



EUROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 16.1.2018.
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o lučkim uređajima za prihvatanje isporuke brodskog otpada, stavljanju izvan snage
Direktive 2000/59/EZ i izmjenama Direktive 2009/16/EZ i Direktive 2010/65/EU**

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ispuštanje broskog otpada predstavlja sve veću prijetnju za morski okoliš, sa skupim posljedicama za okoliš i gospodarstvo. Nedavno je problem morskog otpada dobio na važnosti budući da sve veći broj znanstvenih ispitivanja sadržava dokaze o strahovitim učincima na morske ekosustave i učincima na ljudsko zdravlje. Iako najveći dio morskog otpada potječe s kopna, plovidba također ima važnu ulogu u ispuštanju kućanskog otpada i pogonskog otpada u more. Postoje znatni razlozi za zabrinutost s obzirom na eutrofikacijske učinke ispuštanja otpadnih voda s brodova, posebno s velikih putničkih brodova u određenim morskim područjima kao što je Baltičko more, kao i na učinke ispuštanja uljnog otpada na život u moru i morska staništa.

Razlozi za pojavu ilegalnog ispuštanja u more nalaze se na samim brodovima, posebno s obzirom na lošu praksu upravljanja broskim otpadom, kao i na obali, uslijed nedostatka odgovarajućih lučkih uređaja za prihvrat broskog otpada.

Direktivom 2000/59/EZ¹ uređuje se postupak na obali odredbama kojima se osigurava dostupnost lučkih uređaja za prihvrat i isporuka otpada u uređaje. Njome se provode relevantne međunarodne norme, odnosno one sadržane u konvenciji MARPOL². Međutim, Direktiva je prvenstveno usmjerena na djelatnosti u luci, dok je konvencija MARPOL uglavnom usmjerena na djelatnosti koje se odvijaju na moru. Na ovaj se način Direktiva usklađuje s konvencijom MARPOL i ujedno nadopunjuje budući da uređuje pravne, praktične i financijske odgovornosti u obalnom području. Iako konvencija MARPOL predviđa cjelovit okvir za rješavanje problema onečišćenja različitim onečišćivačima s broda, ona ne predviđa učinkovit mehanizam izvršenja. Dakle, unošenje glavnih koncepata i obveza predviđenih u konvenciji MARPOL u pravo EU-a omogućuje njihovo učinkovito izvršenje u cijelom pravnom sustavu EU-a.

Otprilike 17 godina nakon stupanja na snagu potrebno je izvršiti temeljite izmjene Direktive. Trenutačna je situacija bitno drukčija od one u trenutku donošenja Direktive 2000. godine. Od tada je konvencija MARPOL osnažena naknadnim izmjenama, dok područje primjene i definicije postojeće direktive više nisu u skladu s međunarodnim okvirom. Države članice se stoga sve više oslanjaju na okvir MARPOL, što provedbu i izvršenje Direktive čini problematičnima. Osim toga, države članice primjenjuju različita tumačenja glavnih koncepata Direktive, što stvara zbrku među brodovima, lukama i operaterima.

Cilj revizije je ostvariti veći stupanj zaštite morskog okoliša smanjenjem ispuštanja otpada u more i poboljšanje učinkovitosti pomorskih djelatnosti u luci smanjenjem administrativnog opterećenja i ažuriranjem regulatornog okvira. S obzirom da je prijedlog dio programa za prikladnost i učinkovitost propisa (REFIT), on treba biti u skladu s načelima REFIT-a o pojednostavnjenju i pojašnjenju.

U svrhu jasnoće, prijedlogom se trenutačna direktiva stavlja izvan snage te se zamjenjuje jedinstvenom novom direktivom. On također uključuje popratne promjene Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke³, kao i Direktive 2010/65/EU⁴.

¹ Direktiva 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2000. o lučkim uređajima za prihvrat broskog otpada i ostataka tereta, SL L 332, 28.12.2000., str. 81.

² Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodova (pročišćena verzija)

³ Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke, SL L 131, 28.5.2009., str. 57.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Smanjenje onečišćenja u morima važno je područje djelovanja EU-a u pomorskom prometu. To je ponovljeno u Komunikaciji Komisije o strateškim ciljevima i preporukama za politiku pomorskog prometa EU-a do 2018.⁵, u kojoj se poziva na nultu stopu otpada iz pomorskog prometa. Ovaj je cilj moguće ostvariti postupajući u skladu s međunarodnim konvencijama i standardima. MARPOL, relevantni međunarodni okvir, prošao je kroz niz izmjena, kao što su nove ili strože norme za ispuštanje za brodove. One bi se trebale na odgovarajući način odražavati u Direktivi.

Stavljanje na raspolaganje lučkih uređaja za prihvrat broskog otpada predstavlja uslugu koju luka pruža svojim korisnicima, u skladu s Uredbom o lučkim uslugama⁶. Predloženom se direktivom uzimaju u obzir odgovarajuća načela i odredbe ove Uredbe, ali prelazi se okvir njezinih zahtjeva na način da Direktiva predviđa strukturu troškova i njihovu transparentnost. To ujedno služi općem cilju predložene direktive, odnosno smanjenju ispuštanja otpada u more. Osim toga, Uredba o lučkim uslugama primjenjuje se samo na TEN-T luke, dok su predloženom direktivom obuhvaćene sve luke, uključujući manje luke, kao što su ribarske luke i marine.

Direktiva 2010/65/EZ uključuje prethodnu obavijest o isporuci otpada u okviru informacija koje se elektronički šalju putem sustava „nacionalnog jedinstvenog prozora”. U tu je svrhu osmišljena elektronička poruka o otpadu. Informacije iz te poruke kasnije se razmjenjuju sustavom EU-a za razmjenu pomorskih informacija (SafeSeaNet) i prosljeđuju u modul za izvješćivanje u bazi podataka nadzora države luke koja je uspostavljena na temelju Direktive 2009/16/EZ u svrhu bolje usklađenosti, praćenja i izvršenja.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Direktiva koja je trenutačno na snazi i postojeći prijedlog u cijelosti su u skladu s načelima zakonodavstva EU-a o okolišu, a osobito s: i. načelom predostrožnosti, ii. načelom „onečišćivač plaća” i iii. načelom preventivnog djelovanja na izvoru ako je to moguće. Ona također doprinosi ciljevima Okvirne direktive o pomorskoj strategiji⁷ kojom se nastoji zaštititi morski okoliš i ostvariti dobro stanje okoliša u svim morskim vodama EU-a do 2020. Predloženom se direktivom također primjenjuje Okvirna direktiva o otpadu⁸ budući da se njome predviđa poboljšana praksa upravljanja otpadom u lukama u skladu s načelom onečišćivač plaća i hijerarhijom otpada EU-a. Naposljetku, predložena je direktiva u skladu s Direktivom o sumporu⁹ kojom se doprinosi održivosti pomorskog prometa na način da se smanjuje sadržaj sumpora u brodskim gorivima. Međutim, primjena režima koji je propisan Direktivom o sumporu ne smije dovesti do prijelaza s emisija u zrak u ispuštanje otpada u more ili druga vodna tijela, kao što su luke i estuariji, kao nusproizvod primijenjenih tehnologija smanjenja emisija, poput sustava pročišćavanja ispušnih plinova.

⁴ Direktiva 2010/65/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica, SL L 283, 29.10.2010., str. 1.

⁵ COM(2009) 8 „Strateški ciljevi i preporuke za politiku pomorskog prometa EU-a do 2018.”

⁶ Uredba (EU) br. 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka, SL L 57, 3.3.2017., str. 1–18.

⁷ Direktiva 2008/56/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o uspostavljanju okvira za djelovanje Zajednice u području politike morskog okoliša, SL L 164, 25.6.2008., str. 19–40.

⁸ Direktiva 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o otpadu i stavljanju izvan snage određenih direktiva, SL L 312, 22.11.2008., str. 3–30.

⁹ Direktiva 2005/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. srpnja 2005. o sadržaju sumpora u brodskim gorivima, SL L 191, 22.7.2005., str. 59.

Predložena direktiva također će biti ključna za realizaciju cilja utvrđenog u Strategiji Komisije o kružnom gospodarstvu¹⁰ o smanjenju morskog otpada koji se može naći na plažama i izgubljenog ribolovnog alata koji se može naći u moru za 30 % do 2020. Strategijom o kružnom gospodarstvu također se uzima u obzir da revidiranje stare direktive o lučkim uređajima za prihvat brodskog otpada i ostataka tereta može predstavljati izravan i znatan doprinos smanjenju morskog otpada koji stvaraju brodovi. U Strategiji Komisije o plastici¹¹ razmatraju se dodatne mjere za smanjenje količine izgubljenog ili napuštenog ribolovnog alata, kao što je proširena odgovornost proizvođača i programi za povrat depozita za ribolovni alat koji se obično odbacuje, kao i povećana razmjena informacija o takvim programima.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

S obzirom na to da se ovim prijedlogom zamjenjuje trenutačna direktiva, pravna osnova i dalje je članak 100. stavak 2. UFEU-a (bivši članak 80. stavak 2. UEZ-a) koji uključuje donošenje zajedničkih pravila za pomorski promet. Iako je cilj Direktive zaštititi morski okoliš od ispuštanja otpada u more, opći cilj politike je olakšati pomorski promet i doprinijeti realizaciji unutarnjeg prometnog tržišta.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Plovidba je međunarodni sektor čije se djelatnosti odvijaju u međunarodnim vodama i lukama u cijelom svijetu. U sektoru su zato potrebna međunarodna pravila, a njih za onečišćenje s brodova propisuje konvencija MARPOL. Međutim, glavni problemi u međunarodnom režimu ne odnose se na nedostatne standarde, već na činjenicu da se ne provode i ne primjenjuju na odgovarajući način. Usklađivanje provedbe međunarodno dogovorenih pravila koja su, prema potrebi, nadopunjena posebnim zahtjevima EU-a, jedan je od temeljnih stupova pomorske politike EU-a. To se također odražava u pravnoj osnovi Direktive, odnosno članku 100. stavku 2. UFEU-a, koji uključuje donošenje zajedničkih pravila za pomorski promet. Budući da se Direktivom konvencija MARPOL prenosi u pravo EU-a, ona dijeli isti cilj kao Konvencija, tj. zaštitu morskog okoliša od onečišćenja s brodova. Problem onečišćenja mora u pravilu postojati u svim vodama EU-a i stoga je potreban zajednički pristup EU-a za učinkovito rješavanje tih pitanja, budući da se ona ne mogu riješiti pojedinačnim djelovanjem država članica.

Kako bi se izbjeglo mnoštvo različitih politika u lukama za isporuku brodskog otpada i osigurale ravnopravne mogućnosti za luke i korisnike luka, potrebno je daljnje usklađivanje na razini EU-a. Pojednostavnjenom i stoga usklađenijom provedbom različitih obveza na razini EU-a poboljšat će se konkurentnost i gospodarska učinkovitost u sektoru plovidbe te će se ujedno osigurati osnovni uvjeti u lukama. Time bi se trebale izbjeći negativne posljedice kao što je „trgovina brodskim otpadom”, pri čemu brodski otpad ostaje na brodu do isporuke u luci koja ima ekonomski najpovoljnije uvjete. Daljnjim usklađivanjem režima izuzeća za brodove u linijskom i redovnom prometu također bi se rješavala neučinkovitost na strani brodova i luka.

Države članice istodobno zadržavaju pravo diskrecije s obzirom na provedbu zajedničkih pravila i načela na lokalnoj razini / razini luka. Na temelju nove direktive države članice nastaviti će odlučivati o obliku i radu sustava pokrivanja troškova, razini naknada i razvoju

¹⁰ COM/2015/614 final, „Zatvaranje kruga – akcijski plan EU-a za kružno gospodarstvo”.

¹¹ Radni dokument službi Komisije SWD (2018) 16.

planova prihvata otpada i rukovanja otpadom u lukama na svojem državnom području. Nadležna tijela država članica najbolje će odrediti preciznost i opsežnost planova prihvata otpada i rukovanja otpadom, uzimajući u obzir veličinu i geografski položaj luka te potrebe brodova koji ih posjećuju.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog ima dvostruki cilj: i. poboljšati zaštitu morskog okoliša od ispuštanja brodskog otpada te ujedno ii. osigurati učinkovitost djelatnosti pomorskog prometa u lukama. Procjena učinaka pokazala je da se otpad i dalje ispušta u more uz nesagledive posljedice za morske ekosustave, posebno od odlaganja smeća. Postojećim se režimom istodobno nepotrebno administrativno opterećuju luke i korisnici luka, uglavnom zbog nedosljednosti između obveza koje su predviđene Direktivom i međunarodnog okvira (odnosno konvencije MARPOL). Procjenom učinaka dokazana je proporcionalnost najpoželjnije opcije za rješavanje problema u skladu s komentarima Odbora za nadzor regulative o izvješću o procjeni učinaka.

Cilj prijedloga je rješavati te probleme na način da se nastoji postići daljnje usklađivanje s konvencijom MARPOL, posebno u pogledu njezina područja primjene, definicije i obrazaca. Cilj predložene direktive je i veća dosljednost s drugim aktima EU-a potpunim uključivanjem inspekcijskih pregleda u okvir nadzora države luke i usklađivanjem s Direktivom 2002/59/EZ u pogledu obveza praćenja i izvješćivanja. Novi pristup oslanja se u znatnoj mjeri na sustav elektroničkog izvješćivanja i razmjenu informacija na temelju postojećih elektroničkih sustava i na načelu da informacije treba podnositi samo jednom. Time bi se trebali olakšati praćenje i izvršenje, a povezano administrativno opterećenje svesti na najmanju moguću mjeru.

Specifičan problem morskog otpada iziskuje dodatne mjere čiji bi rezultat trebalo biti daljnje smanjenje ispuštanja smeća s brodova. To bi se trebalo postići kombinacijom mjera poticaja i izvršenja. S obzirom na to da ribolovni sektor i sektor za razonodu također u velikoj mjeri doprinose problemu morskog otpada, oni su na sustavniji način integrirani u sustav, posebno u pogledu poticaja za isporuku otpada na obali. Međutim, s obzirom da bi propisivanjem obveza obavješćivanja i inspekcijskih pregleda manja plovila i luke bili suočeni s nesrazmjernim opterećenjem, primjenjuje se razlikovni pristup na temelju dužine i bruto tonaže. Ovaj pristup sastojat će se od sljedećeg:

- izvješćivanje o informacijama sadržanima u prethodnoj obavijesti o isporuci otpada i o prihvatu otpada bit će potrebno samo za plovila duljine od 45 metara i više, u skladu s Direktivom 2002/59/EZ;
- cilj od 20 % inspekcijskih pregleda za ribarske brodove i plovila za razonodu primjenjivat će se samo na plovila s bruto tonažom većom od 100 tona, u skladu sa zahtjevima IMO-a za plan upravljanja smećem koji se mora čuvati na brodu;
- trgovačka plovila podlijegeat će inspekcijskim pregledima kao dio nadzora države luke slijedom pristupa koji se zasniva na riziku, a čime bi sustav trebao postati učinkovitiji i djelotvorniji.

Iako je cilj Direktive daljnje usklađivanje glavnih koncepata režima lučkih uređaja za prihvata, čime se osigurava zajednički pristup EU-a na temelju relevantnih međunarodnih normi, državama članicama ostavljeno je pravo diskrecije za odlučivanje o operativnim mjerama primjenjivima na razini luke, a na temelju lokalnih uvjeta i administrativnog i vlasničkog ustroja luke. Primjerenost uređaja za prihvata otpada određuje se na temelju veličine,

geografske lokacije i vrste prometa u luci, što pak određuje stupanj detalja i opseg plana prihvata otpada i rukovanja otpadom u luci. Planove je moguće izraditi i u geografskom kontekstu, čime se pogoduje interesima luka u geografskoj regiji, kao i interesima regionalnog prometa.

Iako će države članice morati osigurati da sustavi pokrivanja troškova uključuju načela predviđena u Direktivi, posebno za neizravne naknade i stupnjeve transparentnosti, i dalje će imati pravo oblikovati sustave pristojbi i odlučiti o točnoj razini naknada, uzimajući u obzir vrstu prometa do luka. Pravo diskrecije bit će ograničenije za smeće, koje je najvažnija komponenta morskog otpada, za koje će pokrivanje troškova u cijelosti biti moguće neizravnim naknadom. S obzirom na posebno negativne učinke plastike i ostalih komponenata brodskog smeća na morski okoliš, potreban je maksimalan financijski poticaj kojim će se osigurati da se smeće isporučuje u svakoj luci pristajanja, umjesto da ga se ispušta u more.

- **Odabir instrumenta**

U interesu jasne i dosljedne izrade propisa, utvrđeno je da je najprikladnije pravno rješenje prijedlog nove jedinstvene direktive. Alternativna mogućnost prijedloga skupa izmjena postojeće Direktive odbačena je jer bi iziskivala velik broj promjena. Ideja o novoj uredbi također je odbačena budući da time države članice ne bi dobile dovoljno fleksibilnosti za odlučivanje o najboljoj provedbenoj politici za luke koje se jako razlikuju u pogledu veličine, lokacije, vlasničke strukture i administrativnog ustroja.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- **Ex post evaluacije / provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Ex post evaluacijom dokazano je da je Direktiva bila važna za ostvarenje ciljeva smanjenja ispuštanja brodskog otpada i da je imala jasnu dodanu vrijednost za EU. Međutim, iako su se količine otpada koji se isporučuje na obalu povećale, trendovi među različitim kategorijama otpada nisu ujednačeni. Osim toga, znatan dio otpada i dalje se ispušta u more. Razlog su uglavnom razlike u načinu na koji se postojeće glavne obveze iz Direktive, kao što su osiguravanje primjerenih lučkih uređaja za prihvata, struktura i funkcioniranje sustava pokrivanja troškova i izvršenja obvezne dužnosti isporuke, tumače i provode.

Koncept primjerenosti lučkih uređaja za prihvata nije jasno definiran u staroj direktivi, što dovodi do zbunjenosti među korisnicima luka i operaterima. Posljedično, nedovoljno međusobnog savjetovanja među korisnicima luka i nedosljednosti s „kopnenim” zakonodavstvom EU-a dovele su do situacija u kojima primjereni uređaji nisu uvijek dostupni u lukama. Primjerice, dionici su tijekom savjetovanja iznijeli prigovor o nedovoljnom razdvojenom sakupljanju otpada u lukama koji je prethodno odvojen na brodu u skladu s međunarodnim standardima. Osim toga, vlada zbunjenost o području primjene obvezne isporuke s obzirom na norme za ispuštanje u skladu s konvencijom MARPOL, uključujući definiciju dostatnog kapaciteta za skladištenje na brodu kao glavne iznimke zbog koje brod može napustiti luku, a da nije isporučio otpad.

Pravni i administrativni okvir za inspekcijske preglede lučkih uređaja za prihvata također je nejasan, kao i osnova te učestalost inspekcijskih pregleda. Konačno, izuzeća za brodove u linijskom prometu primijenjena su na različitim osnovama i pod različitim uvjetima,

stvarajući nepotrebno administrativno opterećenje. Zbog tih je pitanja režim postao manje učinkovit u ostvarenju svojega glavnog cilja, tj. smanjenja ispuštanja otpada u more.

Dodatna pitanja naglašena u ex post evaluaciji:

- Direktiva nije u cijelosti dosljedna s relevantnim politikama EU-a, kao što su zakonodavstvo o otpadu EU-a i njegova ključna načela, koji nisu u cijelosti provedeni u lukama;
- znatne promjene u međunarodnom pravnom okviru (MARPOL) nisu unesene u Direktivu;
- nedostatak sustavnog evidentiranja otpada isporučenog u lukama i nedovoljna razmjena informacija između država članica spriječili su učinkovito praćenje i izvršenje Direktive i doveli do znatnih praznina u podacima o tokovima otpada u lukama EU-a.
- **Savjetovanja s dionicima**

Redovita savjetovanja održana su sa širokim krugom skupina dionika u kontekstu podskupine lučkih uređaja za prihvat koja je osnovana u okviru Europskog foruma za održivu plovību kao pomoć u procesu revizije. Podskupina, koja se sastoji od glavnih skupina dionika, tj. nadležnih nacionalnih tijela država članica, luka, vlasnika brodova, operatera lučkih uređaja za prihvat i nevladinih organizacija za zaštitu okoliša, objedinjuje visok stupanj stručnosti o lučkim uređajima za prihvat za upravljanje brodskim otpadom. Tijekom nekoliko sastanaka, podskupina je pregledala predložene mjere i opcije za reviziju i raspravljala o njima te su njezini prijedlozi uredno ispitani i uzeti u obzir u izradi nacrtu prijedloga. Sažetak ishoda rasprava podskupine nalazi se u prilogima radnom dokumentu službi¹².

Dionici su uglavnom bili za reviziju kojom se nastoji postići daljnje usklađivanje s konvencijom MARPOL, posebno s obzirom na područje primjene obveznog zahtjeva za isporuku, i predviđaju konkretne mjere za rješavanje problema morskog otpada. Podskupina je u nekoliko navrata naglasila potrebu za urednom provedbom načela EU-a o otpadu u kontekstu režima lučkih uređaja za prihvat, kao i za daljnjim usklađivanjem režima izuzeća i sustava pokrivanja troškova, bez nametanja pristupa „jedan sustav pristaje svima” u lukama EU-a. Podskupina je dodatno raspravljala o načinima na koje poboljšati praćenje i izvršenje te kako bi se elektroničkim izvješćivanjem i razmjenom podataka proces mogao olakšati.

U kontekstu procesa procjene učinaka organizirana su otvorena javna savjetovanja u okviru kojih su primljeni odgovori raznih dionika. Nakon toga je uslijedilo ciljano savjetovanje usmjereno na sve lučke dionike. U savjetovanjima je otkriveno da su nedostatak poticaja i izvršenja među najvažnijim pokretačima ukupnih problema povezanih s otpadom koji se ispušta u more. Osim toga, u oba je kruga savjetovanja naglašeno da se nedosljednost u definicijama i obrascima te različiti režimi izuzeća nalaze u samim temeljima nepotrebnog administrativnog opterećenja.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Ovaj se prijedlog izgrađuje na temelju informacija koje su prikupljene i analizirane tijekom evaluacije i procesa procjene učinaka, za koje su provedena vanjska ispitivanja. Osim toga, od Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) primljeni su tehnička pomoć i konkretni podaci.

¹² Prilog 2., stranica 7., Sažeto izvješće o savjetovanju s dionicima.

U ex post evaluaciji iz 2015. ocijenjeni su podaci primljeni iz 40 velikih trgovačkih luka, na temelju kojih je izrađen vremenski slijed isporuka otpada za razdoblje od 2004. do 2013. Dio podataka preuzet je iz prethodnih ispitivanja koja je EMSA organizirala o provedbi Direktive te je nadopunjen ispitivanjem koje je provedeno među dionicima.

Pomoćnim ispitivanjem provedenim 2016. kao ispomoć u **procjeni učinaka** za reviziju direktive nastojalo se nadopuniti podatke o količinama otpada koji je isporučen u lukama, a koji su identificirani u prethodnim ispitivanjima (Ramboll 2012. i Panteia 2015.) za razdoblje od 2013. do 2015. Ažurirani podaci o isporuci otpada za ovo razdoblje primljeni su iz 29 od 40 ranije procijenjenih luka. Osim toga, u pomoćnom ispitivanju za procjenu učinaka primijenjen je model za izračun praznine u odnosu na otpad, koji je poznat kao model MARWAS, a kojim se mjeri: i. razlika između otpada koji se očekuje za isporuku u lukama za koje su primljeni podaci o isporukama, na temelju prometa u ovim lukama u određenom vremenskom okviru, i ii. onoga što je isporučeno u apsolutnim količinama u ovim lukama tijekom tog razdoblja. Podaci o kretanju brodova dobiveni su od EMSA-e za 29 luka u reviziji koje su unesene u model. Pomoćnim ispitivanjem također je izrađena procjena osjetljivosti okoliša različitih regionalnih morskih područja na različite kategorije broskog otpada. Metodologija je detaljno objašnjena u odgovarajućem prilogu radnom dokumentu službi uz ovaj prijedlog¹³.

Kontinuiranu podršku cijelom procesu omogućila je gore spomenuta podskupina za lučke uređaje za prihvata.

- **Procjena učinaka**

Procjenom učinaka razmotrene su različite opcije politike za reviziju Direktive na temelju sljedećih vodećih načela:

- (1) područje primjene revizije, opseg zakonodavnih promjena i razvoj mekih pravnih smjernica;
- (2) područje primjene obveznog zahtjeva za isporuku otpada. Izbor za usklađivanje s normama za ispuštanje iz konvencije MARPOL ili težnja za ispunjavanjem cilja režima s nultom stopom ispuštanja potpunom isporukom u lukama. To također ima učinak na ostale aspekte, kao što je primjena sustava pokrivanja troškova i izvršenja;
- (3) potencijal za rješavanje specifičnog problema morskog otpada s brodova (uglavnom smeće s brodova);
- (4) potencijal za smanjenje administrativnog opterećenja i pojednostavnjenje režima u skladu s ciljevima prijedloga u okviru programa REFIT.

Načela se odražavaju u ciljevima politike opisanima u nastavku.

OPCIJA 1: Osnovni scenarij. U okviru ove opcije ne planira se nikakva zakonodavna promjena Direktive. Umjesto toga pripremaju se meke pravne smjernice, kao i daljnje širenje elektroničkog sustava izvješćivanja i praćenja na temelju članka 12. stavka 3. postojeće direktive, koje se zasniva na elektroničkom izvješćivanju u okviru sustava SafeSeaNet i baze podataka THETIS (inspekcijska baza podataka).

¹³ Prilog 4., str. 23., Analitički modeli upotrijebljeni za pripremu procjene učinaka.

OPCIJA 2: Minimalna revizija. Ovom su opcijom predviđene ciljane inicijative i jasna pravna usklađenja s konvencijom MARPOL, kao i relevantnim zakonodavstvom Unije, na temelju osnovnog scenarija. Njome bi se osobito područje primjene uskladilo s konvencijom MARPOL na način da se uključi otpad obuhvaćen u Prilogu VI. Konvenciji i ažuriraju upućivanja na zakonodavstvo Unije o okolišu.

OPCIJA 3: Usklađivanje s konvencijom MARPOL. Ovom se opcijom nastoji postići daljnje usklađivanje s konvencijom MARPOL, osobito u određivanju područja primjene obvezne isporuke u skladu s normama za isporuku iz konvencije MARPOL, čime bi se rješavalo pitanje ilegalnih ispuštanja otpada u more. Ta opcija također uključuje dodavanje inspekcijskih pregleda lučkih uređaja za prihvrat u nadzor države luke kao i cijeli niz mjera za poboljšanje primjerenosti uređaja te gospodarske poticaje brodovima za isporuku u lučke uređaje.

OPCIJA 4: Režim lučkih uređaja za prihvrat koji prelazi okvire konvencije MARPOL. Cilj te opcije je osnažiti postojeći režim iz Direktive i prijeći okvir konvencije MARPOL. Obvezna isporuka primjenjivala bi se na cjelokupni brodski otpad, uključujući otpad koji se na temelju konvencije MARPOL smije ispuštati u more. Ta opcija također uključuje cijeli niz mjera za poboljšanje primjerenosti uređaja i davanje pravih poticaja za isporuku.

OPCIJE 3B i 4B: Varijante opcija za morski otpad iz prethodno navedenih opcija 3 i 4. Ovim se varijantama opcija posebno rješava problem morskog otpada s brodova (uglavnom ispuštanje smeća). Uključene su mjere u obliku poticaja i izvršenja, kao i prijedlog da se ribarski brodovi i plovila za razonodu u cijelosti smjeste u područje primjene Direktive, iako uz razlikovni pristup izvršenju na temelju bruto tonaže.

Procjenom učinaka došlo se do zaključka da je najpoželjnija opcija politike opcija 3B budući da se njome usklađuju ciljevi smanjenja ispuštanja otpada u more, posebno ispuštanje smeća (morski otpad), uz planirano smanjenje administrativnog opterećenja daljnjim usklađivanjem s konvencijom MARPOL.

Očekuje se da će se najpoželjnijom opcijom politike:

- stvoriti pozitivan učinak na okoliš budući da treba dovesti do znatnog smanjenja ilegalnog ispuštanja uljnog otpada, otpadnih voda, smeća i otpada iz sustava za ispiranje plina;
- dati važan doprinos kružnom gospodarstvu posebnim mjerama usmjerenima na smanjenje morskog otpada, uključujući otpad koji potječe iz ribolovnog sektora i sektora za razonodu i poboljšanje prakse upravljanja otpadom u lukama;
- dovesti do smanjenja troškova izvršenja i znatnog smanjenja administrativnih troškova;
- stvoriti dodatna radna mjesta, osobito za rukovatelje otpadom te u turističkom sektoru u obalnim područjima;
- dovesti do povećane svijesti o okolišu s obzirom na problem morskog otpada, na obali i na brodu.

Očekuje se da će najpoželjnija opcija **dovesti do dodatnih troškova usklađivanja i investicijskih troškova**, osobito od ulaganja u sakupljanje otpada u lukama, usklađivanja sustava pokrivanja troškova i razvoja novog kapaciteta za prihvrat i obradu novih tokova otpada. Očekuje se, međutim, da će troškovi biti ograničeni. Očekivana razina troškova

opisana je u procjeni učinaka koja se nalazi u radnom dokumentu službi uz prijedlog¹⁴. Međutim, točna kvantifikacija ukupnih troškova usklađivanja nije bila moguća zbog nedostatka podataka.

Procjena učinaka dostavljena je Odboru za nadzor regulative na odobrenje u svibnju 2017. Odbor je dao pozitivno mišljenje uz određene zadržke¹⁵. Odbor je u svojem mišljenju izrazio zabrinutost zbog dodane vrijednosti Direktive u usporedbi s konvencijom MARPOL i zatražio pojašnjenje odnosa između dva režima i načina na koji su predložene opcije u skladu s konvencijom ili na koji prelaze okvir konvencije MARPOL. U tom je kontekstu Odbor također postavio nekoliko pitanja o proporcionalnosti najpoželjnije opcije, osobito jer uključuje specifičnije zahtjeve za manja plovila te još uvijek postoji određena nesigurnost u odnosu na točne troškove usklađivanja i investicijske troškove ove opcije. S komentarima se postupilo na sljedeće načine:

- uključeno je dodatno objašnjenje o tome kako se Direktivom namjeravaju prenijeti relevantne obveze iz konvencije MARPOL pristupom koji se zasniva na luci te da se njome ne nastoji samo osigurati izvršenje tih zahtjeva pravnim sustavom EU-a, nego da također nudi dodanu vrijednost u odnosu na njihovu provedbu u državama članicama, posebno dodatnim elementima, kao što su planovi prihvata otpada i rukovanja otpadom, sustavi pokrivanja troškova u lukama i režim o izuzećima za brodove u linijskom prometu; Uključena je i tablica s usporedbom dva instrumenta, kao i pregled najrelevantnijih izmjena konvencije MARPOL u zadnjih 15 godina;
- uključena je tablica s usporedbom različitih opcija politike s konvencijom MARPOL. Također je objašnjeno da najpoželjnija opcija koja se zasniva na usklađivanju s konvencijom MARPOL ne znači cjelovito usklađivanje budući da bi to značilo povlačenje temeljnih obveza koje su se pokazale vrlo relevantnima i korisnima, kao što je pokazano u ex post (REFIT) evaluaciji Direktive. Dodatna objašnjenja uključena su kako bi se dokazala proporcionalnost svake opcije te je obuhvaćeno još informacija o tome kako se najpoželjnijim opcijama predlaže ponovno definirati položaj manjih plovila, odnosno ribarskih brodova i plovila za razonodu, zauzimajući razlikovni pristup izvršenju na temelju bruto tonaže i dužine općenito;
- konačno, uložena su dodatna nastojanja kako bi se dobili kvantitativni podaci od luka u odnosu na neke ključne obveze uključene u najpoželjniju opciju. Međutim, budući da se radi o komercijalno osjetljivim podacima, primljene su tek ograničene povratne informacije, dok opis troškova usklađivanja i investicijskih troškova ostaje uglavnom kvalitativan.

• Procjena teritorijalnih učinaka

Predložena revizija ima važnu regionalnu dimenziju s obzirom na različite morske bazene u EU-u i lokalne specifičnosti luka. Iz tog je razloga provedena procjena teritorijalnih učinaka. Procjena je ukazala na specifične izazove s kojima mogu biti suočene luke na manjim otocima i udaljenim lokacijama u provedbi režima lučkih uređaja za prihvata, ali ona sadržava i zaključak o tome da bi novom direktivom regije mogle ostvariti određene prednosti, osobito u razvoju turizma, zapošljavanju i upravljanju. Međutim, usprkos regionalnim razlikama,

¹⁴ Radni dokument službi Komisije – Procjena učinaka, str. 60. (troškovi usklađivanja) i str. 73. (zaključak).

¹⁵ Mišljenje o procjeni učinaka / lučki uređaji za prihvata brodskog otpada i ostataka tereta, 23. srpnja 2017., [http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/\[/...\]](http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/[/...].).

procjena teritorijalnih učinaka otkrila je snažnu potrebu za usklađivanjem ključnih aspekata Direktive. Rezultati procjene teritorijalnih učinaka ukratko su opisani u sažetom izvješću priloženom radnom dokumentu službi uz prijedlog.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

S obzirom da prijedlog predstavlja inicijativu u okviru programa REFIT, njegov je cilj pojednostavniti regulatorni okvir i smanjiti administrativno opterećenje.

Boljom usklađenošću definicija s konvencijom MARPOL, standardne obrasce koje je IMO pripremio za obavijesti o otpadu i prihvatu otpada također se u potpunosti može uključiti u Direktivu. Na taj se način u najvećoj mogućoj mjeri mogu izbjeći paralelni obrasci i sustavi. Osim toga, predlaže se uključiti inspekcijske preglede lučkih uređaja za prihvata u režim nadzora države luke i primijeniti sustav obavješćivanja i praćenja koji je osmišljen na temelju postojeće direktive (članak 12. stavak 3.) i koji se zasniva na elektroničkom izvješćivanju u okviru sustava SafeSeaNet i baze podataka THETIS radi lakšeg praćenja i izvršenja. Očekuje se da će se mjerama ostvariti smanjenje administrativnih troškova od 7,1 milijuna EUR budući da će dovesti do učinkovitijih inspekcijskih pregleda. Također se očekuje da će se predloženim revizijama unaprijediti poslovne prilike za operatere otpada u lukama, kao i operatere u sektoru za razonodu i turističkom sektoru, od kojih većina ispunjava uvjete kao MSP-ovi, jer bi do luke trebalo stizati više otpada, što će pak dovesti do čistijeg morskog okoliša s pozitivnim učincima na lokalni i regionalni turizam.

Prijedlogom nove direktive državama članicama omogućeno je znatno pravo diskrecije za: i. organizaciju lučkih uređaja za prihvata na način kako je predviđeno planovima prihvata otpada i rukovanja otpadom i ii. osmišljavanje odgovarajućih sustava naknada, uzimajući u obzir veličinu i geografski položaj luka, kao i vrstu prometa u tim lukama.

Predloženom je revizijom predviđen daljnji razvoj i upravljanje sustavom obavješćivanja, praćenja i izvršenja koji je već uspostavljen na temelju postojeće direktive radi lakšeg praćenja i izvršenja Direktive. Sustav će se zasnivati na sustavu Unije za razmjenu pomorskih informacija koji je predviđen u Direktivi 2002/59/EZ i inspekcijskoj bazi podataka iz Direktive 2009/16/EZ. Podaci će se podnositi elektronički pomoću sustava „nacionalnog jedinstvenog prozora” u skladu s Direktivom 2010/65/EU i razmjenjivati među državama članicama za potrebe praćenja i izvršenja. Prijedlogom će se također standardizirati oblik elektroničkog izvješćivanja za prihvata otpada, obavijesti o otpadu i izuzeća za brodove u linijskom prometu.

- **Temeljna prava**

Prijedlogom se ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog nema nikakve posljedice za proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Uz prijedlog je priložen plan provedbe u kojem su navedene aktivnosti potrebne za provedbu mjera te su utvrđeni glavni tehnički, pravni i vremenski problemi u pogledu provedbe.

Utvrđeni su odgovarajući mehanizmi praćenja i izvješćivanja. EMSA igra važnu ulogu u tom procesu budući da je agencija zadužena za razvoj i rad elektroničkih podatkovnih sustava za pomorski promet.

Direktivom koja je na snazi već se poziva na stvaranje zajedničkog sustava obavješćivanja i praćenja koji bi omogućio: i. utvrđivanje brodova koji ne isporučuju svoj otpad i ii. osiguravanje jesu li ciljevi Direktive ispunjeni. Zadnjih je godina taj sustav razvijen na temelju postojećih baza podataka: posebno se u okviru sustava SafeSeaNet omogućilo elektroničko izvješćivanje i razmjena informacija iz prethodne obavijesti o isporuci otpada, a razvijen je i zaseban modul EU-a u okviru inspekcijske baze podataka (THETIS) za izvješćivanje o rezultatima inspekcijskih pregleda lučkih uređaja za prihvata. Osim toga, poduzeti su koraci kojima će se osigurati sustavan prijenos informacija iz sustava SafeSeaNet u bazu podataka THETIS-EU kako bi se moglo provoditi praćenje i izvršenje obveznog zahtjeva isporuke. Predloženom će se direktivom sustavi dodatno poboljšati i trebali bi uključivati i osnovne informacije o dostupnosti uređaja za prihvata u lukama EU-a. Informacije će se slati u sustav GISIS, IMO-ov globalni integrirani informacijski sustav o brodovima, kako bi se osiguralo da države članice u izvješćivanju na temelju Direktive istodobno ispunjavaju svoje međunarodne obveze izvješćivanja.

Osim toga, EMSA će pružati podršku u praćenju provedbe predložene direktive. S obzirom da je predviđeno da puni ciklus predviđenih provedbenih posjeta EMSA-e traje pet godina¹⁶, evaluacijski ciklus Direktive utvrđen je u intervalima od sedam godina.

Konačno, također je predviđeno osnivanje stručne skupine koja se sastoji od predstavnika iz država članica i iz ostalih relevantnih sektora. Skupina će razmjenjivati informacije i iskustva o provedbi Direktive i davati Komisiji potrebne smjernice.

- **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

Dokumenti s obrazloženjima nisu potrebni budući da je cilj prijedloga pojednostavnjenje i pojašnjenje postojećeg režima.

6. DETALJNO OBRAZLOŽENJE POSEBNIH ODREDBA PRIJEDLOGA

Predloženom će se direktivom režim EU-a u najvećoj mogućoj mjeri uskladiti s konvencijom MARPOL, osobito u odnosu na područje primjene, definicije i obrasce. Potpuno usklađivanje, međutim, nije moguće budući da je Direktiva usmjerena na djelatnosti u lukama, dok je konvencija MARPOL usmjerena na djelatnosti na moru. Iako se Direktivom nadograđuju obveze koje su države članice preuzele konvencijom MARPOL, njome se ide i dalje na način da se detaljno rješavaju pravne, operativne i financijske dužnosti svih operatera. Osim toga, predložena direktiva, poput njezine prethodnice, ima šire područje primjene koje pokriva sva plovila na moru i sve luke u EU-u koje ta plovila posjećuju.

Glavna područja u kojima će se Direktiva i konvencija MARPOL i dalje razlikovati odnose se na sljedeće:

- donošenje planova prihvata otpada i rukovanja otpadom;
- razvoj i rad sustava pokrivanja troškova;

¹⁶ U skladu s EMSA-inom metodologijom za posjete državama članicama, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

- obvezno izvješćivanje o informacijama iz prethodne obavijesti o isporuci otpada i prihvatu otpada;
- inspekcijski režim;
- režim izuzeća za brodove u linijskom prometu.

Mnoge će razlike u režimu EU-a poslužiti za bolju provedbu i izvršenje režima koji predviđa konvencija MARPOL.

Najvažnije promjene koje uvodi nova direktiva ukratko su navedene u nastavku.

Naslov, područje primjene i definicije:

Naslov će biti promijenjen kako bi se izričito odnosio na isporuku broskog otpada jer bi se time bolje odražavao glavni cilj Direktive.

Člankom 2. zamijenit će se definicija „otpada koji stvaraju brodovi” općenitijom definicijom „broskog otpada” koja je definirana u odnosu na relevantne priloge konvenciji MARPOL. To će uključivati i kategoriju „ostataka tereta”, kao i otpada iz Priloga VI. konvenciji MARPOL, odnosno ostatke iz sustava za pročišćavanje ispušnih plinova, a koji se sastoje od mulja i vode koja otječe iz tih sustava. Brisanjem razlike između otpada koji stvaraju brodovi i ostataka tereta i osiguravanjem potpune sukladnosti s definicijama iz konvencije MARPOL, omogućeno je daljnje usklađivanje sa standardnim obrascima i potvrdama IMO-a. Pasivno ulovljen otpad, odnosno otpad koji se nakuplja u mrežama tijekom ribolova, uključen je u definiciju broskog otpada kako bi se osigurali odgovarajući mehanizmi za isporuku te vrste otpada iz ribolovnog sektora u lučke uređaje za prihvata, s obzirom na njegovu relevantnost u kontekstu morskog otpada. Jasno i ažurirano upućivanje dodano je u relevantne dijelove zakonodavstva EU-a.

Primjerenost lučkih uređaja za prihvata:

Pojam „primjerenih lučkih uređaja za prihvata” jasnije je opisan u skladu sa smjernicama IMO-a. Zahtjev za odvojeno sakupljanje otpada koji proizlazi iz Okvirne direktive o otpadu jasno je uključen u **članak 4.** koji će se primjenjivati u lukama. To je posebno relevantno u slučajevima kada se otpad prethodno odvaja na brodu u skladu s međunarodnim normama i standardima.

S obzirom na planove prihvata otpada i rukovanja otpadom, koji su ključni za ostvarenje primjerenosti lučkih uređaja za prihvata, snažniji je naglasak stavljen u **članku 5. i Prilogu 1.** o zahtjevima za savjetovanje. Također su dana pojašnjenja pojmova „primjerenog plana”, „znatnih promjena” takvog plana i „regionalnog konteksta” u kojem ga se može izgrađivati.

Poticaji za isporuku:

U cilju osiguravanja pravih poticaja za isporuku različitih vrsta otpada u lučke uređaje za prihvata, **člankom 8.** predviđena su glavna načela koja će biti uključena i primijenjena u svakom sustavu naknada koji će biti uspostavljen na temelju Direktive. To uključuje odnos između naplaćene naknade i troškova lučkih uređaja za prihvata, izračun „znatnog doprinosa” koji će biti pokriven neizravnim naknadom i glavne zahtjeve u vezi transparentnosti. Novi **Prilog 4.** uključen je u Direktivu te sadržava pregled različitih vrsta troškova u sustavu lučkih uređaja za prihvata te se njime pravi razlika između izravnih i neizravnih troškova.

Iako se člankom 8. ne propisuje jedan posebni sustav koji se treba primjenjivati u svim lukama EU-a, predloženi sustav pokrivanja troškova je stroži u odnosu na načela koja se primjenjuju u određivanju neizravne naknade za smeće, uključujući pasivno ulovljen otpad. Budući da ispuštanje smeća znatno doprinosi širem problemu morskog otpada, predlaže se sustav „bez posebne naknade” u kojem bi se plaćanjem neizravne naknade brodovima trebalo dati pravo na isporuku svih vrsta smeća koje se nalaze na brodu, bez potrebe plaćanja dodatne izravne naknade (na osnovi količine). S obzirom da će ribarski brodovi i plovila za razonodu također biti uključeni u sustav neizravne naknade, time bi se također trebalo riješiti zbrinjavanje starih mreža za ribolov i pasivno ulovljenog otpada.

Člankom 8. također se osnažuje koncept „zelenog broda” na način kako je već osmišljen i primijenjen u pojedinim lukama u skladu s međunarodnim standardima i sustavima certificiranja. Tim je konceptom predviđeno da se smanjena naknada za otpad primjenjuje na brodove koji mogu dokazati održivo upravljanje otpadom na brodu, s tim da će kriterije Komisija trebati dodatno razraditi u delegiranom aktu.

Izvršenje obveznog zahtjeva za isporuku:

Prethodna obavijest o isporuci otpada iz **članka 6.** u cijelosti je usklađena s IMO-ovom cirkularnom uputom MEPC/834 i nalazi se u novom Prilogu 2. Direktivi. Područje primjene obveze isporuke svog otpada određeno je u skladu s konvencijom MARPOL tako da se u Direktivi o lučkim uređajima za prihvrat brodskog otpada zrcali režim ispuštanja predviđen konvencijom MARPOL: ako se konvencijom MARPOL zabranjuje ispuštanje otpada u more, Direktivom o lučkim uređajima za prihvrat brodskog otpada propisuje se isporuka otpada do lučkih uređaja za prihvrat na obali, uključujući ostatke tereta. Uz ovaj pristup nije potrebna posebna odredba za isporuku ostataka tereta, kao što je bio slučaj na temelju stare direktive. Osim toga, **člankom 7.** propisuje se izdavanje obavijesti o prihvatu brodu nakon što je izvršena isporuka otpada, a u njoj moraju biti sadržane informacije koje brod treba elektronički podnositi u sustav obavješćivanja, praćenja i izvršenja, tj. u sustav SafeSeaNet, prije isplavljanja.

Člankom 7. ograničava se primjena izuzeća na temelju dostatnog kapaciteta za skladištenje na situacije kada se sljedeća luka pristajanja nalazi u EU-u i kada nema nesigurnosti u pogledu raspoloživosti primjerenih lučkih uređaja za prihvrat. Tu je procjenu potrebno izvršiti na temelju informacija koje su o primjerenim lučkim uređajima za prihvrat u lukama EU-a stavljene na raspolaganje u sustavu obavješćivanja, praćenja i izvršenja koji je ugrađen u sustav SafeSeaNet. Nadalje, ovim se prijedlogom predviđa da će Komisija provedbenim aktom usvojiti posebne metode izračuna dostatnog kapaciteta za skladištenje na brodu.

U pogledu inspekcijskog režima, **člankom 10.** određuje se da inspekcijski pregledi lučkih uređaja za prihvrat moraju biti u potpunosti integrirani u režim nadzora države luke iz Direktive 2009/16/EZ te slijediti pristup koji se zasniva na riziku kada je brod obuhvaćen područjem primjene te direktive. Kako bi se osiguralo da se svakim inspekcijskim pregledom u okviru nadzora države luke također potvrđuje sukladnost sa zahtjevima za lučke uređaje za prihvrat, u Direktivu 2009/16/EZ trebaju se unijeti određene promjene, kao što je predviđeno u **članku 21.** Istodobno, za ribarske brodove, plovila za razonodu i domaća plovila čija tonaža prelazi 100 bruto tona postoji poseban inspekcijski režim budući da ona nisu obuhvaćena Direktivom o nadzoru države luke. Rezultati inspekcijskih pregleda koji su obavljeni na plovilima moraju biti uneseni u sustav obavješćivanja, praćenja i izvršenja, u poseban modul EU-a u okviru baze podataka THETIS.

Režim izuzeća za brodove u linijskom i redovnom prometu:

Člankom 9. prijedloga predviđa se daljnje usklađivanje kriterija za izuzeća, osobito onoga što predstavlja „brod u linijskom prometu” s „čestim i redovnim pristajanjima u luku”, kao i onoga što predstavlja „dostatan dokaz o mehanizmu” za isporuku i plaćanje naknade. Uvodi se standardna potvrda o izuzeću koju treba unijeti u sustav obavješćivanja, praćenja i izvršenja elektroničkim izvješćivanjem u sustavu SafeSeaNet tako da države članice mogu naknadno razmjenjivati informacije sadržane u potvrdi.

Ribarski brodovi i plovila za razonodu:

Položaj ribarskih brodova i manjih plovila za razonodu ponovno je definiran Direktivom s obzirom na njihovu relativnu važnost u nastanku problema morskog otpada. Dok su na temelju postojeće direktive ribarski brodovi i manja plovila za razonodu izuzeta iz nekih ključnih obveza, ova su izuzeća ponovno definirana na način da su veća plovila uključena na temelju dužine i bruto tonaže kako bi se osigurala proporcionalnost režima

S obzirom na sustave pokrivanja troškova, ribarski brodovi i plovila za razonodu podlijegeat će neizravnoj naknadi. Slično ostalim plovilima, ribarski brodovi i plovila za razonodu tako će morati plaćati naknadu luci bez obzira isporučuju li otpad ili ne. Međutim, time će se tim brodovima također omogućiti isporuka svog smeća, uključujući stari ribolovni alat i pasivno ulovljen otpad, bez plaćanja dodatnih naknada. S obzirom na ostale vrste otpada, opće obveze o primjeni neizravne naknade u visini od najmanje 30 % također će se primjenjivati na isporuku otpada u ribolovnom sektoru i sektoru za razonodu.

Izvješćivanje o informacijama iz obavijesti o isporuci otpada i prihvatu otpada bit će potrebno samo za ribarske brodove i plovila za razonodu duljine od 45 metara i više. Propisivanje obveze elektroničkog izvješćivanja prije uplovljavanja i isplovljavanja za plovila ispod tog praga bilo bi nerazmjerno budući da ta plovila u pravilu nemaju opremu za elektroničko izvješćivanje, a ni luke u koje uplovljavaju ne mogu obrađivati elektroničke obavijesti pri svakom pristajanju. To je također vidljivo u procjeni učinaka uz prijedlog¹⁷.

Nakon izvršenja, Direktivom se predviđa da se inspekcijski pregledi moraju provoditi svake godine na najmanje 20 % ribarskih brodova i plovila za razonodu s bruto tonažom većom od 100 tona koji pristaju u luke relevantne države članice. Taj je prag u skladu sa zahtjevom iz konvencije MARPOL o čuvanju knjige o smeću na brodu za brodove s bruto tonažom većom od 100 tona.

¹⁷ Radni dokument službi Komisije – Procjena učinaka, poglavlje 5.2.5, stranica 46.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o lučkim uređajima za prihvata isporuke brodskog otpada, stavljanju izvan snage
Direktive 2000/59/EZ i izmjenama Direktive 2009/16/EZ i Direktive 2010/65/EU**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹⁸,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁹,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Cilj pomorske politike Unije je ostvariti visok stupanj sigurnosti i zaštite okoliša. To se može postići djelovanjem u skladu s međunarodnim konvencijama, pravilnicima i odlukama, a da se istodobno zadrži sloboda plovidbe kako je to predviđeno Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS).
- (2) Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodova (konvencija MARPOL) predviđa opće zabrane ispuštanja s brodova u more, ali također uređuje uvjete u skladu s kojima određene vrste otpada mogu biti ispuštene u morski okoliš. Konvencijom MARPOL propisuje se da države članice trebaju osigurati primjerene uređaje za prihvata u lukama.
- (3) Unija je radila na provedbi konvencije MARPOL Direktivom 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁰ slijedeći pristup koji se zasniva na lukama. Cilj Direktive 2000/59/EZ je uskladiti interese glatkog funkcioniranja pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša.
- (4) U zadnja dva desetljeća konvencija MARPOL i njezini prilozi doživjeli su važne izmjene, što je dovelo do strožih normi i zabrana za ispuštanje brodskog otpada u more.
- (5) Prilogom VI. konvenciji MARPOL uvele su se norme za ispuštanje za nove kategorije otpada, osobito za ostatke iz sustava za pročišćavanje ispušnih plinova, a koji se

¹⁸ SL C , , str. .

¹⁹ SL C , , str. .

²⁰ Direktiva 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2000. o lučkim uređajima za prihvata brodskog otpada i ostataka tereta (SL L 332, 28.12.2000., str. 81.)

sastoje od mulja i vode koja otječe iz tih sustava. Te bi kategorije otpada trebalo uključiti u područje primjene Direktive.

- (6) Međunarodna pomorska organizacija (IMO) donijela je 15. travnja 2014. pročišćene smjernice za pružatelje usluga i korisnike lučkih uređaja za prihvrat (MEPC.1/cirkularna uputa 834), uključujući standardni oblik obavijesti o otpadu, prihvatu otpada te prijave o navodnim neprimjerenostima lučkih uređaja za prihvrat.
- (7) Usprkos ovim regulatornim kretanjima, još uvijek dolazi do ispuštanja otpada u more. Razlog leži u kombinaciji čimbenika, posebno jer primjereni lučki uređaji za prihvrat nisu uvijek raspoloživi u lukama, izvršenje je često nedostatno te postoji manjak poticaja za isporuku otpada na obalu.
- (8) Direktivom 2000/59/EZ postiglo se da se od njezina stupanja na snagu sve veća količina otpada isporučuje u lučke uređaje za prihvrat i kao takva je bila ključna za smanjenje ispuštanja otpada u more, kao što je otkriveno u evaluaciji Direktive u okviru programa REFIT.
- (9) Evaluacija u okviru programa REFIT također je pokazala da Direktiva 2000/59/EZ nije u potpunosti učinkovita zbog nedosljednosti s okvirom konvencije MARPOL. Osim toga, u državama članicama razvila su se različita tumačenja ključnih koncepata Direktive, kao što su primjerenost lučkih uređaja, prethodna obavijest o isporuci otpada i obvezna isporuka otpada u lučke uređaje za prihvrat, kao i izuzeća za brodove u linijskom prometu. Evaluacijom se pozvalo na pojačano usuglašavanje koncepata i daljnje usklađivanje s konvencijom MARPOL kako bi se izbjeglo nepotrebno administrativno opterećenje za luke i korisnike luka.
- (10) Direktiva je također ključna za primjenu glavnog zakonodavstva i načela o okolišu u kontekstu luka i upravljanja brodskim otpadom. U tom su pogledu osobito relevantni instrumenti Direktiva 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²¹ i Direktiva 2008/56/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²².
- (11) Direktivom 2008/98/EZ utvrđuju se glavna načela za upravljanje otpadom, uključujući načelo „onečišćivač plaća” i hijerarhiju otpada, kojima se ponovnoj upotrebi i recikliranju otpada daje prednost pred ostalim oblicima uporabe i zbrinjavanja otpada te se propisuje uspostava sustava za odvojeno prikupljanje otpada. Obveze se također primjenjuju na upravljanje otpadom s brodova.
- (12) Odvojeno prikupljanje otpada s brodova, uključujući stari ribolovni alat, potrebno je kako bi se osigurala njegova daljnja uporaba nizvodno u lancu upravljanja otpadom. Smeće se često odvaja na brodu u skladu s međunarodnim normama i standardima, a zakonodavstvom Unije trebalo bi osigurati da nastojanja za odvajanje otpada na brodu ne budu onemogućena zbog nedostatka mehanizama za odvojeno sakupljanje na obali.
- (13) Iako veći dio morskog otpada potječe iz djelatnosti koje se odvijaju na kopnu, plovidbena industrija, što uključuje ribolovni sektor i sektor za razonodu, također u velikoj mjeri doprinose problemu ispuštanjem smeća, uključujući plastiku i stari ribolovni alat, izravno u more.

²¹ Direktiva 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o otpadu i stavljanju izvan snage određenih direktiva (SL L 312, 22.11.2008., str. 3.).

²² Direktiva 2008/56/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o uspostavljanju okvira za djelovanje Zajednice na području politike morskog okoliša (Okvirna direktiva o pomorskoj strategiji) (SL L 164, 25.6.2008., str. 19.).

- (14) Strategijom Komisije o kružnom gospodarstvu²³ određen je cilj smanjenja morskog otpada od 30 % do 2020. i potvrđena je posebna uloga koju Direktiva 2000/59/EZ treba imati u tom pogledu na način da se njome osigura dostupnost odgovarajućih lučkih uređaja za prihvata smeća te omogućiti prava razina poticaja i izvršenje isporuke otpada u uređaje na kopnu.
- (15) Smatra se da je lučki uređaj za prihvata primjeren ako može zadovoljiti potrebe brodova koji obično koriste luku, a da ne uzrokuje nepotrebno kašnjenje. Primjerenost se odnosi na operativne uvjete uređaja s obzirom na potrebe korisnika i na upravljanje uređajima s obzirom na okoliš u skladu sa zakonodavstvom Unije o otpadu.
- (16) Uredbom (EZ) 1069/2009 Europskog parlamenta i Vijeća²⁴ propisuje se spaljivanje ili zakopavanje ugostiteljskog otpada u međunarodnom prometu na odobrenom odlagalištu, uključujući otpad s brodova koji pristaju u luke Unije, a koji je na brodu možda bio u dodiru s nusproizvodima životinjskog podrijetla. Kako se ovim zahtjevom ne bi ograničilo promicanje daljnje upotrebe i recikliranja otpada s brodova, potrebno je uložiti napore u svrhu boljeg odvajanja otpada na brodu kako bi se izbjegla potencijalna kontaminacija otpada, kao što je ambalažni otpad.
- (17) Kako bi se osigurala primjerenost lučkih uređaja za prihvata, neophodni su razvoj i ponovna procjena plana prihvata otpada i rukovanja otpadom na temelju savjetovanja sa svim relevantnim korisnicima luka. Iz praktičnih i organizacijskih razloga, susjedne luke u istoj regiji možda pozele razviti zajednički plan koji uključuje dostupnost lučkih uređaja za prihvata u svakoj od luka koje su obuhvaćene planom, uz zajednički administrativni okvir.
- (18) Za učinkovito rješavanje problema morskog otpada, ključno je osigurati pravu razinu poticaja za isporuku otpada u lučke uređaje za prihvata, osobito smeća. To je moguće postići sustavom pokrivanja troškova koji propisuje primjenu neizravne naknade koja dospijeva neovisno o isporuci otpada i kojom bi se trebalo ostvarivati pravo na isporuku otpada bez dodatnih izravnih naknada. Ribolovni sektor i sektor razonode, s obzirom na njihov doprinos nastanku morskog otpada, također bi trebali biti uključeni u ovaj sustav.
- (19) Koncept „zelenog broda” treba i dalje razvijati u odnosu na upravljanje otpadom na način da se za ona plovila koja smanjuju otpad na brodu može provoditi učinkovit sustav nagrađivanja.
- (20) Ostaci tereta ostaju vlasništvo vlasnika tereta nakon istovara na terminalu i često imaju ekonomsku vrijednost. Iz tog razloga ostaci tereta ne bi trebali biti uključeni u sustave pokrivanja troškova i primjenu neizravne naknade; naknadu za isporuku ostataka tereta plaća korisnik uređaja za prihvata, na način kako je određeno ugovornim aranžmanima između uključenih strana ili drugim lokalnim aranžmanima.
- (21) Uredba (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća²⁵ uključuje stavljanje na raspolaganje lučkih uređaja za prihvata kao uslugu u području primjene Uredbe. Njome se pružaju pravila o transparentnosti tarifnih struktura koje se primjenjuju za upotrebu

²³ Komunikacija Komisije COM/2015/0614, „Zatvaranje kruga – akcijski plan EU-a za kružno gospodarstvo”, odjeljak 5.1.

²⁴ Uredba (EZ) 1069/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o utvrđivanju zdravstvenih pravila za nusproizvode životinjskog podrijetla i od njih dobivene proizvode koji nisu namijenjeni prehrani ljudi te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) 1774/2002 (SL L 300, 14.11.2009., str. 1.).

²⁵ Uredba (EU) 2017/352 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. veljače 2017. o uspostavi okvira za pružanje lučkih usluga i zajedničkih pravila o financijskoj transparentnosti luka (SL L 57, 3.3.2017., str. 1.)

lučkih usluga, savjetovanje s korisnicima luke i provedba postupaka za rješavanje pritužbi. Direktiva izlazi izvan okvira koji predviđa Uredba (EU) 2017/352 na način da pruža detaljnije zahtjeve za rad i ustroj sustava pokrivanja troškova za lučke uređaje za prihvrat brodskog otpada i transparentnost strukture troškova.

- (22) Uz to što predviđa poticaje za isporuku, učinkovito izvršenje obveze isporuke otpada je od presudne važnosti i treba slijediti pristup koji se zasniva na riziku u skladu s Direktivom 2009/16/EZ²⁶, što više nije u skladu s ciljem od 25 % inspekcijskih pregleda iz Direktive 2000/59/EZ za plovila obuhvaćena njezinim područjem primjene.
- (23) Jedna od glavnih prepreka učinkovitom izvršenju obvezne isporuke jest različito tumačenje i provedba izuzeća na temelju dostatnog kapaciteta za skladištenje na brodu od strane država članica. Kako se primjenom ovog izuzeća ne bi potkopao glavni cilj Direktive, trebalo bi ga dodatno odrediti, posebno s obzirom na sljedeću luku pristajanja te bi na usklađen način u lukama Unije trebalo odrediti odgovarajući kapacitet za skladištenje na temelju zajedničke metodologije i kriterija.
- (24) Praćenje i izvršenje trebalo bi olakšati sustavom koji se zasniva na elektroničkom izvješćivanju i razmjeni informacija. Postojeći sustav obavješćivanja i praćenja koji je uspostavljen na temelju Direktive 2000/59/EZ u tu bi svrhu trebalo dodatno razvijati i nastavljati upotrebljavati na temelju postojećih sustava elektroničkih podataka, osobito informacijskog sustava Unije za elektroničku razmjenu podataka u pomorskom prometu (SafeSeaNet) i inspekcijske baze podataka (THETIS). Sustav bi također trebao uključivati informacije o lučkim uređajima za prihvat koji su dostupni u različitim lukama.
- (25) Konvencijom MARPOL propisuje se da ugovorne strane trebaju održavati ažurnima informacije o lučkim uređajima za prihvat i priopćavati ih IMO-u. U tu je svrhu IMO uspostavio bazu podataka o lučkim uređajima za prihvat u okviru svojega globalnog integriranog informacijskog sustava o brodovima (GISIS). Podnošenjem tih informacija u sustav obavješćivanja, praćenja i izvršenja koji je uspostavljen Direktivom i naknadnim prijenosom tih informacija putem sustava u GISIS, države članice više ne bi trebale posebno priopćavati informacije IMO-u.
- (26) Postoji potreba za daljnjim usklađivanjem režima izuzeća za brodove u linijskom prometu s čestim i redovnim pristajanjem u lukama, osobito za pojašnjenjem pojmova koji se koriste i uvjeta koji su mjerodavni za izuzeća. Evaluacijom u okviru programa REFIT i procjenom učinaka otkriveno je da su nedostatak usklađivanja uvjeta i primjene izuzeća doveli do nepotrebnog administrativnog opterećenja za brodove i luke.
- (27) Podskupina za lučke uređaje za prihvat, koja je uspostavljena na temelju Europskog foruma za održivu plovidbu i koja okuplja široku lepezu stručnjaka iz područja onečišćenja s brodova i upravljanja otpadom s brodova, dala je vrijedne smjernice i stručne savjete Komisiji. Bilo bi poželjno zadržati ovu skupinu kao zasebnu stručnu skupinu za razmjenu iskustava o provedbi Direktive.
- (28) Ovlasti koje su Komisiji dodijeljene za provedbu Direktive 2000/59/EZ potrebno je ažurirati u skladu s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

²⁶ Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke (SL L 131, 28.5.2009., str. 57.)

- (29) U svrhu osiguravanja metodologije za primjenu izuzeća na temelju odgovarajućeg kapaciteta za skladištenje i za daljnji razvoj sustava obavješćivanja, praćenja i izvršenja koji je uspostavljen na temelju ove Direktive, Komisiji bi trebalo prenijeti provedbene ovlasti. Provedbene akte trebalo bi donijeti u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća.
- (30) Kako bi se uzela u obzir događanja na međunarodnoj razini te u svrhu promicanja prakse upravljanja otpadom na brodu koje je u skladu s okolišem, ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a trebalo bi delegirati Komisiji s obzirom na izmjene ove Direktive radi ažuriranja upućivanja na međunarodne instrumente i priloge i promjene upućivanja na međunarodne instrumente, a kako bi se spriječilo, ako je potrebno, da se promjene tih međunarodnih instrumenata primjenjuju za potrebe ove Direktive i kako bi se razvili zajednički kriteriji za prepoznavanje „zelenih brodova” u svrhu odobravanja niže naknade za otpad tim brodovima. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka. Pri pripremi i izradi delegiranih akata, Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti šalju Europskom parlamentu i Vijeću istodobno, na vrijeme i na primjeren način.
- (31) S obzirom na to da cilj Direktive o zaštiti morskog okoliša od ispuštanja otpada u more države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti jednostrano, nego se zbog svojeg opsega cilj može bolje ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarenje tih ciljeva.
- (32) Unija je obilježena regionalnim razlikama na razini luke, kao što je pokazano i u procjeni teritorijalnih učinaka. Luke se razlikuju ovisno o svojoj geografskoj lokaciji, veličini, administrativnom ustroju i vlasničkoj strukturi i obilježene su vrstom brodova koji ih obično posjećuju. Osim toga, u sustavima upravljanja otpadom odražavaju se razlike na općinskoj razini i u nizvodnoj infrastrukturi za upravljanje otpadom.
- (33) Direktivu 2000/59/EZ stoga bi trebalo staviti izvan snage.

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

ODJELJAK 1.: OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

Svrha je ove Direktive zaštita morskog okoliša od negativnih učinaka ispuštanja otpada s brodova koji se koriste lukama u Uniji te istodobno osiguravanje urednog funkcioniranja pomorskog prometa na način da se poboljša dostupnost primjerenih lučkih uređaja za prihvata i isporuka otpada u te uređaje.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive:

- (a) „brod” znači pomorsko plovilo bilo koje vrste namijenjeno plovidbi u morskome okolišu i uključuje ribarske brodove i plovila za razonodu koja se ne koriste u komercijalne svrhe, hidrokrilna plovila, plovila na zračnom jastuku, uranjajuće te plutajuće objekte;

- (b) „konvencija MARPOL” znači Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodova, odnosno njezina ažurirana verzija;
- (c) „brodski otpad” znači sav otpad, uključujući ostatke tereta, koji se stvara tijekom rada broda ili tijekom djelatnosti utovara, istovara i čišćenja, ili otpad koji je sakupljen u mrežama tijekom ribolova i koji je obuhvaćen područjem primjene priloga I., II., IV., V. i VI. konvenciji MARPOL;
- (d) „ostaci tereta” znači ostaci bilo kojeg tereta na brodu, na palubi ili u tankovima, koji ostanu nakon djelatnosti ukrcaja i iskrcaja, uključujući višak ili prosuti teret tijekom ukrcajnih i iskrcajnih djelatnosti, bez obzira nalazi li se u mokrom ili suhom stanju ili je sadržan u vodi od ispiranja, isključujući teretnu prašinu koja ostaje na palubi nakon metenja ili prašinu na vanjskim površinama broda;
- (e) „lučki uređaji za prihvat” znači bilo koje postrojenje, bez obzira je li fiksno, plutajuće ili prijenosno i koje je u stanju prihvatiti brodski otpad;
- (f) „ribarski brod” znači bilo koji brod opremljen ili korišten u komercijalne svrhe za ulov ribe ili drugih živih organizama iz mora;
- (g) „plovilo za razonodu” znači brod bilo koje vrste dužine trupa od 2,5 metara ili više, neovisno o pogonu, namijenjen sportu i razonodi i koji se ne koristi u komercijalne svrhe;
- (h) „domaće plovilo” znači plovilo koje ima zastavu države članice koje obavlja samo domaću plovidbu u toj državi članici;
- (i) „domaća plovidba” znači plovidba morem iz luke države članice do iste ili druge luke u toj državi članici;
- (j) „luka” znači mjesto ili geografsko područje na kojemu su izvršeni radovi poboljšanja i ugrađena oprema koji omogućavaju prihvat brodova, uključujući sidrište u jurisdikciji luke;
- (k) „ugostiteljski otpad” znači sav otpad od hrane, uključujući korišteno ulje za kuhanje koje potječe iz restorana, ugostiteljskih objekata i kuhinja;
- (l) „dostatni kapacitet za skladištenje” znači dovoljan kapacitet za skladištenje otpada na brodu od trenutka isplovljavanja do sljedeće luke pristajanja, uključujući otpad koji će vjerojatno nastati tijekom plovidbe;
- (m) „linijski promet” znači promet koji se zasniva na objavljenom ili planiranom rasporedu isplovljavanja i uplovljavanja između utvrđenih luka ili opetovani prijelazi koji predstavljaju prihvaćeni raspored;
- (n) „redovita pristajanja u luku” znači opetovana putovanja istog broda koja čine stalni uzorak između utvrđenih luka ili niz plovidbi od i do iste luke bez međupristajanja;
- (o) „česta pristajanja u luku” znači posjete broda istoj luci najmanje jednom u četrnaest dana;
- (p) „GISIS” znači globalni integrirani informacijski sustav o brodovima koji je uspostavila Međunarodna pomorska organizacija.

„brodski otpad” kako je definiran u točkama (c) i (d) smatra se otpadom u smislu članka 3. stavka 1. Direktive 2008/98/EZ²⁷.

Članak 3. **Područje primjene**

Ova se Direktiva primjenjuje na:

- (a) sve brodove, neovisno o zastavi pod kojom plove, koji pristaju u luci države članice ili plove unutar luke države članice, uz iznimku vojnog broda, pomoćnog mornaričkog ili drugog broda koji je u vlasništvu države ili kojim upravlja država, a koji se trenutačno koristi u državne, nekomercijalne svrhe;
- (b) sve luke država članica koje posjećuju brodovi koji su obuhvaćeni točkom (a).

Države članice poduzimaju mjere kojima se osigurava da, ako je to moguće, brodovi koji nisu obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive, isporučuju svoj otpad na način koji je u skladu s ovom Direktivom.

ODJELJAK 2.: STAVLJANJE NA RASPOLAGANJE PRIMJERENIH LUČKIH UREĐAJA ZA PRIHVAT

Članak 4. **Lučki uređaji za prihvrat**

- 1. Države članice osiguravaju dostupnost lučkih uređaja za prihvrat koji odgovaraju potrebama brodova koji obično koriste luku tako da ne uzrokuju nepotrebno kašnjenje brodova.
- 2. Države članice osiguravaju da:
 - (a) lučki uređaji za prihvrat budu u stanju primiti vrste i količine broskog otpada s brodova koji obično koriste tu luku, uzimajući u obzir poslovne potrebe korisnika luke, veličinu i geografski položaj luke, vrstu brodova koji pristaju u tu luku te izuzeća iz članka 9.;
 - (b) formalnosti koje se odnose na upotrebu lučkih uređaja za prihvrat budu jednostavne i brze kako bi se izbjeglo nepotrebno kašnjenje brodova, a naknade koje se naplaćuju za isporuku ne odvrćaju brodove od korištenja lučkih uređaja za prihvrat;
 - (c) lučki uređaji za prihvrat omogućuju upravljanje broskim otpadom na način koji je primjeren s obzirom na okoliš, u skladu sa zahtjevima Direktive 2008/98/EZ i ostalog relevantnog zakonodavstva Unije o otpadu. U tu svrhu države članice omogućuju odvojeno prikupljanje broskog otpada u lukama na način kako je propisano zakonodavstvom Unije o otpadu, posebno Direktivom 2008/98/EZ, Direktivom 2012/19/EU i Direktivom 2006/66/EZ. Točka (c) primjenjuje se ne dovodeći u pitanje strože zahtjeve koje predviđa Uredba (EZ) 1069/2009 za upravljanje ugostiteljskim otpadom iz međunarodnog prometa.

²⁷ Direktiva 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o otpadu i stavljanju izvan snage određenih direktiva, SL L 312, 22.11.2008., str. 3–30.

3. Države članice upotrebljavaju obrasce i postupke koje je IMO utvrdio za izvješćivanje nadležnih tijela države luke o navodnim neprimjerenostima lučkih uređaja za prihvata.

Informacije koje su primljene ovim postupkom izvješćivanja također se prenose elektronički u dio sustava obavješćivanja, praćenja i izvršenja iz članka 14. ove Direktive.

4. Države članice ispituju sve prijavljene slučajeve navodnih neprimjerenosti i osiguravaju da svaka stranka uključena u isporuku ili prihvata brodskog otpada može zatražiti naknadu štete koja je nastala uslijed nepotrebnog kašnjenja.

Članak 5.

Planovi prihvata otpada i rukovanja otpadom

1. Za svaku luku potrebno je izraditi odgovarajući plan prihvata otpada i rukovanja otpadom te ga provoditi, nakon tekućeg savjetovanja s odgovarajućim stranama, naročito s korisnicima luka ili njihovim predstavnicima. Savjetovanja bi se trebala održavati tijekom izrade početnih planova i nakon njihova donošenja, osobito kada se radi o znatnim promjenama s obzirom na zahtjeve iz članka 4., 6. i 7. Detaljni zahtjevi za izradu takvih planova utvrđeni su u Prilogu 1.
2. Države članice osiguravaju da su sljedeće informacije iz planova prihvata otpada i rukovanja otpadom o dostupnosti primjerenih uređaja za prihvata u njihovim lukama i pripadajući troškovi jasno priopćeni operaterima brodova i javno dostupni na internetskoj stranici luke ili u tiskanom obliku:
 - (a) lokacija lučkog uređaja za prihvata koja se može primijeniti na svaki vez;
 - (b) popis brodskog otpada kojim luka uobičajeno upravlja;
 - (c) popis točaka za kontakt, operatera i usluga koje se nude;
 - (d) opis postupaka za isporuku otpada;
 - (e) opis sustava pokrivanja troškova i
 - (f) opis postupka za izvješćivanje o navodnim neprimjerenostima lučkih uređaja za prihvata.

Ove će se informacije podnositi i elektronički u dio sustava obavješćivanja, praćenja i izvršenja iz članka 14. ove Direktive, u skladu s Direktivom 2002/59/EZ.

3. Planove prihvata otpada i rukovanja otpadom iz stavka 1. mogu, kad je to potrebno radi učinkovitosti, izraditi dvije ili više susjednih luka u istoj regiji, uz odgovarajući angažman svake luke, pod uvjetom da su potreba i dostupnost uređaja za prihvata utvrđeni za svaku luku zasebno.
4. Države članice ocjenjuju i odobravaju plan prihvata otpada i rukovanja otpadom, prate njegovu provedbu i osiguravaju njegovo ponovno odobrenje najmanje svake tri godine nakon odobrenja ili ponovnog odobrenja te nakon što nastupi znatnija promjena u radu luke. Promjene će uključivati, ali neće biti ograničene na, strukturne promjene u prometu do luke, razvoj nove infrastrukture, promjene u potražnji i stavljanju na raspolaganje lučkih uređaja za prihvata te nove tehnike za postupanje s otpadom na brodu.

ODJELJAK 3.

ISPORUKA BRODSKOG OTPADA

Članak 6.

Prethodna obavijest o isporuci otpada

1. Operater, agent ili zapovjednik broda koji je obuhvaćen područjem primjene Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²⁸, izuzev ribarskih brodova ili plovila za razonodu koji su kraći od 45 metara, i koji plovi prema luci EU-a, točno ispunjava obrazac iz Priloga 2. i o podacima sadržanima u njemu obavješćuje vlasti ili nadležno tijelo koje je u tu svrhu odredila država članica u kojoj se luka nalazi:
 - (a) najmanje 24 sata prije uplovljavanja, ako je luka pristajanja poznata;
 - (b) čim luka pristajanja bude poznata, ako je taj podatak dostupan manje od 24 sata prije uplovljavanja;
 - (c) najkasnije nakon isplovljavanja iz prethodne luke, ako plovidba traje kraće od 24 sata.
2. Podaci iz stavka 1. podnose se elektronički u dio sustava obavješćivanja, praćenja i izvršenja iz članka 14. ove Direktive, u skladu s Direktivom 2010/65/EU i Direktivom 2002/59/EZ.
3. Podaci iz stavka 1. čuvaju se na brodu barem do sljedeće luke pristajanja te se predaju nadležnim tijelima države članice na njihov zahtjev.
4. Države članice osiguravaju da podaci priopćeni na temelju ovog članka budu bez odgađanja primjereno ispitani i podijeljeni s relevantnim tijelima za izvršenje.

Članak 7.

Isporuka broorskog otpada

1. Zapovjednik broda koji pristaje u luku u Uniji prije isplovljavanja isporučuje sav otpad s broda u lučki uređaj za prihvata u skladu s relevantnim normama za ispuštanje koje su propisane u konvenciji MARPOL.
2. Nakon isporuke operater lučkog uređaja za prihvat broorskog otpada ili nadležno tijelo luke u kojoj je otpad isporučen točno ispunjava obrazac iz Priloga 3. i brodu izdaje obavijest o prihvatu otpada.

Ovaj zahtjev se ne primjenjuje u malim lukama bez osoblja ili u udaljenim lukama, pod uvjetom da država članica u kojoj se takva luka nalazi elektronički podnese podatke u dio sustava obavješćivanja, praćenja i izvršenja iz članka 14. ove Direktive.
3. Operater, agent ili zapovjednik broda koji je obuhvaćen područjem primjene Direktive 2002/59/EZ prije isplovljavanja elektronički podnosi podatke iz obavijesti o prihvatu otpada u dio sustava obavješćivanja, praćenja i izvršenja iz članka 14. ove Direktive, u skladu s Direktivom 2010/65/EU i Direktivom 2002/59/EZ.
4. Podaci iz stavka 2. čuvaju se na brodu najmanje dvije godine te se na zahtjev predaju nadležnim tijelima države članice.

²⁸ Direktiva 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2002. o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 93/75/EEZ (SL L 208, 5.8.2002., str. 10.)

5. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., brod može krenuti u sljedeću luku pristajanja bez isporuke otpada u sljedećim slučajevima:
 - (a) brod se nalazi na sidrištu kraće od 24 sata ili tijekom nepovoljnih vremenskih uvjeta;
 - (b) iz podataka podnesenih u skladu s prilogima 2. i 3. vidljivo je da postoji dostatan kapacitet za skladištenje svog otpada koji se stvorio i koji će se stvoriti tijekom planirane plovidbe do sljedeće luke pristajanja.
6. Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu izuzeća na temelju odgovarajućeg kapaciteta za skladištenje otpada, Komisija će dobiti provedbene ovlasti za utvrđivanje metoda koje će se koristiti za izračun odgovarajućeg kapaciteta za skladištenje na brodu. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom pregleda iz članka 20. stavka 2.
7. Ako se sljedeća luka pristajanja nalazi izvan Unije ili ako postoje dobri razlozi za vjerovati da u sljedećoj luci pristajanja nisu dostupni primjereni uređaji, ili ako je luka nepoznata, država članica zahtijeva da brod isporuči sav svoj otpad prije isplavljanja.
8. Stavak 2. primjenjuje se ne dovodeći u pitanje strože zahtjeve za brodove koji su doneseni u skladu s međunarodnim pravom.

Članak 8.

Sustavi pokrivanja troškova

1. Države članice osiguravaju da se troškovi rada lučkih uređaja za prihvata i rukovanje brodskim otpadom, osim ostataka tereta, pokriju naknadama prikupljenima od brodova. Ti troškovi uključuju elemente iz Priloga 4.
2. Sustavom pokrivanja troškova ne daje se poticaj brodovima da ispuštaju otpad u more. U tu svrhu države članice primjenjuju sljedeća načela u oblikovanju i funkcioniranju sustava pokrivanja troškova u lukama:
 - (a) dio naknade koju su platili brodovi predstavlja neizravnu naknadu koja se plaća bez obzira na isporuku otpada u lučki uređaj za prihvata;
 - (b) neizravna naknada pokriva neizravne administrativne troškove, kao i znatan dio izravnih pogonskih troškova, na način kako je predviđeno Prilogom 4. Znatan dio izravnih pogonskih troškova predstavlja najmanje 30 % ukupnih godišnjih izravnih troškova za stvarnu isporuku otpada;
 - (c) kako bi se osigurao najveći mogući poticaj za isporuku otpada na način kako je utvrđeno u Prilogu V. konvenciji MARPOL, uključujući otpad sakupljen u mrežama tijekom ribolova, neizravna naknada koja se naplaćuje pokriva sve troškove lučkih uređaja za prihvata za taj otpad, a kako bi se osiguralo pravo na isporuku bez dodatnih izravnih naknada;
 - (d) neizravna naknada ne pokriva otpad iz sustava za pročišćavanje ispušnih plinova, čiji se troškovi pokrivaju na temelju vrste i količine isporučenog otpada.
3. Dio troškova koji nije pokriven naknadom iz podstavka (b), ako postoji, mora se pokriti na temelju vrsta i količina otpada koji je brod stvarno isporučio.

4. Naknade se mogu razlikovati, između ostalog, u odnosu na kategoriju, vrstu i veličinu broda i vrstu prometa koju brod obavlja, kao i u odnosu na usluge koje se pružaju izvan redovnog radnog vremena luke.
5. Naknade se smanjuju ako su dizajn, oprema i rad broda takvi da se može dokazati kako brod proizvodi smanjene količine otpada i da svojim otpadom upravlja na održiv način koji je u skladu s okolišem. Komisija delegiranim aktima u skladu s člankom 19. dobiva ovlasti za utvrđivanje kriterija kojima se određuje ispunjava li brod zahtjeve iz ovog stavka u odnosu na upravljanje otpadom na brodu.
6. Kako bi se osigurale pravične, transparentne i nediskriminirajuće naknade te kako bi one odražavale troškove uređaja i usluga koji su stavljeni na raspolaganje i, ako je to primjereno, koji se upotrebljavaju, iznos naknada i osnova na kojoj su one izračunane stavlja se na raspolaganje korisnicima luka.

Članak 9.

Izuzeća

1. Države članice mogu izuzeti brod koji pristaje u njihove luke iz obveza propisanih u članku 6., članku 7. stavku 1. i članku 8. kumulativno ako postoji dovoljno dokaza da:
 - (a) brod plovi u linijskoj plovidbi s učestalim i redovitim pristajanjima u luci;
 - (b) postoji mehanizam kojim bi se osigurala isporuka otpada i plaćanje naknada u luci na plovidbenoj ruti broda;
 - (c) dokaz za mehanizam iz točke (b) je potpisani ugovor s lukom ili izvođačem za zbrinjavanje otpada, obavijest o prihvatu otpada i potvrda da su sve luke na plovidbenoj ruti broda prihvatile mehanizam. Mehanizam za isporuku i plaćanje naknade provodi se u luci koja se nalazi u Uniji kako bi predstavljao dostatan dokaz u skladu s ovim stavkom.
2. U slučaju odobrenja izuzeća, država članica u kojoj se nalazi luka izdaje potvrdu o izuzeću na temelju formata utvrđenog u Prilogu 5. kojim se potvrđuje da brod zadovoljava potrebne uvjete i zahtjeve za primjenu izuzeća te utvrđuje njegovo trajanje.
3. Države članice podatke iz potvrde o izuzeću elektroničkim putem podnose u dio sustava praćenja i obavješćivanja iz članka 14. ove Direktive, u skladu s odredbama Direktive 2002/59/EZ.
4. Države članice osiguravaju učinkovito praćenje i izvršenje mehanizama za isporuku otpada i plaćanja za plovila koja posjećuju njihove luke i koja podliježu izuzeću.

ODJELJAK 4.: IZVRŠENJE

Članak 10.

Inspekcijski pregledi

Države članice osiguravaju da svaki brod može biti podvrgnut inspekcijskim pregledima u svrhu provjere sukladnosti sa zahtjevima ove Direktive.

Članak 11.

Inspekcijski pregledi u nadzoru države luke

Inspekcijski pregledi provode se u skladu s Direktivom 2009/16/EZ za brodove koji su obuhvaćeni područjem primjene te direktive tako da svaki takav inspekcijski pregled uključuje provjeru da je brod sukladan sa zahtjevima članka 6., 7. i 9.

Članak 12.

Inspekcijski pregledi izvan nadzora države luke

1. U pogledu inspekcijskih pregleda brodova koji nisu obuhvaćeni područjem primjene Direktive 2009/16/EZ, države članice osiguravaju da se inspekcijski pregledi vrše na najmanje 20 % od ukupnog broja plovila za svaku od kategorija navedenih u nastavku:
 - (a) domaći brodovi koji imaju zastavu svoje države s bruto tonažom od 100 tona i više koji svake godine pristaju u relevantnu državu članicu;
 - (b) ribarski brodovi s bruto tonažom od 100 tona i više koji svake godine pristaju u relevantnu državu članicu;
 - (c) plovila za razonodu s bruto tonažom od 100 tona i više koji svake godine pristaju u relevantnu državu članicu.
2. Rezultati inspekcijskih pregleda iz stavka 1. bilježe se u dio sustava za obavješćivanje, praćenje i izvršenje iz članka 15. ove Direktive.
3. Države članice uspostavljaju inspekcijske postupke za ribarske brodove s bruto tonažom manjom od 100 tona, kao i za plovila za razonodu s bruto tonažom manjom od 100 tona kako bi se osigurala sukladnost s primjenjivim zahtjevima ove Direktive.
4. Ako relevantno nadležno tijelo države članice nije zadovoljno s rezultatima inspekcijskih pregleda, ono osigurava, ne dovodeći u pitanje primjenu sankcija iz članka 16., da brod ne napusti luku dok ne isporuči svoj otpad u lučki uređaj za prihvata u skladu s člankom 7.

Članak 13.

Sustav obavješćivanja, praćenja i izvršenja

Provedba i izvršenje Direktive olakšavaju se s pomoću elektroničkog izvješćivanja i razmjene informacija između država članica u skladu s člancima 14. i 15.

Članak 14.

Izvješćivanje i razmjena informacija

1. Izvješćivanje i razmjena informacija zasnivaju se na sustavu Unije za razmjenu pomorskih informacija (SafeSeaNet) iz članka 22.a stavka 3. i Priloga III. Direktivi 2002/59/EZ.
2. Države članice osiguravaju da se sljedeći podaci podnose elektroničkim putem i u razumnom roku u skladu s Direktivom 2010/65/EZ:
 - (a) informacije o stvarnom trenutku dolaska i odlaska za svaki brod koji je obuhvaćen područjem primjene Direktive 2002/59/EZ, a koji pristaje u luku EU-a, zajedno s identifikacijskom oznakom predmetne luke;
 - (b) informacije o obavijesti o isporuci otpada iz Priloga 2.;

- (c) informacije o obavijesti o prihvatu otpada iz Priloga 3.;
 - (d) informacije o potvrdi o izuzeću iz Priloga 5.
3. Države članice, u mjeri u kojoj je to moguće, osiguravaju da i ribarski brodovi i plovila za razonodu s bruto tonažom većom od 100 tona koji pristaju u luku Unije podnesu informacije o stvarnom trenutku dolaska i odlaska.
 4. Informacije koje se podnose za potrebe članka 4. i članka 5. stavka 2. Komisija naknadno prosljeđuje u bazu podataka IMO-a o lučkim uređajima za prihvata u okviru sustava GISIS.

Članak 15.

Evidentiranje inspekcijskih pregleda

1. Komisija izrađuje, održava i ažurira inspekcijsku bazu podataka s kojom su povezane sve države članice i koja sadržava sve informacije potrebne za provedbu sustava inspekcijskih pregleda predviđenog ovom Direktivom. Ta baza podataka temeljit će se na inspekcijskoj bazi podataka iz članka 24. Direktive 2009/16/EZ i imati funkcije slične toj bazi podataka.
2. Države članice osiguravaju da se informacije o inspekcijskim pregledima provedenima u skladu s ovom Direktivom, uključujući informacije o nesukladnostima i rješenjima o zabrani isplavljanja, bez odgode prenesu u inspekcijsku bazu podataka čim se dovrši izvješće o inspekcijskom pregledu ili ukine rješenje o zabrani isplavljanja ili odobri izuzeće.
3. Države članice osiguravaju da informacije prenesene u inspekcijsku bazu podataka budu potvrđene u roku od 72 sata.
4. Komisija osigurava da inspekcijska baza podataka omogućuje izvlačenje relevantnih podataka koje su podnijele države članice u svrhu praćenja provedbe Direktive.
5. Države članice u svakom trenutku imaju pristup evidentiranim informacijama.

Članak 16.

Sankcije

Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na povrede nacionalnih odredaba donesenih na temelju ove Direktive i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguravanja njihove provedbe. Predviđene sankcije su učinkovite, razmjerne i odvraćajuće.

ODJELJAK 5.: ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 17.

Razmjena iskustava

Komisija omogućuje organizaciju razmjene iskustava nadležnih tijela država članica i stručnjaka, uključujući one iz privatnog sektora, o primjeni ove Direktive u lukama Unije.

Članak 18.
Postupak izmjene

1. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 19. u svrhu izmjena priloga ovoj Direktivi i upućivanja na instrumente IMO-a u mjeri koja je potrebna za usklađivanje prava Unije ili kako bi se uzela u obzir događanja na međunarodnoj razini, posebno u IMO-u.
2. Priloge se može izmijeniti i kada je to potrebno za poboljšanje mehanizama provedbe i praćenja uspostavljenih ovom Direktivom, osobito onih iz članaka 6., 7. i 9., kako bi se osiguralo učinkovito obavješćivanje i isporuka otpada i uredna primjena izuzeća.
3. U izvanrednim okolnostima u kojima je to propisno opravdano odgovarajućom analizom Komisije i kako bi se izbjegla ozbiljna i neprihvatljiva prijetnja pomorskoj sigurnosti, zdravlju, uvjetima života ili rada na brodu ili morskom okolišu, ili nesukladnost s pomorskim zakonodavstvom Unije, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 19. kojima se ova Direktiva mijenja kako se za potrebe ove Direktive ne bi primjenjivala izmjena konvencije MARPOL.
4. Ti delegirani akti donose se najkasnije tri mjeseca prije isteka razdoblja utvrđenog na međunarodnoj razini za prešutno prihvaćanje predmetne izmjene ili predviđenog datuma stupanja na snagu navedene izmjene. U razdoblju koje prethodi stupanju na snagu takvog delegiranog akta države članice suzdržavaju se od svih inicijativa kojima je cilj uključiti tu izmjenu u nacionalno zakonodavstvo ili primijeniti tu izmjenu predmetnog međunarodnog instrumenta. .

Članak 19.
Izvršavanje delegiranja

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 8. stavka 5. te članka 18. stavaka 1., 2. i 3. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina od [datuma stupanja na snagu]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
2. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti. Odlukom o opozivu prestaju delegirane ovlasti navedene u toj odluci. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. Odluka ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
3. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
4. Delegirani akt stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta i Vijeća.

Članak 20.

Odbor

1. Komisiji pomaže Odbor za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova (COSS) osnovan Uredbom (EZ) br. 2099/2002. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 21.

Izmjene Direktive 2009/16/EZ

Direktiva 2009/16/EZ mijenja se kako slijedi:

- (1) Članak 13. mijenja se kako slijedi:
 - (a) U stavku 1. dodaje se sljedeća točka (d):
 - (d) „provjeri da je brod u skladu s člankom 6., člankom 7. i člankom 9., ako je to primjenjivo, Direktive 201X/XX/EU o lučkim uređajima za prihvrat isporuke brodskog otpada.”
 - (b) U stavku 3. prvom podstavku na kraju stavka dodaje se sljedeća odredba:
„... ili Direktive 201X/XX/EU”.
 - (c) Dodaje se sljedeći stavak:
 - (4) „Ako nakon inspektijskog pregleda iz stavka 1. točke (d) ili stavka 3. inspektor nije uvjeren da je brod u skladu s Direktivom 201X/XX/EU, brod ne smije napustiti luku, ne dovodeći u pitanje primjenu sankcija iz članka 16. Direktive 201X/XX/EU, dok ne isporuči svoj otpad u lučki uređaj za prihvrat.”
- (2) U Prilogu I. dijelu II. točki 2.B, na kraju popisa nepredviđenih čimbenika dodaje se sljedeća alineja:
 - „brodovi za koje se utvrdilo da ne ispunjavaju obvezu isporuke otpada u skladu s člankom 7. Direktive 201X/XX/EU ili za koje su iz informacija koje su podnesene u skladu s člankom 6. Direktive 201X/XX/EU otkriveni dokazi o nesukladnosti s Direktivom 201X/XX/EU.”
- (3) U Prilogu IV. dodaju se sljedeće točke:
 - (51) Primjerak prethodne obavijesti o isporuci tereta koji se čuva na brodu u skladu s člankom 6. stavkom 3. Direktive 201X/XX/EU.
 - (52) Standardna obavijest o prihvatu otpada izdana u skladu s člankom 7. Direktive 201X/XX/EU.
 - (53) Potvrda o izuzeću izdana u skladu s člankom 9. Direktive 201X/XX/EU.

Članak 22.

Izmjena Direktive 2010/65/EU

Direktiva 2010/65/EU mijenja se kako slijedi:

U točki A. Priloga, točka 4. mijenja se kako slijedi:

„4. Obavijest o brodskom otpadu, uključujući ostatke

Članci 6. i 7. Direktive 201X/XX/EU Europskog parlamenta i Vijeća”.

Članak 23.

Stavljanje izvan snage

Direktiva 2000/59/EZ stavlja se izvan snage.

Upućivanja na direktivu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu.

Članak 24.

Preispitivanje

Komisija evaluira ovu Direktivu i podnosi rezultate evaluacije Europskom parlamentu i Vijeću najkasnije sedam godina nakon njezina stupanja na snagu.

Članak 25.

Prenošenje

1. Države članice donose i objavljuju zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 31 prosinca 2020. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takvo upućivanje. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 26.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 27.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik