ustrezno izražene.

Zagotavljanje zmogljivosti za sprejem odpadkov v pristaniščih se šteje za storitev, ki jo pristanišče zagotavlja svojim uporabnikom, kot je opredeljeno v uredbi o pristaniških storitvah[6]. V predlagani direktivi se upoštevajo ustrezna načela in določbe, kot so vključene v to uredbo, vendar presegajo njene zahteve z zagotavljanjem struktur stroškov in preglednosti stroškov. To služi splošnemu cilju predlagane direktive, ki je zmanjšati izpuste odpadkov v morje. Poleg tega se uredba o pristaniških storitvah uporablja samo za pristanišča iz omrežja TEN-T, medtem ko predlagana direktiva zajema vsa pristanišča, vključno z manjšimi, kot so ribiška pristanišča in marine.

Direktiva 2010/65/ES vključuje vnaprejšnje sporočanje o odpadkih v okviru informacij, ki se elektronsko sporočajo prek sistema „enotnega nacionalnega okenca“. V ta namen je bilo razvito elektronsko sporočilo o odpadkih. Informacije iz tega sporočila se pozneje izmenjajo prek sistema EU za izmenjavo pomorskih informacij (SafeSeaNet) ter posredujejo v modul poročanja v podatkovni zbirki pomorske inšpekcije, vzpostavljeni v skladu z Direktivo 2009/16/ES za olajšanje izpolnjevanja zahtev, spremljanja in izvrševanja.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Veljavna direktiva in ta predlog sta v celoti skladna z načeli okoljskega prava EU, zlasti: i) s previdnostnim načelom, (ii) z načelom „onesnaževalec plača“ in (iii) z načelom, da se, kjer je to mogoče, preventivni ukrepi izvajajo pri viru. Prispeva tudi k ciljem okvirne direktive o morski strategiji[7], katere namen je zaščititi morsko okolje in ki poziva k doseganju dobrega okoljskega stanja vseh morskih voda v EU do leta 2020. Predlagana direktiva uveljavlja tudi okvirno direktivo o vodah[8] s predvidevanjem izboljšanih praks ravnanja z odpadki v pristaniščih v skladu z načelom „onesnaževalec plača“ in s hierarhijo ravnanja z odpadki v EU. Ne nazadnje, predlagana direktiva je usklajena z direktivo o žveplu[9], ki prispeva k trajnosti pomorskega prometa z zmanjševanjem deleža žvepla v gorivih za plovila. Vendar uporaba režima, uvedenega z direktivo o žveplu, ne sme povzročiti prehoda z emisij v zrak na izpuste odpadkov v morje ali druga vodna telesa, kot so pristanišča in estuariji, kot stranski proizvod uporabljenih tehnologij za zmanjševanje emisij, kot so sistemi za čiščenje izpušnih plinov.

---

4 Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2010/65/EU z dne 20. oktobra 2010 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih, UL L 283, 29.10.2010, str. 1.

5 COM(2009) 8, „Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018“.

6 Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta Komisije z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč, UL L 57, 3.3.2017, str. 1–18.

7 Direktiva 2008/56/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja, UL L 164, 25.6.2008, str. 19–40.

8 Direktiva 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv, UL L 312, 22.11.2008, str. 3–30.

9 Direktiva 2005/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2005 o spremembi Direktive 1999/32/ES glede deleža žvepla v gorivih za plovila, UL L 191, 22.7.2005, str. 59.

Predlagana direktiva bo ključnega pomena tudi pri doseganju cilja, določenega v strategiji Komisije za krožno gospodarstvo[10], tj. zmanjšanje količine morskih odpadkov, ki pristanejo na obalah, in ribolovnega orodja, ki pristane v morju, za 30 % do leta 2020. Strategija za krožno gospodarstvo tudi priznava, da lahko revizija stare direktive o pristaniških sprejemnih zmogljivostih neposredno ali pomembno prispeva k zmanjšanju količine morskih odpadkov z ladij. V strategiji Komisije za plastiko[11] so preučeni dodatni ukrepi za zmanjšanje količine izgubljenega ali zapuščenega ribolovnega orodja, kot so sistemi razširjene odgovornosti proizvajalca in kavcijski sistemi za ribolovno orodje, ki se ponavadi odvrže, pa tudi povečana izmenjava informacij o takih sistemih.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Ker predlog nadomešča veljavno Direktivo, pravna podlaga ostaja člen 100(2) PDEU (prejšnji člen 80(2) PES), ki vključuje sprejetje skupnih pravil za pomorski promet. Čeprav je cilj Direktive zaščititi morsko okolje pred izpusti odpadkov v morje, je njen splošni politični cilj olajšati pomorski promet in prispevati k uresničitvi notranjega prometnega trga.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Ladijski promet je mednarodni sektor, v katerem se dejavnosti izvajajo v mednarodnih vodah in pristaniščih po vsem svetu. Zato so za ta sektor potrebna mednarodna pravila, ki so za onesnaževanje morja z ladij določena s konvencijo MARPOL. Vendar pa glavne težave v mednarodnem režimu niso povezane z nezadostnimi standardi, ampak z neustreznim izvajanjem in izvrševanjem standardov. Prizadevanje za usklajeno izvajanje mednarodno dogovorjenih pravil, ki so po potrebi dopolnjena s posebnimi zahtevami EU, je eden od temeljnih stebrov pomorske politike EU. To se izraža tudi v pravni podlagi Direktive, tj. členu 100(2) PDEU, ki vključuje sprejetje skupnih pravil za pomorski promet. Ker Direktiva prenaša konvencijo MARPOL v pravo EU, ima enak cilj kot Konvencija, tj. zaščititi morsko okolje pred onesnaževanjem z ladij. Težave v zvezi z onesnaževanjem morja ponavadi nastajajo v vseh vodah EU, zato je potreben skupni pristop EU za učinkovito reševanje vprašanj, saj teh vprašanj ni mogoče reševati z ukrepi posameznih držav članic.

Za preprečitev množice različnih politik v pristaniščih za oddajo odpadkov z ladij ter za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za pristanišča in uporabnike pristanišč je potrebna nadaljnja harmonizacija na ravni EU. S poenostavljenim in zato bolj usklajenim izvajanjem različnih obveznosti na ravni EU se bosta izboljšali konkurenčnost in gospodarska učinkovitost sektorja ladijskega prometa, hkrati pa bodo zagotovljeni osnovni pogoji v pristaniščih. To bi moralo preprečiti škodljive učinke, kot je „izbiranje najugodnejših pristaniških sprejemnih zmogljivosti“, pri katerem ladje hranijo odpadke na krovu, dokler jih ne oddajo v pristanišču, kjer je to ekonomsko najugodnejše. Z nadaljnjo harmonizacijo režimov izjem za ladje, ki opravljajo redne prevoze, bi se odpravile tudi neučinkovitosti na strani ladij in strani pristanišč.

Hkrati države članice ohranjajo polje proste presoje, kar zadeva izvajanje skupnih pravil in načel na lokalni ravni/ravni pristanišč. Z novo direktivo bodo še naprej odločale o načrtovanju in upravljanju sistemov pokrivanja stroškov, višini pristojbin ter pripravi načrtov za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi za pristanišča na svojem ozemlju. Organi držav članic so najprimernejši za določitev stopnje podrobnosti in obsega načrtov za sprejem odpadkov in

[10] COM(2015) 614 final, „Zaprtje zanke – akcijski načrt EU za krožno gospodarstvo“.

[11] Delovni dokument služb Komisije (SWD(2018) 16).

ravnanje z njimi, ob upoštevanju velikosti in geografske lokacije pristanišč ter potreb ladij, ki jih obiščejo.

- **Sorazmernost**

Predlog ima dvojni namen: (i) izboljšati zaščito morskega okolja pred izpusti odpadkov z ladij in hkrati (ii) zagotoviti učinkovitost dejavnosti pomorskega prometa v pristaniščih. Ocena učinka kaže, da se odpadki še vedno odlagajo v morje, kar ima uničujoče posledice za morske ekosisteme, zlasti zaradi odlaganja smeti. Hkrati veljavni režim ustvarja nepotrebno upravno breme za pristanišča in uporabnike pristanišč, ki je večinoma posledica neskladij med obveznostmi iz Direktive in mednarodnim okvirom (tj. konvencijo MARPOL). Ocena učinka je pokazala sorazmernost najprimernejše možnosti za obravnavanje težav, v skladu s pripombami Odbora za regulativni nadzor o poročilu o oceni učinka.

Namen predloga je obravnavati te težave s prizadevanjem za nadaljnjo uskladitev s konvencijo MARPOL, zlasti kar zadeva njeno področje uporabe, opredelitev pojmov in obrazce. Namen predlagane direktive je tudi povečati skladnost z drugimi akti EU s celovito vključitvijo inšpekcijskih pregledov v okvir pomorske inšpekcije ter jo uskladiti z Direktivo 2002/59/ES, kar zadeva obveznosti spremljanja in poročanja. Novi pristop temelji večinoma na sistemu elektronskega poročanja in izmenjave informacij, ki temelji na obstoječih elektronskih sistemih, ter na načelu, da bi bilo treba informacije sporočiti samo enkrat. To bi moralo olajšati spremljanje in izvrševanje ter hkrati zmanjšati povezano upravno breme.

Posebna težava z morskimi odpadki upravičuje dodatne ukrepe, ki bi morali zagotoviti nadaljnje zmanjšanje izpustov smeti z ladij. To bi bilo treba doseči s kombinacijo spodbujevalnih in izvršilnih ukrepov. Glede na to, da tudi ribiški sektor in sektor rekreacije precej prispevata k težavi z morskimi odpadki, sta bolj sistematično vključena v sistem, zlasti kar zadeva spodbude za oddajo odpadkov na kopnem. Ker pa bi obveznosti glede sporočanja in inšpekcijskih pregledov ustvarile nesorazmerno breme za manjša plovila in pristanišča, se uporablja pristop, pri katerem se razločuje glede na dolžino in bruto tonažo. Ta pristop bo vključeval naslednje:

– Sporočanje informacij iz vnaprejšnjega sporočila o odpadkih in potrdila o prejemu odpadkov se bo v skladu z Direktivo 2002/59/ES zahtevalo samo za plovila dolžine 45 metrov ali več.

– Cilj glede inšpekcijskih pregledov vsaj 20 % ribiških plovil in plovil za rekreacijo bo v skladu z zahtevami Mednarodne pomorske organizacije glede hrambe načrta ravnanja z odpadki na krovu veljal le za plovila z bruto tonažo nad 100.

– Inšpekcijski pregledi trgovskih plovil se bodo na podlagi pristopa, ki temelji na tveganju, izvajali v okviru pomorske inšpekcije, s čimer bi se morali povečati učinkovitost in uspešnost sistema.

Čeprav je namen Direktive nadalje uskladiti glavne pojme režima pristaniških sprejemnih zmogljivosti za zagotovitev skupnega pristopa EU na podlagi ustreznih mednarodnih norm, imajo države članice diskrecijsko pravico, da odločajo o operativnih ukrepih, ki se uporabljajo na ravni pristanišč in temeljijo na lokalnih vidikih ter upravni strukturi in strukturi lastništva pristanišč. Primernost zmogljivosti za sprejem odpadkov je določena na podlagi velikosti, geografske lokacije in vrste prometa v pristanišču, ki potem določajo raven podrobnosti ter obseg načrtov za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi. Ti načrti se lahko pripravijo tudi v geografskem okviru, tako da služijo interesom pristanišč v regionalni bližini, pa tudi tistim za regionalni promet.

Čeprav bodo morale države članice zagotoviti, da sistemi pokrivanja stroškov vključujejo načela, določena v Direktivi, zlasti za posredne pristojbine in ravni preglednosti, bodo imele še vedno proste roke pri načrtovanju sistemov dajatev in odločanju o natančni višini pristojbin, pri čemer bodo morale upoštevati vrste prometa v pristaniščih. Ta diskrecijska pravica bo bolj omejena za smeti, ki so najpomembnejša komponenta morskih odpadkov in katerih stroški se v celoti krijejo s posrednimi pristojbinami. Ker plastika in druge komponente smeti z ladij posebej negativno vplivajo na morsko okolje, je potrebna največja možna finančna spodbuda za zagotovitev, da se smeti oddajo med vsakim postankom v pristanišču, namesto da se izpuščajo v morje.

- **Izbira instrumenta**

Izkazalo se je, da je z vidika jasne in dosledne priprave pravnih aktov najprimernejša pravna rešitev predlog za eno samo novo direktivo. Nadomestna možnost predlaganja sklopa predlogov sprememb veljavne direktive je bila zavrnjena, saj bi zahtevala veliko sprememb. Zavrnjena je bila tudi izbira nove uredbe, saj državam članicam ne bi zagotavljala zadostne prožnosti za odločanje o najboljših politikah izvajanja za njihova pristanišča, ki se zelo razlikujejo, kar zadeva velikost, lokacijo, lastništvo in upravno strukturo.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti veljavne zakonodaje**

Naknadna ocena je pokazala, da je Direktiva pomembna za doseganje cilja glede zmanjšanja izpustov odpadkov v morje in ima jasno dodano vrednost EU. Ker pa se je količina odpadkov, oddanih na obali, povečala, se trendi med različnimi kategorijami odpadkov razlikujejo. Poleg tega se velika količina odpadkov še vedno izpušča v morje. Razlog za to so zlasti razlike v razlagi in izvajanju glavnih obveznosti veljavne direktive, kot so zagotavljanje primernih pristaniških sprejemnih zmogljivosti, načrtovanje in upravljanje sistemov pokrivanja stroškov ter izvajanje obveznosti obvezne oddaje.

Pojem primernosti pristaniških sprejemnih zmogljivosti v stari direktivi ni bil jasno opredeljen, kar je povzročilo zmedo med uporabniki in upravljavci pristanišč. Posledično zaradi pomanjkanja posvetovanja z uporabniki pristanišč in neskladnosti s „kopensko“ zakonodajo EU v pristaniščih niso vedno na voljo primerne zmogljivosti. Na primer, zainteresirane strani so se med posvetovanjem pritoževale zaradi pomanjkanja ločenega zbiranja odpadkov v pristaniščih, ki so se prej v skladu z mednarodnimi standardi ločevali na krovu. Poleg tega obstaja zmeda glede področja uporabe obveznosti obvezne oddaje z vidika norm za izpuste iz konvencije MARPOL, vključno z opredelitvijo zadostne zmogljivosti za hrambo odpadkov na krovu kot glavne izjeme, da lahko ladja izpluje, ne da bi oddala odpadke.

Nejasni so tudi pravni in upravni okvir za inšpekcijske preglede pristaniških sprejemnih zmogljivosti ter podlaga za te inšpekcijske preglede in njihova pravilnost. Ne nazadnje se izjeme za ladje, ki opravljajo redne prevoze, uporabljajo iz različnih razlogov in pod različnimi pogoji, kar ustvarja nepotrebno upravno breme. Zaradi teh težav je režim postal manj učinkovit pri uresničevanju svojega glavnega cilja, tj. zmanjšanju izpustov odpadkov v morje.

V naknadni oceni so bile izpostavljene tudi naslednje težave:

- Direktiva ni v celoti usklajena z ustreznimi politikami EU, kot so zakonodaja EU o odpadkih in njena ključna načela, ki se v pristaniščih ne izvajajo v celoti;
- v Direktivo niso bile vključene pomembne spremembe mednarodnega pravnega okvira (konvencija MARPOL);
- pomanjkanje sistematičnega evidentiranja odpadkov, oddanih v pristaniščih, in nezadostna izmenjava informacij med državami članicami ovirata učinkovito spremljanje in izvrševanje Direktive ter ustvarjata velike vrzeli v podatkih o tokovih odpadkov v pristaniščih EU.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

V okviru podskupine za pristaniške sprejemne zmogljivosti, vzpostavljene v okviru Evropskega foruma za trajnostni pomorski promet, potekajo redna posvetovanja s številnimi skupinami zainteresiranih strani za pomoč v postopku revizije. Podskupina, ki povezuje glavne skupine zainteresiranih strani, tj. nacionalne organe držav članic, pristanišča, lastnike ladij, upravljavce pristaniških sprejemnih zmogljivosti in okoljske nevladne organizacije, združuje visoko raven strokovnega znanja o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za ravnanje z odpadki z ladij. Podskupina je na več sestankih proučila predlagane ukrepe in možnosti za revizijo ter razpravljala o njih, njeni predlogi pa so bili ustrezno pregledani in upoštevani pri pripravi osnutka predloga. Povzetek izida razprav podskupine je vključen v priloge k delovnemu dokumentu služb Komisije[12].

Zainteresirane strani so na splošno naklonjene reviziji, katere namen je nadaljnja uskladitev s konvencijo MARPOL, zlasti kar zadeva področje uporabe zahteve po obvezni oddaji, in ki določa posebne ukrepe za obravnavanje težave z morskimi odpadki. Podskupina je ob različnih priložnostih poudarila potrebo po ustreznem izvajanju načel EU o ravnanju z odpadki v okviru režima pristaniških sprejemnih zmogljivosti ter tudi po nadaljnji harmonizaciji režima izjem in sistemov pokrivanja stroškov, brez uvedbe načela „enak sistem za vse“ za pristanišča EU. Poleg tega je razpravljala o možnostih za izboljšanje spremljanja, potekale pa so tudi razprave o izvrševanju ter o tem, kako bi elektronsko poročanje in izmenjava podatkov olajšala postopek.

V okviru postopka ocene učinka je bilo organizirano odprto javno posvetovanje, na katerega so se odzvale številne zainteresirane strani. Temu je sledilo ciljno usmerjeno posvetovanje, osredotočeno na vse zainteresirane strani v pristaniščih. V teh posvetovanjih se je izkazalo, da sta pomanjkanje spodbud in izvrševanja med najpomembnejšimi vzroki splošnih težav, povezanih z izpusti odpadkov v morje. Poleg tega je bilo v obeh krogih posvetovanj poudarjeno, da so glavni vzrok za nepotrebno upravno breme neskladnost opredelitve pojmov in obrazcev ter različni režimi izjem.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Ta predlog temelji na informacijah, zbranih in analiziranih med ocenjevanjem in postopkom ocene učinka, za katero so bile izvedene zunanje študije. Poleg tega je Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) zagotovila tehnično podporo in podrobne podatke.

V študiji iz leta 2015 v okviru naknadnega ocenjevanja so bili ocenjeni podatki, prejeti od 40 večjih trgovskih pristanišč, na podlagi katerih je bila pripravljena časovna vrsta oddaje odpadkov za obdobje 2004–2013. Del podatkov je izhajal iz prejšnjih študij o izvajanju

[12] Stran 7 Priloge 2 k Povzetku poročila o posvetovanju z zainteresiranimi stranmi.

Direktive, ki jih je izvedla agencija EMSA, in je bil dopolnjen z anketo med zainteresiranimi stranmi.

Namen podporne študije, izvedene leta 2016, za pomoč pri oceni učinka revizije Direktive je bil dopolniti podatke o količinah odpadkov, oddanih v pristaniščih, ugotovljenih v prejšnjih študijah (Rabmoll 2012 in Panteia 2015) za obdobje 2013–2015. Posodobljeni podatki o oddaji odpadkov za to obdobje so bili prejeti od 29 od 40 pristanišč, ki so bila prej ocenjena. Poleg tega je bil v podporni študiji za oceno učinka uporabljen model za izračun vrzeli v odpadkih, znan kot model MARWAS, ki meri: (i) razliko med odpadki, ki naj bi bili oddani v pristaniščih, za katera so bili prejeti podatki o oddaji, na podlagi prometa v teh pristaniščih v določenem obdobju in (ii) oddanimi odpadki v absolutnem smislu v teh pristaniščih v tem obdobju. Podatki o plovbi ladij so bili od agencije EMSA pridobljeni za 29 pristanišč, ki so bila predmet pregleda, in uporabljeni v modelu. Na podlagi podporne študije je bila pripravljena tudi ocena okoljske ranljivosti različnih regionalnih morskih območij glede na različne kategorije odpadkov z ladij. Metodologija je podrobno pojasnjena v ustrezni prilogi k delovnemu dokumentu služb Komisije, priloženemu temu predlogu[13].

Stalno podporo skozi celoten postopek je zagotavljala zgoraj omenjena podskupina za pristaniške sprejemne zmogljivosti.

- **Ocena učinka**

V oceni učinka so bile na podlagi naslednjih vodilnih načel preučene različne možnosti politike za revizijo Direktive:

(1) obseg revizije, obseg zakonodajnih sprememb in priprava nezavezujočih smernic;

(2) področje uporabe zahteve po obvezni oddaji odpadkov. Izbira med uskladitvijo z normami za izpuste iz konvencije MARPOL ali režimom brez izpustov odpadkov z oddajo vseh odpadkov v pristaniščih. To lahko vpliva tudi na druge vidike, kot sta uporaba sistemov pokrivanja stroškov in izvrševanje;

(3) možnost obravnavanja posebne težave z morskimi odpadki z ladij (večinoma smeti z ladij);

(4) možnost zmanjšanja upravnega bremena in poenostavitve režima v skladu s cilji predloga v okviru programa REFIT.

Ta načela so izražena v ciljih politike, opisanih v nadaljevanju.

MOŽNOST 1: Osnovni scenarij. Pri tej možnosti ni načrtovana zakonodajna sprememba Direktive. Namesto tega bi se pripravile nezavezujoče smernice ter nadalje razširil sistem elektronskega poročanja in spremljanja, vzpostavljen v skladu s členom 12(3) veljavne direktive, ki temelji na elektronskem sporočanju v sistem SafeSeaNet in THETIS (zbirka podatkov pomorske inšpekcije).

MOŽNOST 2: Minimalna revizija. Ta možnost predvideva ciljno usmerjene pobude ter kratke in jedrnate pravne prilagoditve glede na konvencijo MARPOL, pa tudi ustrezno zakonodajo Unije, na podlagi osnovnega scenarija. Z njo bi se zlasti uskladilo področje uporabe s konvencijo MARPOL z vključitvijo odpadkov iz Priloge VI h Konvenciji in posodobilo sklicevanja na okoljsko zakonodajo Unije.

[13] Stran 23 Priloge 4, Analitični modeli, uporabljeni za pripravo ocene učinka.

MOŽNOST 3: Uskladitev s konvencijo MARPOL. Ta možnost je namenjena nadaljnjemu približevanju konvenciji MARPOL, zlasti pri določanju področja uporabe obvezne oddaje v skladu z normami za izpuste iz konvencije MARPOL, ki bi obravnavala nezakonite izpuste odpadkov v morje. Ta možnost vključuje tudi vključitev inšpekcijskih pregledov pristaniških sprejemnih zmogljivosti v pomorsko inšpekcijo ter celoten nabor ukrepov za izboljšanje primernosti zmogljivosti in gospodarske spodbude za izvajanje teh ukrepov na ladjah.

MOŽNOST 4: Režim EU za pristaniške sprejemne zmogljivosti, ki presega konvencijo MARPOL. Cilj te možnosti je okrepiti veljavni režim iz Direktive s preseganjem konvencije MARPOL. Obvezna oddaja bi veljala za vse odpadke z ladij, vključno z odpadki, ki se v skladu s konvencijo MARPOL lahko izpuščajo v morje. Ta možnost vključuje tudi celoten nabor ukrepov za izboljšanje primernosti zmogljivosti in zagotovitev pravih spodbud za oddajo.

MOŽNOSTI 3B IN 4B: Različici možnosti za morske odpadke v okviru zgoraj navedenih možnosti 3 in 4. Ti različici možnosti posebej obravnavata težavo z morskimi odpadki z ladij (večinoma izpuste smeti). Vključeni so spodbujevalni in izvršilni ukrepi ter predlog za popolno uskladitev ribiških plovil in plovil za rekreacijo s področjem uporabe Direktive, čeprav s pristopom k izvrševanju, ki bi razlikoval na podlagi bruto tonaže.

V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da je najprimernejša možnost politike 3B, saj usklajuje cilje glede zmanjšanja izpustov odpadkov v morje, zlasti izpustov smeti (morski odpadki), s predvidenim zmanjšanjem upravnega bremena s pomočjo nadaljnjega usklajevanja s konvencijo MARPOL.

Pričakuje se, da bo najprimernejša možnost politike:

- pozitivno vplivala na okolje, saj bi morala znatno zmanjšati nezakonite izpuste oljnih odpadkov, odplak, smeti in odpadkov iz čistilnih naprav v morje;
- pomembno prispevala h krožnemu gospodarstvu s posebnimi ukrepi, osredotočenimi na zmanjševanje morskih odpadkov, vključno z odpadki, ki izvirajo iz ribiškega sektorja in sektorja rekreacije, ter izboljševanje praks ravnanja z odpadki v pristanišču;
- pripeljala do zmanjšanja stroškov izvrševanja in znatnega zmanjšanja upravnih stroškov;
- ustvarila dodatna delovna mesta, zlasti za upravljavce odpadkov in v sektorju turizma na obalnih območjih;
- pripeljala do večje okoljske ozaveščenosti glede težave z morskimi odpadki, tako na obali kot na krovu ladje.

Pričakuje se, da bo najprimernejša možnost ustvarila dodatne stroške usklajevanja in operativne stroške, zlasti iz naložb v zbiranje odpadkov v pristaniščih, usklajevanja sistemov pokrivanja stroškov in razvoja nove zmogljivosti za sprejem in obdelavo novih tokov odpadkov. Vendar se pričakuje, da bodo ti stroški omejeni. Pričakovana višina teh stroškov je opisana v oceni učinka, ki je vključena v delovni dokument služb Komisije, priložen

predlogu[14]. Vendar zaradi pomanjkanja podatkov skupnih stroškov zagotavljanja skladnosti ni bilo mogoče natančno količinsko določiti.

Ocena učinka je bila maja 2017 predložena Odboru za regulativni nadzor v odobritev. Odbor je izdal pozitivno mnenje s pridržki[15]. V svojem mnenju je izrazil pomisleke glede dodane vrednosti Direktive v primerjavi s konvencijo MARPOL ter zahteval podrobnejšo razlago razmerja med obema režimoma in pojasnilo, kako so predlagane možnosti usklajene s Konvencijo ali jo presegajo. V zvezi s tem je Odbor zastavil tudi nekaj vprašanj glede sorazmernosti najprimernejše možnosti, zlasti ker vključuje natančnejše zahteve za manjša plovila, še vedno pa obstaja nekaj negotovosti v zvezi z natančno višino stroškov zagotavljanja skladnosti in investicijskih stroškov, povezanih s to možnostjo. Te pripombe so se obravnavale na naslednje načine:

– vključena je bila dodatna razlaga, kako naj bi se z Direktivo prenesle ustrezne obveznosti iz konvencije MARPOL s pristopom, ki temelji na pristaniščih, in da si Direktiva ne prizadeva le za zagotovitev izvrševanja teh zahtev s pravno ureditvijo EU, ampak ponuja tudi dodano vrednost, kar zadeva njihovo izvajanje v državah članicah, zlasti z dodatnimi elementi, kot so načrti za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi, sistemi pokrivanja stroškov v pristaniščih in režim izjem za ladje, ki opravljajo redne prevoze. Vključena sta bila preglednica s primerjavo obeh instrumentov in pregled najpomembnejših predlogov sprememb konvencije MARPOL v zadnjih 15 letih;

– vključena je bila tudi preglednica s primerjavo različnih možnosti politike konvencije MARPOL. Pojasnjeno je bilo tudi, da najprimernejša možnost, ki temelji na uskladitvi s konvencijo MARPOL, ne pomeni popolne uskladitve, saj bi to pomenilo ukinitev temeljnih obveznosti, ki so se izkazale za zelo pomembne in koristne, kot je pokazala naknadna ocena Direktive (v okviru programa REFIT). Vključena so bila dodatna pojasnila, da bi se dokazala sorazmernost vsake od možnosti, in zagotovljenih je bilo več informacij o tem, kako naj bi se v skladu z najprimernejšo možnostjo ponovno opredelil položaj manjših plovil, tj. ribiških plovil in plovil za rekreacijo, z uporabo pristopa k izvrševanju, pri katerem se razlikuje na podlagi bruto tonaže in skupne dolžine;

– ne nazadnje je bil vložen dodaten trud za pridobitev kvantitativnih podatkov od pristanišč v zvezi z nekaterimi ključnimi obveznostmi, vključenimi v najprimernejšo možnost. Kar zadeva poslovno občutljive podatke, pa so bile prejete povratne informacije omejene, opis stroškov usklajevanja in investicijskih stroškov pa je še vedno večinoma kvalitativen.

- **Ocena teritorialnega učinka**

Predlagana revizija ima zaradi različnih morskih bazenov v EU in lokalnih posebnosti pristanišč pomembno regionalno razsežnost. Zato je bila izvedena ocena teritorialnega učinka. V oceni so izpostavljeni posebni izzivi, s katerimi se pri izvajanju režima pristaniških sprejemnih zmogljivosti lahko srečujejo pristanišča na majhnih otokih in v oddaljenih krajih, vendar je tudi ugotovljeno, da lahko nova direktiva zagotovi koristi za te regije, zlasti na

[14] Delovni dokument služb Komisije – Ocena učinka, stran 60 (stroški zagotavljanja skladnosti), in stran 73 (sklepna ugotovitev).

[15] Mnenje o oceni učinka/pristaniških sprejemnih zmogljivostih za odpadke z ladij in ostanke tovora, 23. junij 2017, http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/[....].

področju razvoja turizma, zaposlovanja in upravljanja. Vendar pa je ocena teritorialnega učinka kljub regionalnim razlikam pokazala, da obstaja velika potreba po harmonizaciji ključnih vidikov Direktive. Rezultati ocene teritorialnega učinka so povzeti v zbirnem poročilu, priloženem delovnemu dokumentu služb Komisije, ki spremlja predlog.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Ker je predlog pobuda v okviru programa REFIT, je njegov cilj poenostaviti regulativni okvir in zmanjšati upravno breme.

Z boljšo uskladitvijo opredelitve pojmov s konvencijo MARPOL se lahko tudi standardni obrazci, ki jih je Mednarodna pomorska organizacija pripravila za sporočila o odpadkih in potrdilo o prejemu odpadkov, v celoti vključijo v Direktivo. S tem se lahko v največji možni meri prepreči podvajanje obrazcev in sistemov. Poleg tega sta predlagana vključitev inšpekcijskih pregledov pristaniških sprejemnih zmogljivosti v sistem pomorske inšpekcije ter uvedba sistema obveščanja in spremljanja, ki je bil razvit na podlagi veljavne direktive (člen 12(3)) in ki temelji na elektronskem poročanju v sistem SafeSeaNet in zbirko podatkov THETIS, za olajšanje spremljanja in izvrševanja. Ti ukrepi naj bi zagotovili zmanjšanje upravnih stroškov za 7,1 milijona EUR, saj bi morali voditi do učinkovitejših inšpekcijskih pregledov. Predlagane revizije naj bi tudi povečale poslovne priložnosti za upravljavce odpadkov v pristaniščih, pa tudi upravljavce v turističnem sektorju in sektorju rekreacije, ki večinoma spadajo med MSP, saj bi bilo treba več odpadkov iztovoriti v pristaniščih, rezultat tega pa bi bilo čistejše morsko okolje s pozitivnimi učinki za lokalni in regionalni turizem.

Predlog nove direktive dopušča državam članicam precejšnjo svobodo pri: (i) organizaciji sprejemnih zmogljivosti v njihovih pristaniščih, kot je navedeno v načrtih za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi; ter (ii) načrtovanju ustreznih sistemov pristojbin ob upoštevanju velikosti in geografske lokacije pristanišč, pa tudi vrste prometa v teh pristaniščih.

Predlagana revizija predvideva nadaljnji razvoj in delovanje sistema obveščanja, spremljanja in izvrševanja, ki je bil vzpostavljen že v okviru sedanje direktive, za lažje spremljanje in izvrševanje Direktive. Sistem bo temeljil na sistemu Unije za izmenjavo pomorskih informacij, določenem v Direktivi 2002/59/ES, in inšpekcijski zbirki podatkov, vzpostavljeni z Direktivo 2009/16/ES. Podatki se bodo sporočali elektronsko z uporabo „enotnega nacionalnega okenca“, v skladu z Direktivo 2010/65/EU, ter se izmenjevali med državami članicami za namene spremljanja in izvrševanja. Predlog predvideva tudi nadaljnjo standardizacijo elektronskih obrazcev za potrdilo o prejemu odpadkov, sporočanja o odpadkih in izjem za ladje, ki opravljajo redne prevoze.

- **Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog nima posledic za proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Izvedbeni načrti ter ureditve spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Predlogu je priložen izvedbeni načrt, v katerem so našteti ukrepi, potrebni za izvedbo ukrepov, ter določeni glavni tehnični, pravni in časovni izzivi, povezani z izvajanjem.

Določene so ustrezne ureditve spremljanja in poročanja. Agencija EMSA ima pomembno vlogo v tem procesu, saj je pristojna za razvoj in upravljanje sistemov elektronske izmenjave podatkov za pomorski promet.

Že veljavna direktiva poziva k vzpostavitvi skupnega sistema obveščanja in spremljanja, ki bi: (i) prepoznaval ladje, ki ne oddajo svojih odpadkov, in (ii) ugotavljal, ali so bili cilji iz Direktive izpolnjeni. V zadnjih letih je bil ta sistem razvit na podlagi obstoječih zbirk podatkov: zlasti sistem SafeSeaNet zagotavlja elektronsko poročanje in izmenjavo informacij iz vnaprejšnjega sporočila o odpadkih, v okviru inšpekcijske zbirke podatkov (THETIS) pa je bil razvit tudi ločen modul EU za sporočanje rezultatov inšpekcijskih pregledov pristaniških sprejemnih zmogljivosti. Poleg tega so bili sprejeti ukrepi za zagotovitev sistematičnega prenosa informacij, shranjenih v sistemu SafeSeaNet, v sistem THETIS-EU, kar omogoča spremljanje in izvrševanje obveznosti obvezne oddaje. S predlagano direktivo bodo sistemi dodatno izboljšani in bi morali vključevati tudi osnovne informacije o razpoložljivosti sprejemnih zmogljivosti v pristaniščih EU. Informacije se bodo posredovale tudi sistemu GISIS, tj. globalnemu integriranemu pomorskemu informacijskemu sistemu Mednarodne pomorske organizacije, s čimer se bo zagotovilo, da države članice s poročanjem v skladu z Direktivo hkrati izpolnjujejo svoje obveznosti mednarodnega poročanja.

Poleg tega bo agencija EMSA pomagala spremljati izvajanje predlagane direktive. Glede na to, da naj bi celotni cikel predvidenih obiskov agencije EMSA v zvezi z izvajanjem trajal pet let[16], bi se moralo ocenjevanje Direktive izvajati vsakih sedem let.

Ne nazadnje je predvidena tudi ustanovitev strokovne skupine, ki bo sestavljena iz predstavnikov držav članic in drugih ustreznih sektorjev. Skupina si bo izmenjevala informacije in izkušnje o izvajanju Direktive ter Komisiji zagotavljala potrebne smernice.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Obrazložitveni dokumenti niso potrebni, saj je predlog namenjen poenostavitvi in razjasnitvi obstoječe ureditve.

6. NATANČNEJŠA POJASNITEV POSAMEZNIH DOLOČB PREDLOGA

Predlagana direktiva bo v čim večji možni meri uskladila ureditev EU s konvencijo MARPOL, zlasti kar zadeva področje uporabe, opredelitev pojmov in obrazce. Vendar pa popolna uskladitev ni mogoča, saj se Direktiva osredotoča na dejavnosti v pristaniščih, medtem ko se konvencija MARPOL osredotoča na dejavnosti na morju. Čeprav Direktiva temelji na obveznostih, ki so jih države članice prevzele v skladu s konvencijo MARPOL, gre še korak dlje, saj podrobno obravnava pravne, operativne in finančne obveznosti vseh upravljavcev. Poleg tega ima predlagana direktiva, tako kot njena predhodnica, širše področje uporabe, saj zajema vsa morska plovila in vsa pristanišča EU, ki jih ta plovila obiskujejo.

Glavna področja, na katerih se bosta Direktiva in konvencija MARPOL še naprej razlikovali, so naslednja:

- sprejetje načrtov za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi;
- razvoj in upravljanje sistemov pokrivanja stroškov;

[16] Kot je določeno v metodologiji agencije EMSA za obiske v državah članicah, http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065.

- obvezno sporočanje informacij iz vnaprejšnjega sporočila o odpadkih in potrdila o prejemu odpadkov;
- režim inšpekcijskih pregledov;
- režim izjem za ladje, ki opravljajo redne prevoze.

Številne od teh razlik v ureditvi EU prispevajo k boljšemu izvajanju in izvrševanju ureditve, predvidene s konvencijo MARPOL.

Najpomembnejše spremembe, uvedene z novo direktivo, so opisane v nadaljevanju.

Naslov, področje uporabe in opredelitev pojmov:

Naslov bo spremenjen, da se bo izrecno nanašal na oddajo odpadkov z ladij, saj bi to bolje izražalo glavni cilj Direktive.

V členu 2 bo opredelitev „ladijski odpadki“ nadomeščena s splošnejšo opredelitvijo „odpadki z ladij“, opredeljeno glede na ustrezne priloge h konvenciji MARPOL. To bo vključevalo tudi kategorijo „ostanki tovora“, pa tudi odpadke iz Priloge VI h konvenciji MARPOL, tj. ostanke iz sistemov za čiščenje izpušnih plinov, ki vključujejo mulj in izcejeno vodo iz teh sistemov. Odprava razlikovanja med ladijskimi odpadki in ostanki tovora ter zagotovitev popolne skladnosti z opredelitvijo pojmov iz konvencije MARPOL omogočata nadaljnjo uskladitev s standardnimi obrazci in potrdili Mednarodne pomorske organizacije. Pasivno ulovljeni odpadki, tj. odpadki, ki se med ribolovnimi operacijami ujamejo v mreže, so bili vključeni v opredelitev odpadkov z ladij, da bi se zagotovile ustrezne ureditve za oddajo tovrstnih odpadkov iz ribiškega sektorja v pristaniške sprejemne zmogljivosti glede na njihov pomen v okviru morskih odpadkov. Dodana so bila jasna in posodobljena sklicevanja na ustrezne zakonodajne akte EU.

Primernost pristaniških sprejemnih zmogljivosti:

Pojem „primerne pristaniške sprejemne zmogljivosti“ je jasneje opisan v skladu s smernicami Mednarodne pomorske organizacije. Zahteva po ločenem zbiranju odpadkov iz okvirne direktive o odpadkih je bila izrecno vključena v člen 4, da bi se uporabljala v pristaniščih. To je zlasti pomembno v primerih, ko so bili odpadki predhodno ločeni na krovu v skladu z mednarodnimi normami in standardi.

Kar zadeva načrte za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi, ki so bistvenega pomena za doseganje primernosti pristaniških sprejemnih zmogljivosti, je v členu 5 in Prilogi 1 večji poudarek na zahtevah glede posvetovanja. Vključena so tudi pojasnila pojmov „ustrezen načrt“, „znatne spremembe“ takega načrta in „regionalni okvir“, v katerem ga je mogoče pripraviti.

Spodbude za oddajo:

Za zagotovitev ustreznih spodbud za oddajo različnih vrst odpadkov v pristaniške sprejemne zmogljivosti člen 8 določa glavna načela, ki jih je treba vključiti in uporabljati v vsakem sistemu pristojbin, vzpostavljenem v skladu z Direktivo. To vključuje razmerje med zaračunanimi pristojbinami in stroški pristaniških sprejemnih zmogljivosti, izračun „pomembnega prispevka“, ki ga bo krila posredna pristojbina, in glavne zahteve glede preglednosti. V Direktivo je vključena nova Priloga 4, ki določa pregled različnih vrst stroškov sistema pristaniških sprejemnih zmogljivosti, pri čemer obstaja razlikovanje med neposrednimi in posrednimi stroški.

Čeprav člen 8 ne predpisuje uporabe enega določenega sistema v vseh pristaniščih EU, je predlagani sistem pokrivanja stroškov strožji, kar zadeva načela, ki jih je treba upoštevati pri določanju posredne pristojbine za smeti, vključno s pasivno ulovljenimi odpadki. Ker izpusti odpadkov znatno prispevajo k širši težavi morskih odpadkov, je predlagan sistem „brez posebnih pristojbin“, v katerem naj bi si ladje s plačilom posredne pristojbine pridobile pravico do oddaje vseh smeti na krovu, ne da bi morale plačati kakršno koli dodatno neposredno pristojbino (na podlagi količine). Ker bodo tudi ribiška plovila in plovila za rekreacijo vključena v sistem posrednih pristojbin, bi moral ta sistem obravnavati tudi odstranjevanje izrabljenih ribiških mrež in pasivno ulovljenih odpadkov.

V členu 8 je tudi okrepljen koncept „okolju prijazne ladje“, kot je že razvit in se uporablja v posameznih pristaniščih v skladu z mednarodnimi standardi in shemami certificiranja. V skladu s tem konceptom bi bilo treba uporabljati nižjo pristojbino za odpadke za plovila, ki lahko dokažejo trajnostno ravnanje z odpadki na krovu, za katero bo morala Komisija v delegiranem aktu podrobneje določiti merila.

Izvrševanje zahteve po obvezni oddaji:

Obrazec za vnaprejšnje sporočanje o odpadkih iz člena 6 je v celoti usklajen z okrožnico IMO MEPC/834 in vključen v novo Prilogo 2 k Direktivi. Področje uporabe obveznosti oddaje za vse odpadke je bilo določeno v skladu s konvencijo MARPOL, tako da direktiva o pristaniških sprejemnih zmogljivostih odraža režim izpustov iz konvencije MARPOL: kjer konvencija MARPOL prepoveduje izpuste odpadkov v morje, direktiva o pristaniških sprejemnih zmogljivostih zahteva oddajo teh odpadkov v pristaniške sprejemne zmogljivosti na obali, vključno z ostanki tovora. Ta pristop ne zahteva posebne določbe za oddajo ostankov tovora, kot je veljalo pri stari direktivi. Poleg tega je treba v skladu s členom 7 ob oddaji odpadkov ladji izdati potrdilo o prejemu odpadkov, ki vključuje informacije, ki bi jih morala ladja pred izplutjem elektronsko sporočiti v sistem obveščanja, spremljanja in izvrševanja, tj. sistem SafeSeaNet.

Člen 7 omejuje uporabo izjeme na podlagi zadostne zmogljivosti za hrambo na primere, ko je naslednje pristanišče postanka v EU in ni negotovosti glede razpoložljivosti primernih pristaniških sprejemnih zmogljivosti. To oceno bi bilo treba izvesti na podlagi informacij o primernih pristaniških sprejemnih zmogljivostih v pristaniščih EU, ki so na voljo v sistemu obveščanja, spremljanja in izvrševanja, ki je del sistema SafeSeaNet. Poleg tega ta predlog predvideva sprejetje posebnih metod za izračun zadostne zmogljivosti za hrambo odpadkov na krovu z izvedbenim aktom Komisije.

V zvezi z režimom inšpekcijskih pregledov člen 10 določa, da je treba inšpekcijske preglede pristaniških sprejemnih zmogljivosti v celoti vključiti v režim pomorske inšpekcije, vzpostavljen v skladu z Direktivo 2009/16/ES, in upoštevati pristop, ki temelji na tveganju, če ladja spada na področje uporabe navedene direktive. Za zagotovitev, da se pri vsakem inšpekcijskem pregledu pomorske inšpekcije preveri tudi skladnost z zahtevami glede pristaniških sprejemnih zmogljivosti, je treba izvesti nekatere spremembe Direktive 2009/16/ES, kot so določene v členu 21. Hkrati je zagotovljen ločen režim inšpekcijskih pregledov za ribiška plovila, plovila za rekreacijo in domača plovila z več kot 100 bruto tonami, saj ta plovila niso zajeta v direktivi o pomorski inšpekciji države pristanišča. Rezultate inšpekcijskih pregledov teh plovil bo treba beležiti v sistemu obveščanja, spremljanja in izvrševanja, v posebnem modulu EU v okviru zbirke podatkov THETIS.

Režim izjem za ladje, ki opravljajo redne prevoze:

Člen 9 predloga določa nadaljnjo harmonizacijo meril za oprostitev, zlasti glede tega, kaj pomeni „ladja, ki opravlja redne prevoze“ s „pogostimi in rednimi postanki v pristaniščih“, pa tudi, kaj pomenijo „zadostni dokazi o ureditvi“ za oddajo odpadkov in plačilo pristojbine. Uvedeno je standardno potrdilo o oprostitvi, ki bi ga bilo treba vključiti v sistem obveščanja, spremljanja in izvrševanja z elektronskim sporočanjem v sistem SafeSeaNet, da si bodo lahko države članice pozneje izmenjale informacije iz potrdila.

Ribiška plovila in plovila za rekreacijo:

Položaj ribiških plovil in manjših plovil za rekreacijo je v Direktivi ponovno opredeljen glede na njihovo relativno pomembnost pri prispevanju k težavi z morskimi odpadki v morju. Medtem ko so v veljavni direktivi ribiška plovila in manjša plovila za rekreacijo izvzeta iz nekaterih ključnih obveznosti, so bile te izjeme ponovno opredeljene, tako da so vključena večja plovila na podlagi dolžine in bruto tonaže, da se zagotovi sorazmernost režima.

Kar zadeva sisteme pokrivanja stroškov, bodo ribiška plovila in plovila za rekreacijo plačevala posredno pristojbino. Tako bodo morala ribiška plovila in plovila za rekreacijo, podobno kot druga plovila, pristanišču plačati pristojbino ne glede na to, ali odpadke oddajo ali ne. Vendar bi moralo to tem ladjam tudi dajati pravico, da oddajo vse smeti, ne da bi morale plačati kakršne koli dodatne pristojbine, vključno s kakršnim koli zavrženim ribolovnim orodjem in pasivno ulovljenimi odpadki. Kar zadeva druge vrste odpadkov, se bodo splošne obveznosti glede uporabe najmanj 30-odstotne posredne pristojbine uporabljale tudi za oddajo odpadkov v ribiškem sektorju in sektorju rekreacije.

Sporočanje informacij iz vnaprejšnjega sporočila o odpadkih in potrdila o prejemu odpadkov se bo zahtevalo za ribiška plovila in plovila za rekreacijo dolžine 45 metrov ali več. Zahteva po elektronskem poročanju za plovila, krajša od te mejne vrednosti, bi bila nesorazmerna, saj ta plovila ponavadi niso opremljena za elektronsko poročanje, pristanišča, ki jih sprejmejo, pa niso sposobna obdelati elektronskih sporočil ob vsakem postanku v pristanišču. To je pokazala tudi ocena učinka, ki je priložena predlogu[17].

Glede izvrševanja Direktiva določa, da je treba vsako leto izvesti inšpekcijske preglede vsaj 20 % vseh ribiških plovil ali plovil za rekreacijo z najmanj 100 bruto tonami, ki pristanejo v pristaniščih zadevne države članice. Ta mejna vrednost je skladna z zahtevo iz konvencije MARPOL, da morajo ladje z več kot 100 bruto tonami na krovu hraniti načrt ravnanja s smetmi.

[17] Delovni dokument služb Komisije – Ocena učinka, poglavje 5.2.5, stran 46.

2018/0012 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za oddajo odpadkov z ladij, razveljavitvi Direktive 2000/59/ES ter spremembi Direktive 2009/16/ES in Direktive 2010/65/EU

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[18],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[19],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Cilj pomorske politika Unije zagotavljati visoko raven varnosti in varstva okolja. To se lahko doseže z upoštevanjem mednarodnih konvencij, kodeksov in resolucij, ob ohranjanju svobode plovbe, kot je določena v Konvenciji Združenih narodov o pomorskem pravu (UNCLOS).

(2) Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (v nadaljnjem besedilu: konvencija MARPOL) določa splošne prepovedi glede izpustov z ladij v morje, vendar tudi zakonsko ureja pogoje, pod katerimi se določene vrste odpadkov lahko izpuščajo v morsko okolje. Konvencija MARPOL od držav članic zahteva, da v pristaniščih zagotovijo primerne pristaniške sprejemne zmogljivosti.

(3) Unija nadaljuje izvajanje konvencije MARPOL z Direktivo 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta[20], ob upoštevanju pristopa, ki temelji na pristaniščih. Cilj Direktive 2000/59/ES je uskladiti interese za nemoteno delovanje pomorskega prometa z zaščito morskega okolja.

(4) V zadnjih dveh desetletjih so bile izvedene pomembne spremembe konvencije MARPOL in njenih prilog, s katerimi so bili uvedeni strožje norme in prepovedi za izpuste odpadkov z ladij v morje.

(5) S Prilogo VI h konvenciji MARPOL so bile uvedene norme za izpuste za nove kategorije odpadkov, zlasti ostanke iz sistemov za čiščenje izpušnih plinov, ki vključujejo mulj in izcejeno vodo. Te kategorije odpadkov bi morale biti vključene v področje uporabe Direktive.

---

18 UL C , , str. .

19 UL C , , str. .

20 Direktiva 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora (UL L 332, 28.12.2000, str. 81).

(6) Mednarodna pomorska organizacija (v nadaljnjem besedilu: IMO) je 15. aprila 2014 sprejela konsolidirane smernice za ponudnike in uporabnike pristaniških sprejemnih zmogljivosti (MEPC.1/okrožnica 834), vključno s standardnim obrazcem za sporočanje o odpadkih, potrdilom o prejemu odpadkov in poročanjem o domnevnih neustreznostih pristaniških sprejemnih zmogljivosti.

(7) Kljub tem regulativnim spremembam se odpadki še vedno izpuščajo v morje. To je posledica več dejavnikov, in sicer, da v pristaniščih niso vedno na voljo primerne pristaniške sprejemne zmogljivosti, da je izvrševanje pogosto nezadostno in da primanjkuje spodbud za oddajo odpadkov na kopnem.

(8) Direktiva 2000/59/ES od začetka veljavnosti prispeva k povečevanju količine odpadkov, oddanih v pristaniške sprejemne zmogljivosti, zaradi česar ima ključno vlogo pri zmanjševanju izpustov odpadkov v morje, kot je pokazala ocena Direktive v okviru programa REFIT.

(9) Ocena v okviru programa REFIT je tudi pokazala, da Direktiva 2000/59/ES ni v celoti učinkovita zaradi neskladnosti z okvirom konvencije MARPOL. Poleg tega so države članice pripravile različne razlage ključnih pojmov v Direktivi, kot so primernost zmogljivosti, vnaprejšnje sporočanje o odpadkih in obvezna oddaja odpadkov v pristaniške sprejemne zmogljivosti ter izjeme za ladje, ki opravljajo redne prevoze. Ocena vključuje poziv k večji usklajenosti navedenih pojmov in nadaljnjemu usklajevanju s konvencijo MARPOL za preprečitev nepotrebnega upravnega bremena za pristanišča in uporabnike pristanišč.

(10) Direktiva je tudi bistvena za uporabo glavne okoljske zakonodaje in okoljskih načel, povezanih s pristanišči in ravnanjem z odpadki z ladij. V zvezi s tem sta pomembna instrumenta zlasti Direktiva 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta[21] ter Direktiva 2008/56/ES Evropskega parlamenta in Sveta[22].

(11) Direktiva 2008/98/ES določa glavna načela ravnanja z odpadki, vključno z načelom „onesnaževalec plača“, in hierarhijo ravnanja z odpadki, ki poziva k ponovni uporabi in recikliranju odpadkov, ki naj bi imela prednost pred drugimi oblikami predelave in odstranjevanja odpadkov, ter zahteva vzpostavitev sistemov za ločeno zbiranje odpadkov. Te obveznosti veljajo tudi za ravnanje z odpadki z ladij.

(12) Ločeno zbiranje odpadkov z ladij, vključno z zavrženim ribolovnim orodjem, je potrebno za zagotovitev nadaljnje predelave v naslednjih členih verige ravnanja z odpadki. Smeti se pogosto ločujejo na krovu ladij v skladu z mednarodnimi normami in standardi, zakonodaja Unije pa bi morala zagotavljati, da ta prizadevanja za ločevanje odpadkov na krovu niso ogrožena zaradi pomanjkanja ureditev za ločeno zbiranje na obali.

(13) Čeprav večina morskih odpadkov izvira iz kopenskih dejavnosti, k njim veliko prispeva tudi sektor pomorskih prevozov, vključno z ribiškim sektorjem in sektorjem rekreacije, saj se v njih smeti, vključno s plastiko in zavrženim ribolovnim orodjem, izpuščajo neposredno v morje.

---

[21] Direktiva 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv (UL L 312, 22.11.2008, str. 3).

[22] Direktiva 2008/56/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o določitvi okvira za ukrepe Skupnosti na področju politike morskega okolja (okvirna direktiva o morski strategiji) (UL L 164, 25.6.2008, str. 19).

(14) V strategiji Komisije za krožno gospodarstvo[23] je določen cilj glede zmanjšanja količine morskih odpadkov za 30 % do leta 2020 in priznana posebna vloga, ki jo mora v zvezi s tem imeti Direktiva 2000/59/ES z zagotavljanjem razpoložljivosti primernih zmogljivosti za sprejem smeti ter ustrezne ravni spodbud in uveljavljanja oddaje odpadkov v zmogljivosti na kopnem.

(15) Pristaniška sprejemna zmogljivost se šteje za primerno, če lahko zadovolji potrebe ladij, ki običajno uporabljajo pristanišče, brez povzročanja čezmernih zamud. Primernost se nanaša na operativne pogoje zmogljivosti z vidika potreb uporabnikov, pa tudi na okoljsko upravljanje zmogljivosti v skladu z zakonodajo Unije o odpadkih.

(16) Uredba (ES) št. 1069/2009 Evropskega parlamenta in Sveta[24] določa, da je treba odpadke iz gostinskih dejavnosti s prevoznih sredstev v mednarodnem prometu sežgati ali odstraniti z zakopavanjem na pooblaščenem odlagališču, vključno z odpadki z ladij, ki se ustavijo v pristaniščih Unije, ki bi lahko bili v stiku z živalskimi stranskimi proizvodi na krovu. Da ta zahteva ne bi omejevala spodbujanja nadaljnje ponovne uporabe in recikliranja odpadkov z ladij, bi si bilo treba prizadevati za boljše ločevanje odpadkov na krovu, da bi se lahko preprečila morebitna kontaminacija odpadkov, kot je odpadna embalaža.

(17) Za zagotovitev primernosti pristaniških sprejemnih zmogljivosti je bistveno pripraviti in ponovno oceniti načrt za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi, in sicer na podlagi posvetovanja z vsemi ustreznimi uporabniki pristanišč. Sosednja pristanišča v isti regiji bodo iz praktičnih in organizacijskih razlogov morda želela pripraviti skupni načrt, ki bo zajemal razpoložljivost pristaniških sprejemnih zmogljivosti v vsakem pristanišču, zajetem v načrtu, ob zagotavljanju skupnega upravnega okvira.

(18) Za učinkovito obravnavanje težave z morskimi odpadki je bistveno zagotoviti ustrezno raven spodbud za oddajo odpadkov v pristaniške sprejemne zmogljivosti, zlasti smeti. To je mogoče doseči s sistemom pokrivanja stroškov, ki zahteva uporabo posredne pristojbine, ki jo je treba plačati ne glede na oddajo odpadkov in ki bi morala zagotavljati pravico do oddaje odpadkov brez kakršnih koli dodatnih neposrednih pristojbin. Glede na njun prispevek k nastajanju morskih odpadkov bi morala biti v ta sistem vključena tudi ribiški sektor in sektor rekreacije.

(19) Koncept „okolju prijaznih ladij“ bi bilo treba nadalje razviti v zvezi z ravnanjem z odpadki, da bi se za plovila, ki zmanjšajo količino odpadkov na krovu, lahko izvajal učinkovit sistem nagrajevanja.

(20) Ostanki tovora po raztovarjanju tovora na terminalu ostanejo v lasti lastnika tovora in imajo pogosto ekonomsko vrednost. Zato ostanki tovora ne bi smeli biti vključeni v sisteme pokrivanja stroškov in uporabo posredne pristojbine; pristojbino za oddajo ostankov tovora bi moral plačati uporabnik sprejemne zmogljivosti, kot je določeno v pogodbenih ureditvah med vključenimi stranmi ali v drugih lokalnih ureditvah.

(21) Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta[25] vključuje zagotavljanje pristaniških sprejemnih zmogljivostih kot storitve, ki spada na področje uporabe Uredbe. Določa pravila o preglednosti struktur stroškov, ki se uporabljajo za uporabo

---

[23] Sporočilo Komisije COM(2015) 614 „Zaprtje zanke – akcijski načrt EU za krožno gospodarstvo“, oddelek 5.1.

[24] Uredba (ES) št. 1069/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o določitvi zdravstvenih pravil za živalske stranske proizvode in pridobljene proizvode, ki niso namenjeni prehrani ljudi, ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1774/2002 (UL L 300, 14.11.2009, str. 1).

[25] Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč (UL L 57, 3.3.2017, str. 1).

pristaniških storitev, posvetovanje z uporabniki pristanišč in vodenje pritožbenih postopkov. Direktiva presega okvir, določen z Uredbo (EU) 2017/352, z zagotavljanjem podrobnejših zahtev za upravljanje in načrtovanje sistemov pokrivanja stroškov za pristaniške sprejemne zmogljivosti za odpadke z ladij in preglednost strukture stroškov.

(22) Poleg tega, da zagotavlja spodbude za oddajo, je učinkovito izvrševanje obveznosti oddaje temeljnega pomena ter bi moralo v skladu z Direktivo 2009/16/ES[26] temeljiti na pristopu, ki temelji na tveganju in ki ni več skladen s ciljem glede inšpekcijskih pregledov 25 % ladij iz Direktive 2000/59/ES za plovila, ki spadajo na njeno področje uporabe.

(23) Med glavnimi ovirami za učinkovito izvrševanje obveznosti obvezne oddaje sta različna razlaga in izvajanje izjeme na podlagi zadostne zmogljivosti za hrambo odpadkov na krovu s strani držav članic. Da uporaba te izjeme ne bi ogrožala glavnega cilja Direktive, bi jo bilo treba podrobneje opredeliti, zlasti kar zadeva naslednje pristanišče postanka, zadostno zmogljivost za hrambo odpadkov v pristaniščih Unije pa bi bilo treba harmonizirano določiti na podlagi skupne metodologije in skupnih meril.

(24) Spremljanje in izvrševanje bi bilo treba olajšati s sistemom, ki bi temeljil na elektronskem poročanju in izmenjavi informacij. V ta namen bi bilo treba nadalje razviti obstoječi sistem obveščanja in spremljanja, vzpostavljen z Direktivo 2000/59/ES, ki bi moral še naprej delovati na podlagi obstoječih sistemov elektronske izmenjave podatkov, zlasti sistema Unije za izmenjavo pomorskih informacij (SafeSeaNet) in inšpekcijske zbirke podatkov (THETIS). Sistem bi moral vključevati tudi informacije o pristaniških sprejemnih zmogljivostih, ki so na voljo v različnih pristaniščih.

(25) Konvencija MARPOL od pogodbenic zahteva, da vzdržujejo posodobljene informacije o svojih pristaniških sprejemnih zmogljivostih in da te informacije sporočajo IMO. IMO je v ta namen v okviru globalnega integriranega pomorskega informacijskega sistema (v nadaljnjem besedilu: GISIS) vzpostavila zbirko podatkov o pristaniških sprejemnih zmogljivostih. S sporočanjem teh informacij v sistem obveščanja, spremljanja in izvrševanja, vzpostavljen z Direktivo, ter s poznejšim prenosom teh informacij prek sistema GISIS državam članicam ne bi bilo treba več ločeno sporočati teh informacij IMO.

(26) Obstaja potreba po nadaljnji uskladitvi režima izjem za ladje, ki opravljajo redne prevoze s pogostimi in rednimi postanki v pristaniščih, zlasti kar zadeva pojasnitev izrazov, ki se uporabljajo, in pogojev, ki te izjeme urejajo. Ocena v okviru programa REFIT in ocena učinka sta pokazali, da pomanjkanje usklajenosti pogojev in uporabe izjem povzroča nepotrebno upravno breme za ladje in pristanišča.

(27) Podskupina za pristaniške sprejemne zmogljivosti, ki je bila ustanovljena v okviru Evropskega foruma za trajnostni pomorski promet in ki združuje številne strokovnjake na področju onesnaževanja morja z ladij in ravnanja z odpadki z ladij, Komisiji zagotavlja koristne smernice in strokovno znanje. Zaželeno bi bilo ohraniti to skupino kot ločeno strokovno skupino za izmenjavo izkušenj o izvajanju Direktive.

(28) Pooblastila za izvajanje Direktive 2000/59/ES, prenesena na Komisijo, bi bilo treba posodobiti v skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije (PDEU).

---

[26] Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 131, 28.5.2009, str. 57).

(29) Za zagotovitev metodologije za uporabo izjeme na podlagi zadostne zmogljivosti za hrambo ter za nadaljnji razvoj sistema obveščanja, spremljanja in izvrševanja, vzpostavljenega s to direktivo, bi bilo treba izvedbena pooblastila prenesti na Komisijo. Izvedbene akte bi bilo treba sprejeti v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta.

(30) Za upoštevanje razvoja na mednarodni ravni in za spodbujanje okolju prijaznih praks ravnanja z odpadki na krovu bi bilo treba na Komisijo v skladu s členom 290 PDEU prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v zvezi s spreminjanjem te direktive za posodobitev sklicevanj na mednarodne instrumente in priloge ter za spremembo sklicevanj na mednarodne instrumente, da se po potrebi prepreči uporaba sprememb teh mednarodnih instrumentov za namene te direktive in da se oblikujejo skupna merila za priznavanje „okolju prijaznih ladij“ za odobritev nižje pristojbine za odpadke za take ladje. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi s strokovnjaki. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so primerni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.

(31) Ker cilja Direktive glede zaščite morskega okolja pred izpusti odpadkov v morje države članice ne morejo zadovoljivo doseči enostransko, ampak ga je zaradi obsega ukrepa lažje doseči na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenih ciljev.

(32) Za Unijo so značilne regionalne razlike na ravni pristanišč, kot kaže tudi ocena teritorialnega učinka. Pristanišča se razlikujejo na podlagi geografske lokacije, velikosti, upravne strukture in lastništva, zanje pa je značilna tudi vrsta ladij, ki po navadi pristajajo v njih. Poleg tega sistemi ravnanja z odpadki odražajo razlike na občinski ravni in v na naslednjih stopnjah infrastrukture ravnanja z odpadki.

(33) Zato bi bilo treba Direktivo 2000/59/ES razveljaviti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

ODDELEK 1: SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1
Vsebina

Namen Direktive je zaščititi morsko okolje pred negativni učinki izpustov odpadkov z ladij, ki uporabljajo pristanišča v Uniji, ob zagotavljanju nemotenega poteka pomorskega prometa, z izboljšanjem razpoložljivosti primernih pristaniških sprejemnih zmogljivosti in oddajo odpadkov v take zmogljivosti.

Člen 2
Opredelitev pojmov

Za namene te direktive:

(a) „ladja“ pomeni kakršno koli morsko plovilo, ki se uporablja v morskem okolju, vključno z ribiškimi plovili in plovili za rekreacijo, ki se ne uporabljajo v gospodarske namene, hidrogliserji, plovili na zračni blazini, podvodnimi in plavajočimi plovili;

(b) „konvencija MARPOL“ pomeni Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij v posodobljeni obliki;

(c) „odpadki z ladij“ pomenijo vse odpadke, vključno z ostanki tovora, ki nastanejo med plovbo ladje ali med natovarjanjem, raztovarjanjem in čiščenjem, ali odpadke, ki se med ribolovnimi operacijami ujamejo v mreže in spadajo na področje uporabe prilog I, II, IV, V in VI h konvenciji MARPOL;

(d) „ostanki tovora“ pomenijo preostanke kakršnega koli tovora na ladji, ki ostanejo na krovu ali v prostoru za tovor po natovarjanju in raztovarjanju, vključno z natovarjanjem ali raztovarjanjem preostankov in razlitij, v mokrem ali suhem stanju ali vsebovane v vodi za pranje, razen prahu na tovoru, ki ostane na krovu po čiščenju, ali prahu na zunanjih površinah ladje;

(e) „pristaniške sprejemne zmogljivosti“ pomenijo kakršno koli zmogljivost, ki je nepremična, plavajoča ali premična in lahko sprejme odpadke z ladij;

(f) „ribiško plovilo“ pomeni kakršno koli ladjo, ki je opremljena ali se komercialno uporablja za ribolov ali lov drugih živih morskih virov;

(g) „plovilo za rekreacijo“ pomeni kakršno koli ladjo z dolžino trupa najmanj 2,5 metra, ne glede na pogonsko sredstvo, ki je namenjena za šport ali prosti čas in se ne uporablja v gospodarske namene;

(h) „domače plovilo“ pomeni ladjo, ki pluje pod zastavo države članice in opravlja izključno prevoze na notranjih potovanjih v zadevni državi članici;

(i) „notranje potovanje“ pomeni opravljanje potovanj po morju v morskih območjih iz pristanišča države članice v isto ali drugo pristanišče znotraj navedene države članice;

(j) „pristanišče“ pomeni prostor ali geografsko območje, pripravljeno na takšen način in opremljeno tako, da omogoča sprejem ladij, tudi na območju zasidranja, ki je v pristojnosti pristanišča;

(k) „odpadki iz gostinskih dejavnosti“ pomenijo vso odpadno hrano, vključno z rabljenim jedilnim oljem, iz restavracij, gostinskih obratov in kuhinj;

(l) „zadostna zmogljivost za hrambo“ pomeni zadostno zmogljivost za hrambo odpadkov na krovu od trenutka izplutja do naslednjega pristanišča postanka, vključno z odpadki, ki bodo verjetno nastali med potovanjem;

(m) „redni prevozi“ pomenijo prevoze, ki temeljijo na objavljenem ali načrtovanem voznem redu odhodov in prihodov med določenimi pristanišči, oziroma pogoste vožnje s prepoznavnim voznim redom;

(n) „redni postanki v pristaniščih“ pomenijo ponavljajoče se poti z isto ladjo in s stalnim vzorcem med določenimi pristanišči ali vrsto plovb iz istega pristanišča in nazaj brez vmesnih postankov;

(o) „pogosti postanki v pristaniščih“ pomenijo, da se ladja ustavi v istem pristanišču najmanj enkrat na štirinajst dni;

(p) „GISIS“ pomeni globalni integrirani pomorski informacijski sistem, ki ga je vzpostavila Mednarodna pomorska organizacija.

„Odpadki z ladij“, kot so opredeljeni v točkah (c) in (d), se štejejo za odpadke v smislu člena 3(1) Direktive 2008/98/ES[27].

Člen 3
Področje uporabe

Ta direktiva se uporablja za:

(a) vse ladje ne glede na njihovo zastavo, ki pristajajo v pristanišču države članice ali delujejo znotraj njega, razen kakršne koli vojne ladje, pomožne ali druge ladje vojne mornarice, ki je v lasti ali upravljanju države in se začasno uporablja za negospodarske državne namene;

(b) vsa pristanišča držav članic, ki jih običajno obiskujejo ladje, ki spadajo na področje uporabe točke (a).

Države članice sprejmejo ukrepe, s katerimi zagotovijo, da ladje, ki ne spadajo na področje uporabe te direktive, če je to mogoče, oddajo odpadke na način, skladen s to direktivo.

ODDELEK 2: ZAGOTAVLJANJE PRIMERNIH PRISTANIŠKIH SPREJEMNIH ZMOGLJIVOSTI

Člen 4
Pristaniške sprejemne zmogljivosti

1. Države članice zagotovijo razpoložljivost pristaniških sprejemnih zmogljivosti, ki zadostujejo za zadovoljitev potreb ladij, ki običajno uporabljajo pristanišče, brez povzročanja čezmernih zamud ladij.

2. Države članice zagotovijo, da:

(a) lahko pristaniške sprejemne zmogljivosti sprejmejo vrste in količine odpadkov z ladij, ki običajno uporabljajo zadevno pristanišče, ob upoštevanju operativnih potreb uporabnikov pristanišča, velikosti in geografske lokacije pristanišča, vrste ladij, ki pristajajo v takem pristanišču, in izjem iz člena 9;

(b) Formalnosti v zvezi z uporabo zmogljivosti so preproste in jih je mogoče opraviti hitro, da bi se ladje izognile čezmernim zamudam, pristojbine, ki se zaračunavajo za oddajo, pa ladij ne odvračajo od uporabe pristaniških sprejemnih zmogljivosti.

(c) pristaniške sprejemne zmogljivosti omogočajo okoljsko ustrezno ravnanje z odpadki z ladij v skladu z zahtevami Direktive 2008/98/ES in drugo upoštevno zakonodajo Unije o odpadkih. V ta namen države članice zagotovijo ločeno zbiranje odpadkov z ladij v pristaniščih, kot zahteva zakonodaja Unije o odpadkih, zlasti Direktiva 2008/98/ES, Direktiva 2012/19/EU in Direktiva 2006/66/ES. Točka (c) se uporablja brez poseganja v strožje zahteve, uvedene z Uredbo (ES) št. 1069/2009 za ravnanje z odpadki iz gostinskih dejavnosti s prevoznih sredstev v mednarodnem prometu.

[27] Direktiva 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv, UL L 312, 22.11.2008, str. 3–30.

3. Države članice za sporočanje domnevnih neustreznosti pristaniških sprejemnih zmogljivostih organom države pristanišča uporabljajo obrazce in postopke, ki jih je določila IMO .

Vse informacije, prejete s tem postopkom poročanja, se tudi elektronsko posredujejo delu sistema obveščanja, spremljanja in izvrševanja iz člena 14 te direktive.

4. Države članice raziščejo vse prijavljene primere domnevnih neustreznosti in zagotovijo, da lahko vse strani, vključene v oddajo ali sprejem odpadkov z ladij, zahtevajo nadomestilo za škodo, nastalo zaradi čezmernih zamud.

Člen 5

Načrti za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi

1. Za vsako pristanišče se vzpostavi in izvaja ustrezen načrt za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi, in sicer na podlagi stalnih posvetovanj z ustreznimi stranmi, zlasti uporabniki pristanišč ali njihovimi predstavniki. Ta posvetovanja potekajo med začetno pripravo načrtov in po njihovem sprejetju, zlasti ob pomembnih spremembah v zvezi z zahtevami iz členov 4, 6 in 7. Podrobne zahteve za pripravo takih načrtov so določene v Prilogi 1.

2. Države članice zagotovijo, da se naslednje informacije iz načrtov za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi o razpoložljivosti primernih sprejemnih zmogljivosti v njihovih pristaniščih in povezanih stroških jasno sporočijo upravljavcem ladij ter objavijo bodisi prek spletišča pristanišč bodisi v tiskani obliki:

   (a) lokacija pristaniških sprejemnih zmogljivosti za vsak privez;

   (b) seznam odpadkov z ladij, ki ga običajno vodi pristanišče;

   (c) seznam kontaktnih točk, upravljavcev in ponujenih storitev;

   (d) opis postopkov za oddajo odpadkov;

   (e) opis sistemov pokrivanja stroškov in

   (f) opis postopkov za sporočanje domnevnih neustreznosti pristaniških sprejemnih zmogljivosti.

   Te informacije se v skladu z Direktivo 2002/59/ES elektronsko sporočijo v delu sistema obveščanja, spremljanja in izvrševanja iz člena 14 te direktive.

3. Načrti za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi iz odstavka 1 se lahko, kadar je to potrebno zaradi večje učinkovitosti, pripravijo v sodelovanju z dvema ali več sosednjimi pristanišči v isti regiji, z ustreznim sodelovanjem vsakega pristanišča, če sta za vsako pristanišče določeni potreba po sprejemnih zmogljivostih in njihova razpoložljivost.

4. Države članice ocenijo in potrdijo načrt za sprejem odpadkov in ravnanje z njimi, spremljajo njegovo izvajanje in zagotovijo njegovo ponovno potrditev najmanj vsaka tri leta po njegovi potrditvi ali ponovni potrditvi ter po večjih spremembah v delovanju pristanišča. Te spremembe vključujejo, vendar niso omejene na strukturne spremembe v prometu do pristanišča, razvoj nove infrastrukture, spremembe v povpraševanju po pristaniških sprejemnih zmogljivostih in njihovem zagotavljanju ter nove tehnike ravnanja z odpadki na krovu.

ODDELEK 3
ODDAJA ODPADKOV Z LADIJ

Člen 6
Vnaprejšnje sporočilo o odpadkih

1. Upravljavec, agent ali poveljnik ladje, ki spada na področje uporabe Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta[28], razen ribiškega plovila ali plovila za rekreacijo, krajšega od 45 metrov, ki je namenjena v pristanišče v EU, pravilno izpolni obrazec iz Priloge 2 ter navedene podatke sporoči organu, ki ga za ta namen imenuje država članica, v kateri je pristanišče:

   (a) vsaj 24 ur pred prihodom, če je pristanišče postanka znano;

   (b) takoj ko je pristanišče postanka znano, če je ta informacija na voljo manj kakor 24 ur pred prihodom;

   (c) najpozneje ob odhodu iz prejšnjega pristanišča, če potovanje traja manj kot 24 ur.

2. Informacije iz odstavka 1 se v skladu z Direktivo 2010/65/EU in Direktivo 2002/59/ES elektronsko sporočijo v delu sistema obveščanja, spremljanja in izvrševanja iz člena 14 te direktive.

3. Informacije iz odstavka 1 se hranijo na krovu vsaj do naslednjega pristanišča postanka in se na zahtevo dajo na voljo ustreznim organom držav članic.

4. Države članice zagotovijo, da se informacije, ki se sporočijo v skladu s tem členom, nemudoma ustrezno preučijo in izmenjajo z ustreznimi izvršnimi organi.

Člen 7
Oddaja odpadkov z ladij

1. Poveljnik ladje, ki se ustavi v pristanišču Unije, preden zapusti pristanišče, vse odpadke, ki se prevažajo na krovu ladje, odda v pristaniško sprejemno zmogljivost v skladu z ustreznimi normami za izpuste, določenimi v konvenciji MARRPOL.

2. Ob oddaji odpadkov upravljavec odpadkov ali organ pristanišča, v katerem so bili odpadki oddani, pravilno izpolni obrazec iz Priloge 3 in ladji izda potrdilo.

   Ta zahteva ne velja za majhna pristanišča brez osebja ali pristanišča na oddaljenih lokacijah, če je država članica, v kateri je tako pristanišče, te informacije sporočila elektronsko v delu sistema obveščanja, spremljanja in izvrševanja iz člena 14 te direktive.

3. Upravljavec, agent ali poveljnik ladje, ki spada na področje uporabe Direktive 2002/59/ES, pred izplutjem v skladu z Direktivo 2010/65/EU in Direktivo 2002/59/ES elektronsko sporoči informacije iz potrdila o prejemu odpadkov v delu sistema obveščanja, spremljanja in izvrševanja iz člena 14 te direktive.

4. Informacije iz odstavka 2 se hranijo na krovu vsaj dve leti in se na zahtevo dajo na voljo organom držav članic.

---

[28] Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS (UL L 208, 5.8.2002, str. 10).

5. Brez poseganja v odstavek 1 lahko ladja nadaljuje plovbo do naslednjega pristanišča postanka, ne da bi oddala odpadke, če:

   (a) ladja pristane v sidrišču za manj kot 24 ur ali v neugodnih vremenskih razmerah;

   (b) je iz informacij, predloženih v skladu s prilogama 2 in 3, razvidno, da ima ladja dovolj namenskih zmogljivosti za hrambo vseh dotlej zbranih odpadkov in vseh tistih, ki se bodo nabrali med predvidenim potovanjem ladje do naslednjega pristanišča postanka.

6. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje izjeme na podlagi zadostne namenske zmogljivosti za hrambo se izvedbena pooblastila prenesejo na Komisijo, da opredeli metode, ki se bodo uporabljale za izračun zadostne namenske zmogljivosti za hrambo odpadkov na krovu. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 20(2).

7. Če je naslednje pristanišče postanka zunaj Unije ali se lahko utemeljeno pričakuje, da v naslednjem pristanišču postanka niso na voljo primerne zmogljivosti ali je to pristanišče neznano, država članica zahteva, da ladja pred izplutjem odda vse odpadke.

8. Odstavek 2 se uporablja brez poseganja v strožje zahteve za ladje, ki so bile sprejete v skladu z mednarodnim pravom.

Člen 8

Sistemi pokrivanja stroškov

1. Države članice zagotovijo, da se stroški upravljanja pristaniških sprejemnih zmogljivosti za sprejem in obdelavo odpadkov z ladij, razen ostankov tovora, krijejo z zbiranjem pristojbin, ki jih plačujejo ladje. Ti stroški vključujejo elemente, navedene v Prilogi 4.

2. Sistemi pokrivanja stroškov ladij ne spodbujajo k izpuščanju odpadkov v morje. V ta namen države članice pri načrtovanju in upravljanju sistemov pokrivanja stroškov v pristaniščih uporabljajo naslednja načela:

   (a) del pristojbine, ki jo morajo plačati ladje, je posredna pristojbina, ki se plača ne glede na oddajo odpadkov v pristaniško sprejemno zmogljivost;

   (b) posredna pristojbina vključuje posredne upravne stroške in velik del neposrednih operativnih stroškov, kot je določeno v Prilogi 4. Velik del neposrednih operativnih stroškov pomeni vsaj 30 % skupnih letnih neposrednih stroškov za dejansko oddajo odpadkov;

   (c) za zagotovitev največje možne spodbude za oddajo odpadkov, kot je opredeljena v Prilogi V h konvenciji MARPOL, vključno z odpadki, ki so se med ribolovnimi operacijami ujeli v mreže, posredna pristojbina, ki se zaračuna, pokriva vse stroške pristaniških sprejemnih zmogljivosti za te odpadke, da se zagotovi pravica do oddaje brez kakršnih koli dodatnih neposrednih pristojbin;

   (d) posredna pristojbina ne zajema odpadkov iz sistemov za čiščenje izpušnih plinov, katerih stroški se krijejo na podlagi vrst in količin oddanih odpadkov.

3. Del stroškov, ki se ne krijejo s pristojbine iz pododstavka (b), če obstajajo, se krije na podlagi vrst in količin odpadkov, ki jih je ladja dejansko oddala.

4. Pristojbine se lahko razlikujejo, med drugim glede na kategorijo, vrsto in velikost ladje ter vrsto prometa, v katerega je ladja vključena, pa tudi glede na storitve, ki se v pristanišču zagotavljajo zunaj običajnega delovnega časa.

5. Pristojbine se znižajo, če je na podlagi zasnove, opreme in obratovanja ladje mogoče dokazati, da ladja ustvari manjšo količino odpadkov ter trajnostno in okolju prijazno ravna z odpadki. Na Komisijo se z delegiranimi akti v skladu s členom 19 prenese pooblastilo za opredelitev meril za ugotavljanje, ali ladja izpolnjuje zahteve iz tega odstavka v zvezi z ravnanjem z odpadki na krovu ladje.

6. Za zagotovitev pravičnih, preglednih in nediskriminatornih pristojbin, ki bi odražale stroške razpoložljivih in po potrebi uporabljenih zmogljivosti in storitev, se vsem uporabnikom pristanišča dajo na voljo podatki o višini pristojbine in osnovi za njen izračun.

Člen 9
Izvzetja

1. Države članice lahko ladjo, ki pristaja v njihovih pristaniščih, kumulativno izvzamejo iz obveznosti iz členov 6, 7(1) in 8, če obstaja dovolj dokazov, da:

   (a) ladja opravlja redne prevoze s pogostimi in rednimi postanki v pristaniščih;

   (b) obstaja ureditev, ki zagotavlja oddajo odpadkov in plačilo pristojbin v pristanišču na poti ladje;

   (c) je ureditev iz točke (b) razvidna iz pogodbe, podpisane s pristaniščem ali pogodbenikom za ravnanje z odpadki, potrdil o prejemu odpadkov in potrditve, da so ureditev sprejela vsa pristanišča na poti ladje. Ureditev za oddajo in plačilo pristojbine se vzpostavi v pristanišču, ki se nahaja v Uniji, da tako zagotavlja zadostne dokaze v skladu s tem odstavkom.

2. Če se odobri oprostitev, država članica, v kateri je pristanišče, na podlagi obrazca iz Priloge 5 izda potrdilo o oprostitvi, ki potrjuje, da ladja izpolnjuje potrebne pogoje in zahteve za uporabo oprostitve, ter v katerem je navedeno trajanje oprostitve.

3. Države članice v skladu z določbami Direktive 2002/59/ES elektronsko sporočijo informacije iz potrdila o oprostitvi v delu sistema spremljanja in obveščanja iz člena 14 te direktive.

4. Države članice zagotovijo učinkovito spremljanje in izvrševanje ureditev za oddajo in plačilo, ki veljajo za oproščena plovila, ki obiščejo njihova pristanišča.

ODDELEK 4: IZVRŠEVANJE

Člen 10
Inšpekcijski pregledi

Države članice zagotovijo, da se lahko v zvezi z vsako ladjo izvede inšpekcijski pregled, da se preveri, ali ladja izpolnjuje zahteve iz te direktive.

Člen 11

Inšpekcijski pregledi pomorske inšpekcije

Inšpekcijski pregledi se v skladu z Direktivo 2009/16/ES izvajajo za ladje, ki spadajo na področje uporabe navedene direktive, tako da vsak tak inšpekcijski pregled vključuje preverjanje, ali ladja izpolnjuje zahteve iz členov 6, 7 in 9.

Člen 12

Inšpekcijski pregledi zunaj pomorske inšpekcije

1. Kar zadeva inšpekcijske preglede ladij, ki ne spadajo na področje uporabe Direktive 2009/16/ES, države članice zagotovijo, da se inšpekcijski pregledi izvedejo na vsaj 20 % vseh ribiških plovil iz vsake od spodaj navedenih kategorij:

   (a) domače ladje, ki plujejo pod svojo zastavo, z bruto tonažo najmanj 100, ki vsako leto obiščejo ustrezno državo članico;

   (b) ribiška plovila z bruto tonažo 100 ali več, ki vsako leto obiščejo ustrezno državo članico;

   (c) plovila za rekreacijo z bruto tonažo 100 ali več, ki vsako leto obiščejo ustrezno državo članico.

2. Rezultati inšpekcijskih pregledov iz odstavka 1 se zabeležijo v delu sistema obveščanja, spremljanja in izvrševanja iz člena 15 te direktive.

3. Države članice vzpostavijo postopke za inšpekcijske preglede za ribiška plovila z bruto tonažo manj kot 100 in za plovila za rekreacijo z bruto tonažo manj kot 100, da zagotovijo skladnost z veljavnimi zahtevami iz te direktive.

4. Če ustrezni organ države članice ni zadovoljen z rezultati inšpekcijskega pregleda, brez poseganja v uporabo kazni iz člena 16 zagotovi, da ladja ne zapusti pristanišča, dokler ne odda odpadkov v pristaniško sprejemno zmogljivost v skladu s členom 7.

Člen 13

Sistem obveščanja, spremljanja in izvrševanja

Izvajanje in izvrševanje Direktive se olajšata z elektronskim poročanjem in izmenjavo informacij med državami članicami v skladu s členoma 14 in 15.

Člen 14

Sporočanje in izmenjava informacij

1. Sporočanje in izmenjava informacij temeljita na sistemu Unije za izmenjavo pomorskih informacij (SafeSeaNet) iz člena 22(3) in Priloge III Direktive 2002/59/ES.

2. Države članice zagotovijo, da se v skladu z Direktivo 2010/65/EU elektronsko in v razumnem času sporočijo naslednji podatki:

   (a) informacije o dejanskem času prihoda in odhoda vsake ladje, ki spada na področje uporabe Direktive 2002/59/ES in se ustavi v pristanišču EU, skupaj z identifikatorjem zadevnega pristanišča;

   (b) informacije iz obvestila o odpadkih iz Priloge 2;

   (c) informacije iz potrdila o prejemu odpadkov iz Priloge 3;

(d) informacije iz potrdila o oprostitvi iz Priloge 5.

3. Države članice v največji možni meri zagotovijo, da ribiška plovila in plovila za rekreacijo z več kot 100 bruto tonami, ki se ustavijo v pristanišču Unije, sporočijo tudi informacije o dejanskem času prihoda in odhoda.

4. Informacije, sporočene za namene členov 4 in 5(2), Komisija pozneje posreduje v zbirko podatkov IMO o pristaniških sprejemnih zmogljivostih v okviru sistema GISIS.

Člen 15
Evidentiranje inšpekcij

1. Komisija razvije, vzdržuje in posodablja inšpekcijsko zbirko podatkov, s katero so povezane vse države članice in ki vsebuje vse informacije, potrebne za izvajanje sistema inšpekcijskih pregledov, določenega s to direktivo. Ta zbirka podatkov temelji na inšpekcijski zbirki podatkov iz člena 24 Direktive 2009/16/ES in ima podobne funkcije kot navedena zbirka podatkov.

2. Države članice zagotovijo, da se informacije, povezane z inšpekcijskimi pregledi iz te direktive, vključno z informacijami v zvezi z neskladnostmi in odobrenimi prepovedmi izplutja, brez odlašanja prenesejo v inšpekcijsko zbirko podatkov takoj, ko je izdelano inšpekcijsko poročilo ali odpravljena prepoved izplutja ali odobrena oprostitev.

3. Države članice zagotovijo, da se informacije, prenesene v omenjeno inšpekcijsko zbirko podatkov, v 72 urah potrdijo.

4. Komisija zagotovi, da inšpekcijska zbirka podatkov omogoča priklic kakršnih koli ustreznih podatkov, ki so jih sporočile države članice za namene spremljanja izvajanja Direktive.

5. Države članice imajo vseskozi dostop do evidentiranih informacij.

Člen 16
Kazni

Države članice določijo kazni za kršenje nacionalnih predpisov, sprejetih v skladu s to direktivo, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev izvajanja teh kazni. Te kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

ODDELEK 5: KONČNE DOLOČBE

Člen 17
Izmenjava izkušenj

Komisija poskrbi za izmenjave izkušenj med nacionalnimi organi držav članic in strokovnjaki, vključno s tistimi iz zasebnega sektorja, o uporabi Direktive v pristaniščih Unije.

Člen 18

Postopek za spremembo

1. Na Komisijo se v skladu s členom 19 prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, da lahko spreminja priloge k tej direktivi in sklicevanja na instrumente IMO, če je to potrebno za njihovo uskladitev s pravom Unije ali za upoštevanje razvoja na mednarodni ravni, zlasti v IMO.

2. Priloge se lahko spremenijo tudi, če je to potrebno za izboljšanje ureditev izvajanja in spremljanja, vzpostavljenih s to direktivo, zlasti tistih iz členov 6, 7 in 9, da se zagotovijo učinkovito obveščanje o odpadkih, njihova učinkovita oddaja in pravilna uporaba oprostitev.

3. V izjemnih okoliščinah, kadar je to ustrezno utemeljeno na podlagi primerne analize Komisije ter da bi preprečili hudo in nesprejemljivo grožnjo za pomorsko varnost, zdravje, življenjske razmere na ladji ali za delovne razmere ali morsko okolje ali da bi preprečili neskladnost s pomorsko zakonodajo Unije, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 19, s katerimi se spremeni ta direktiva, da se sprememba konvencije MARPOL za namene te direktive ne bi uporabljala.

4. Ti delegirani akti se sprejmejo vsaj tri mesece pred iztekom roka, ki je mednarodno določen za tihi pristanek na zadevno spremembo, ali pred predvidenim datumom začetka veljavnosti navedene spremembe. V obdobju pred začetkom veljavnosti takih delegiranih aktov se države članice vzdržijo pobud za vključitev spremembe v nacionalno zakonodajo ali za uporabo spremembe v zadevnem mednarodnem instrumentu. .

Člen 19

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 8(5), člena 18(1), člena 18(2) in člena 18(3) se podeli Komisiji za petletno obdobje od [datum začetka veljavnosti]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

2. Evropski parlament ali Svet lahko kadar koli prekliče prenos pooblastila. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

3. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

4. Delegirani akt začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi s tem aktom, ne nasprotujeta ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 20
Odbor

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 21
Spremembe Direktive 2009/16/ES

Direktiva 2009/16/ES se spremeni:

(1) člen 13 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se doda naslednja točka (d):

(d) „preveri, ali ladja izpolnjuje zahteve iz členov 6, 7 in 9, kjer je to ustrezno, Direktive 201X/XX/EU o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za oddajo odpadkov z ladij.“;

(b) v prvem pododstavku odstavka (3) se na koncu odstavka doda naslednja določba:

„..ali Direktive 201X/XX/EU.“;

(c) doda se naslednji odstavek:

(4) „Če inšpektor po inšpekcijskem pregledu iz točke 1(d) ali odstavka 3 ugotovi, da ladja ne izpolnjuje zahtev iz Direktive 201X/XX/EU, se ladji ne dovoli izplutje iz pristanišča, ne da bi to posegalo v uporabo kazni iz člena 16 Direktive 201X/XX/EU, dokler ladja ne odda odpadkov v pristaniško sprejemno zmogljivost.“;

(2) v delu II 2B Priloge I se na koncu seznama nepričakovanih okoliščin doda naslednja alinea:

– „Ladje, za katere je bilo sporočeno, da ne izpolnjujejo obveznosti oddaje odpadkov v skladu s členom 7 Direktive 201X/XX/EU, ali za katere je bila na podlagi informacij, sporočenih v skladu s členom 6 Direktive 201X/XX/EU, ugotovljena neskladnost z Direktivo 201X/XX/EU.“;

(3) v Prilogi IV se dodajo naslednje točke:

(51) kopija dokumentov o vnaprejšnjem sporočanju o odpadkih, ki se hranijo na krovu v skladu s členom 6(3) Direktive 201X/XX/EU;

(52) standardni obrazci potrdila o prejemu odpadkov, izdani v skladu s členom 7 Direktive 201X/XX/EU;

(53) potrdilo o oprostitvi, izdano v skladu s členom 9 Direktive 201X/XX/EU.

Člen 22
Sprememba Direktive 2010/65/EU

Direktiva 2010/65/EU se spremeni:

v točki A Priloge se točka (4) spremeni:

„4. Obveščanje o odpadkih z ladij, vključno z ostanki

Člena 6 in 7 Direktive 201X/XX/EU Evropskega parlamenta in Sveta.“

Člen 23
Razveljavitev

Direktiva 2000/59/ES se razveljavi.

Sklicevanja na razveljavljeno direktivo se štejejo za sklicevanja na to direktivo.

Člen 24
Pregled

Komisija oceni to direktivo ter najpozneje sedem let po začetku njene veljavnosti predloži rezultate ocene Evropskemu parlamentu in Svetu.

Člen 25
Prenos

1. Države članice sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 31. decembra 2020. Komisiji takoj pošljejo besedilo teh predpisov.

   Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice predložijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 26
Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije.

Člen 27
Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*