



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-58-22

Druk nr 2223

Warszawa, 9 maja 2022 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków^{1), 2)}

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa zasady postępowania z odpadami ze statków w portach i przystaniach morskich, w tym:

- 1) obowiązki podmiotów zarządzających portami i przystaniamiorskimi w zakresie zapewnienia dostępu do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
- 2) zasady sporządzania i zatwierdzania planów gospodarowania odpadami ze statków;
- 3) zasady ustalania opłat za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków;
- 4) zasady sprawowania kontroli przez organy administracji morskiej nad przestrzeganiem i stosowaniem niniejszej ustawy.

Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się do:

- 1) statków korzystających z portów lub przystani morskich;
- 2) podmiotów zarządzających portami lub przystaniamiorskimi, które zwykle przyjmują statki objęte zakresem ustawy;
- 3) innych podmiotów zarządzających terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich, które zwykle przyjmują statki objęte zakresem ustawy.

Art. 3. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji;
- 2) statków pełniących specjalną służbę państwową;
- 3) statków uczestniczących w kategoriach usług portowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r.

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającą dyrektywę 2010/65/UE i uchylającą dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1).

2. Rada Ministrów, w przypadku gdy wymaga tego ochrona środowiska morskiego, może, w drodze rozporządzenia, poddać wszystkim lub niektórym przepisom ustawy jednostki pływające i statki wymienione w ust. 1, mając na względzie konieczność ochrony środowiska morskiego przed negatywnymi skutkami zrzutów odpadów ze statków.

Art. 4. 1. Obowiązki statków w zakresie zdawania przez nie odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz zasady udzielania im zwolnień z tych obowiązków określa art. 10 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955 oraz z 2022 r. poz. ...), zwanej dalej „ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”.

2. W zakresie nieuregulowanym niniejszą ustawą stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699), zwanej dalej „ustawą o odpadach”, oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973, 2127 i 2269).

Art. 5. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) armator – osobę, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi działalność w środowisku morskim we własnym imieniu;
- 2) biernie poławiane odpady – odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych;
- 3) Konwencja MARPOL – Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101 i 102, z późn. zm.³⁾) oraz uzupełnionej Protokołem przyjętym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680);
- 4) Narodowy System SafeSeaNet – Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, o którym mowa w art. 91 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515);
- 5) odpady ze statków – wszelkie odpady, które są wytwarzane podczas eksploatacji statku lub załadunku i rozładunku oraz czyszczenia i które są objęte zakresem stosowania

³⁾ Zmiany wymienionej Konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1979, z 2017 r. poz. 1449, z 2018 r. poz. 1714 i 1970, z 2020 r. poz. 2118 oraz z 2021 r. poz. 1905.

załączników I, II, IV, V i VI do Konwencji MARPOL, w tym pozostałości ładunku, a także biernie poławiane odpady;

- 6) podmiot zarządzający portem lub przystanią morską – podmiot utworzony do zarządzania portem lub przystanią morską na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491 i 1873);
- 7) inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich – podmioty inne niż podmioty zarządzające portem lub przystanią morską posiadające nabrzeża, z których korzystają statki, i prowadzące przeładunki, w tym: stocznie, bazy promowe i bazy przeładunkowe;
- 8) port lub przystań morska – port lub przystań morską oraz przystań plażową w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 2 i 2a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, z uwzględnieniem kotwiczowisk wchodzących w skład ich infrastruktury;
- 9) portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków – wszelkie urządzenia stałe, ruchome i pływające przeznaczone do odbioru i gospodarowania odpadami ze statków;
- 10) pozostałości ładunku – pozostałości jakiegokolwiek ładunków na pokładzie lub w ładowniach czy zbiornikach, które pozostają po zakończonych operacjach załadunku i rozładunku, wraz z nadwyżkami ładunku po ładowaniu i rozładowaniu oraz jego resztkami, zarówno w stanie mokrym, jak i suchym, lub zawiesiny w wodzie przepływającej, z wyłączeniem pyłu ładunku pozostającego na pokładzie po zmiataniu oraz pyłów na powierzchniach zewnętrznych statku;
- 11) przetwarzanie – przetwarzanie w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy o odpadach;
- 12) rekreacyjna jednostka pływająca – rekreacyjną jednostkę pływającą w rozumieniu art. 4 pkt 17 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki;
- 13) statek – statek w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki;
- 14) statek rybacki – statek rybacki w rozumieniu art. 4 pkt 1a ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Rozdział 2

Portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków

Art. 6. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia statkom korzystającym z portu lub przystani morskiej dostęp na jego terenie do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

2. Portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków posiadają odpowiednią przepustowość, przez którą rozumie się zdolność portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków do zapewnienia odbioru określonego rodzaju i ilości odpadów ze statków zwykle korzystających z portu lub przystani morskiej, przy uwzględnieniu potrzeb operacyjnych użytkowników portu lub przystani morskiej, wielkości oraz położenia geograficznego portu lub przystani morskiej, rodzaju statków zawijających do portu lub przystani morskiej oraz zwolnienia udzielonego na podstawie art. 10 ust. 16 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, a ich eksploatacja jest prowadzona w sposób niepowodujący nieuzasadnionego opóźnienia w ruchu statków.

3. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia możliwość selektywnego odbioru odpadów ze statków zgodnie z ustawą o odpadach, ustawą z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (Dz. U. z 2020 r. poz. 1850 oraz z 2021 r. poz. 2151) i ustawą z dnia 11 września 2015 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1893 oraz z 2021 r. poz. 2151).

4. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia, aby proces odprowadzania i odbioru odpadów ze statków odbywał się z zachowaniem wszelkich możliwych środków ostrożności w celu uniknięcia potencjalnego zagrożenia dla osób przebywających w porcie oraz dla środowiska.

Art. 7. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia odbiór odpadów ze statków za pomocą portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

2. Po zdaniu przez statek odpadów ze statków podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków wydaje pokwitowanie odbioru odpadów ze statków. Obowiązek wydania pokwitowania nie dotyczy przystani morskich wyposażonych w samoobsługowe portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków.

3. Właściwy dyrektor urzędu morskiego wprowadza do Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o nazwach i lokalizacjach przystani morskich, o których mowa w ust. 2 zdanie drugie.

4. Pokwitowanie odbioru odpadów ze statków wydaje się kapitanowi statku niezwłocznie po zdaniu odpadów ze statków przez statek.

5. Pokwitowanie odbioru odpadów ze statków można przekazać kapitanowi statku za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344).

6. Pokwitowanie odbioru odpadów ze statków zawiera w szczególności informacje dotyczące:

- 1) portu lub przystani morskiej;
- 2) statku;
- 3) rodzaju i ilości odprowadzonych odpadów.

7. Do pokwitowania odbioru odpadów ze statków można dołączyć dokument określający nałożone na statek opłaty za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków.

8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków, uwzględniając konieczność zapewnienia efektywnej kontroli nad realizacją obowiązku zdawania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

9. Podmiot dokonujący naprawy, wymiany, montażu lub demontażu znajdujących się na statku urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane i nowe substancje określone w załącznikach I i II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1005/2009 z dnia 16 września 2009 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz. Urz. UE L 286 z 31.10.2009, str. 13) zapewnia we własnym zakresie odbiór odpadów powstających w trakcie swojej działalności.

Art. 8. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia, aby wszyscy pracownicy obsługujący portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków zostali przeszkoleni w zakresie postępowania z odpadami, w tym w zakresie aspektów dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa podczas postępowania z odpadami niebezpiecznymi.

2. W przypadku wprowadzenia na terenie portu lub przystani morskiej zmian technologicznych w zakresie odbioru lub gospodarowania odpadami ze statków podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia powtórne przeszkolenie pracowników obsługujących portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków.

Art. 9. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską sporządza co dwa lata raport dotyczący funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zwany dalej „raportem”.

2. Raport zawiera:

- 1) nazwę, siedzibę i adres oraz formę prawną podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską;

- 2) informacje dotyczące ruchu poszczególnych rodzajów statków i częstotliwości korzystania przez te statki z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
- 3) informacje dotyczące kategorii, rodzajów i ilości odpadów odebranych ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
- 4) informacje dotyczące ilości biernie poławianych odpadów odebranych ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

3. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską składa raport właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego w terminie do dnia 15 lutego roku następującego po roku, w którym został zakończony poprzedni okres rozliczeniowy.

4. Raport może być złożony za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną.

5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego po otrzymaniu raportu, w terminie do dnia 31 marca danego roku, wydaje opinię, w której stwierdza, czy raport:

- 1) spełnia wymagania określone w ustawie i w przepisach wydanych na podstawie ust. 7;
- 2) wymaga uzupełnienia wraz ze wskazaniem zakresu tego uzupełnienia.

6. W przypadku konieczności uzupełnienia raportu przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską właściwy dyrektor urzędu morskiego wzywa podmiot zarządzający portem lub przystanią morską do jego uzupełnienia w terminie 30 dni od dnia otrzymania wezwania.

7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza, na którym jest składany raport, mając na względzie potrzebę zapewnienia efektywnego monitorowania eksploatacji portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

8. Na podstawie raportów właściwy dyrektor urzędu morskiego przygotowuje zbiorcze zestawienie dotyczące objętości i ilości biernie poławianych odpadów ze statków zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/92 ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w odniesieniu do metod gromadzenia danych oraz formatu stosowanego do zgłaszania biernie poławianych odpadów (Dz. Urz. UE L 15 z 24.01.2022, str. 16) oraz przekazuje je do dnia 1 czerwca danego roku ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej informacje dotyczące objętości i ilości biernie poławianych odpadów ze statków do dnia 30 czerwca danego roku.

Art. 10. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej oraz przekazuje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi za pośrednictwem Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków, pobieranych opłatach związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków, o których mowa w art. 19–25, oraz o znaczeniu dla ochrony środowiska morskiego właściwego odbioru odpadów ze statków, zwane dalej „informacjami o odbiorze odpadów ze statków”.

2. Zakres podawanych informacji o odbiorze odpadów ze statków obejmuje w szczególności:

- 1) lokalizację portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków na planie lub mapie dla każdego miejsca postoju statku oraz godzin dostępności tych urządzeń;
- 2) rodzaje odpadów ze statków przyjmowanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
- 3) wykaz odbiorców odpadów ze statków, oferowanych przez nich usług w zakresie odbioru odpadów ze statków oraz dane umożliwiające kontakt z tymi odbiorcami;
- 4) procedury odbioru odpadów ze statków;
- 5) system opłat obejmujący opłaty, o których mowa w art. 19–25, oraz kategorie kosztów i przychodów netto związanych z funkcjonowaniem portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i zarządzaniem nimi określonych w załączniku do ustawy.

3. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską uaktualnia i udostępnia w każdym czasie na swojej stronie internetowej informacje o odbiorze odpadów ze statków.

4. Informacje o odbiorze odpadów ze statków są udostępniane w języku polskim oraz w języku angielskim.

5. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską wprowadza do Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o odbiorze odpadów ze statków.

6. W przypadku gdy ze względu na awarię lub ograniczoną odpowiednią przepustowość podmiot zarządzający portem lub przystanią morską nie jest w stanie przyjąć do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków, podmiot ten informuje o tym fakcie kapitana statku lub jego przedstawiciela niezwłocznie po otrzymaniu informacji o zamiarze zdania odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 2 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

7. W przypadku niemożności przyjęcia określonych rodzajów oraz ilości odpadów ze statków z uwagi na okoliczności określone w ust. 6, podmiot zarządzający portem lub

przystanią morską wydaje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi pisemne potwierdzenie niemożności przyjęcia tych odpadów ze statku i wskazuje najbliższy port lub przystań morską gotową do odbioru odpadów ze statków.

Art. 11. 1. Jeżeli podmiot zarządzający portem lub przystanią morską posiada informacje o braku dostępnych odpowiednich dla danej kategorii lub ilości odpadów ze statków portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie lub przystani morskiej zawinięcia statku, przekazuje te informacje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi.

2. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej oraz za pośrednictwem Narodowego Systemu SafeSeaNet informację o gotowości do przyjęcia do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków.

Art. 12. 1. W przypadku stwierdzenia przez kapitana statku zawijającego do portu lub przystani morskiej niewłaściwego funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków lub niepoinformowania przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską o tym fakcie kapitana statku, kapitan zgłasza niezwłocznie te nieprawidłowości do właściwego dyrektora urzędu morskiego albo, w sytuacji gdy zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską wykonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego zgodnie z art. 25 ust. 2 ustawy o portach i przystaniach morskich, do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

2. W przypadku stwierdzenia przez kapitana statku o polskiej przynależności zawijającego do portu lub przystani morskiej w państwie trzecim niewłaściwego funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zgłasza on niezwłocznie te nieprawidłowości do właściwego ze względu na miejsce rejestracji statku dyrektora urzędu morskiego.

3. Nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1 i 2, są zgłaszane za pomocą formularza Międzynarodowej Organizacji Morskiej określonego w załączniku I do cyrkularza Międzynarodowej Organizacji Morskiej, sygnatura: MEPC.1/Circ.834/Rev.1.

Rozdział 3

Plany gospodarowania odpadami ze statków

Art. 13. 1. Plan gospodarowania odpadami ze statków opracowuje podmiot zarządzający portem lub przystanią morską.

2. Plan gospodarowania odpadami ze statków może obejmować dwa lub więcej bezpośrednio sąsiadujące ze sobą porty lub przystanie morskie znajdujące się w tym samym województwie, jeżeli potrzeby oraz dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest określana oddzielnie dla każdego z tych portów lub przystani morskich.

3. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską przed zatwierdzeniem planu gospodarowania odpadami ze statków przeprowadza jego konsultacje z użytkownikami portu lub przystani morskiej, odbiorcami odpadów ze statków, organizacjami realizującymi obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz organizacjami społecznymi.

4. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, przeprowadzając konsultacje planu gospodarowania odpadami ze statków, przetwarza następujące dane podmiotów zajmujących stanowisko w trakcie konsultacji:

- 1) nazwę lub imię i nazwisko;
- 2) miejsce zamieszkania i adres lub siedzibę i adres;
- 3) adres elektroniczny.

Art. 14. 1. Plan gospodarowania odpadami ze statków zawiera:

- 1) nazwę, siedzibę i adres oraz formę prawną podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską;
- 2) ocenę zapotrzebowania na portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków uwzględniającą zapotrzebowanie statków zwykle odwiedzających dany port lub przystań morską;
- 3) opis rodzaju i pojemności portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
- 4) opis procedur odbierania i gromadzenia odpadów ze statków, w tym lokalizację portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków dla każdego miejsca postoju i ich godzin otwarcia;
- 5) opis systemu pokrywania kosztów;
- 6) opis procedury zgłaszania nieprawidłowości w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
- 7) informacje dotyczące współpracy z innymi podmiotami w zakresie gospodarowania odpadami ze statków;
- 8) informacje dotyczące nadzoru nad gospodarowaniem odpadami ze statków, w tym imię i nazwisko, stanowisko służbowe osoby wyznaczonej przez podmiot zarządzający portem

lub przystanią morską do sprawowania nadzoru nad gospodarowaniem odpadami ze statków;

- 9) opis procedury konsultacji projektu planu gospodarowania odpadami ze statków prowadzonych z podmiotami, o których mowa w art. 13 ust. 3;
- 10) informacje dotyczące rodzajów i ilości odpadów odbieranych ze statków i przetwarzanych w portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.

2. Plan gospodarowania odpadami ze statków może zawierać:

- 1) streszczenie przepisów krajowych oraz procedur dotyczących odprowadzania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
- 2) wskazanie punktu kontaktowego w porcie lub przystani morskiej;
- 3) opis sprzętu przeznaczonego do wstępnej obróbki odpadów ze statków i procesów technologicznych w odniesieniu do określonych rodzajów odpadów ze statków w porcie lub przystani morskiej, jeżeli dotyczy;
- 4) opis metod rejestrowania bieżącego wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków;
- 5) opis metod rejestrowania ilości odpadów ze statków odprowadzanych przez statki;
- 6) opis metod postępowania z różnymi rodzajami odpadów ze statków w porcie lub przystani morskiej.

Art. 15. 1. Plany gospodarowania odpadami ze statków podlegają zatwierdzeniu na wniosek podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, w drodze decyzji, przez:

- 1) marszałka województwa – dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich,
 - 2) starostę – dla innych niż określone w pkt 1 portów lub przystani morskich
- po uprzednim uzgodnieniu z właściwym dyrektorem urzędu morskiego.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) oznaczenie daty sporządzenia wniosku;
- 2) nazwę i adres wnioskodawcy;
- 3) organ właściwy do rozpatrzenia wniosku;
- 4) wskazanie portu lub przystani morskiej;
- 5) adres portu lub przystani morskiej;
- 6) datę ostatniego zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków, jeżeli dotyczy;
- 7) spis załączników;

8) podpis składającego wniosek.

3. Do wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków dołącza się:

1) informacje dotyczące:

- a) oddziaływania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków na środowisko,
- b) działań podejmowanych w celu ochrony środowiska, w tym ochrony wód powierzchniowych oraz powierzchni ziemi, przed zanieczyszczeniami;

2) dokument potwierdzający zgodność lokalizacji portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków z planem zagospodarowania przestrzennego;

3) podsumowanie przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w art. 13 ust. 3;

4) dwa egzemplarze planu.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, określi wzór formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków, uwzględniając potrzebę informowania o systemie gospodarowania odpadami ze statków w portach lub przystaniach morskich oraz konieczność weryfikacji procesu odbioru odpadów ze statków.

Art. 16. 1. Plany gospodarowania odpadami ze statków podlegają aktualizacji i ponownemu zatwierdzeniu w okresie pięciu lat liczonych od dnia ostatniego zatwierdzenia.

2. W przypadku zaistnienia znaczących zmian w profilu działalności portu lub przystani morskiej, plany gospodarowania odpadami ze statków podlegają aktualizacji i ponownemu zatwierdzeniu w terminie sześciu miesięcy od dnia, w którym podmiot zarządzający portem lub przystanią morską powziął informację o tych zmianach.

3. Przez znaczące zmiany, o których mowa w ust. 2, rozumie się w szczególności:

- 1) zmiany strukturalne dotyczące rodzaju statków wpływających do portu lub przystani morskiej oraz natężenia ich ruchu;
- 2) rozwój nowej infrastruktury;
- 3) zmiany zapotrzebowania i wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz zmiany w zakresie stosowanych metod przetwarzania odpadów na statkach.

4. Do ponownego zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków stosuje się art. 13 ust. 3 i 4.

Art. 17. 1. Organ właściwy do zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków, w drodze decyzji, na wniosek podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską o charakterze niehandlowym i o nieczęstym lub niewielkim ruchu wyłącznie rekreacyjnych

jednostek pływających, zwalnia ten podmiot z obowiązku sporządzenia i zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków, pod warunkiem że posiadane przez te podmioty portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków są zintegrowane z systemem gospodarowania odpadami komunalnymi zarządzanym przez gminę zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2021 r. poz. 888, 1648 i 2151).

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) oznaczenie daty sporządzenia wniosku;
- 2) nazwę i adres wnioskodawcy;
- 3) organ właściwy do rozpatrzenia wniosku;
- 4) wskazanie portu lub przystani morskiej;
- 5) adres portu lub przystani morskiej;
- 6) opis charakteru działalności portu lub przystani morskiej uzasadniający zwolnienie z obowiązku sporządzenia i zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków;
- 7) spis załączników;
- 8) podpis składającego wniosek.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty poświadczające, że posiadane przez podmiot portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków są zintegrowane z systemem gospodarowania odpadami komunalnymi zarządzanym przez gminę zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.

4. Organ wydający decyzję w sprawie udzielenia zwolnienia, o którym mowa w ust. 1, informuje w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego o nazwach i lokalizacjach portów lub przystani morskich zwolnionych z obowiązku sporządzenia i zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków.

5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego w terminie 7 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 4, wprowadza do Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o nazwach i lokalizacjach portów lub przystani morskich zwolnionych z obowiązku sporządzenia i zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków.

Art. 18. Inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich są obowiązane do przestrzegania planu gospodarowania odpadami ze statków zatwierdzonego dla danego portu lub przystani morskiej.

Rozdział 4

Opłaty związane z gospodarowaniem odpadami ze statków

Art. 19. Za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków, innych niż pozostałości ładunku, armatorzy wnoszą opłaty: pośrednią, dodatkową i specjalną.

Art. 20. 1. Opłatę pośrednią, przez którą rozumie się opłatę za świadczenie usług portowych w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uiszcza się za każdy statek niezależnie od faktycznego odprowadzania odpadów ze statków.

2. Opłata pośrednia obejmuje:

- 1) koszty pośrednie,
- 2) co najmniej 30% całkowitych kosztów bezpośrednich rzeczywistego odprowadzania i przetwarzania odpadów ze statków w roku poprzedzającym, z możliwością uwzględnienia również kosztów związanych z przewidywanym natężeniem ruchu w roku następnym

– określonych w załączniku do ustawy.

3. Opłata pośrednia w pełni pokrywa koszty odbioru i przetwarzania odpadów ze statków określonych w załączniku V do Konwencji MARPOL, włączając w to odpady związane z ładunkiem, inne niż pozostałości ładunku.

4. Odpady, o których mowa w ust. 3, obejmują również biernie poławiane odpady, które statki mogą zdać w porcie lub przystani morskiej bez ponoszenia dodatkowych opłat.

5. Opłata pośrednia nie obejmuje odbioru i przetwarzania odpadów pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych.

6. Nie pobiera się opłaty pośredniej od statku, który:

- 1) przebywa na kotwiczowisku wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej bez zamiaru zawinięcia do portu lub przystani morskiej;
- 2) zgodnie z art. 10 ust. 16 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki uzyskał zwolnienie z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej.

Art. 21. 1. Odbiór i przetwarzanie dodatkowych ilości odpadów ze statków nieobjętych opłatą pośrednią następuje za opłatą dodatkową.

2. Za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków, o których mowa w art. 20 ust. 3, pobiera się opłatę dodatkową, jeżeli ich ilość przekracza maksymalną pojemność magazynowania

statku, która jest deklarowana zgodnie z przepisami wydawanymi na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Art. 22. Odbiór odpadów ze statków w czasie i w warunkach innych niż określone w planie gospodarowania odpadami ze statków następuje za opłatą specjalną.

Art. 23. 1. Wysokość opłat, o których mowa w art. 19, zwanych dalej „opłatami”, ustala podmiot zarządzający portem lub przystanią morską.

2. Opłaty są wnoszone przez armatora na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską.

3. Opłaty mogą być pobierane wraz z opłatami portowymi, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, pod warunkiem zapewnienia odróżnienia tych opłat.

4. Opłaty obejmują kategorie kosztów i przychodów netto związanych z funkcjonowaniem portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i zarządzaniem nimi wymienione w załączniku do ustawy.

Art. 24. 1. Wysokość opłat jest ustalana w taki sposób, aby nie zniechęcać armatorów do korzystania z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

2. Wysokość opłat różnicuje się na podstawie następujących kryteriów:

- 1) kategorii, typu i wielkości statku;
- 2) niebezpiecznego charakteru odpadów ze statków.

3. Wysokość opłat obniża się na podstawie następujących kryteriów:

- 1) charakteru żeglugi, w którą statek jest zaangażowany, w szczególności w żeglugę morską bliskiego zasięgu;
- 2) konstrukcji, wyposażenia i działalności statku, które powodują, że na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów ze statków, a odpadami ze statków gospodaruje się w sposób zrównoważony i bezpieczny dla środowiska, biorąc pod uwagę kryteria określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/91 z dnia 21 stycznia 2022 r. określającym kryteria wskazujące, czy na danym statku powstaje zmniejszona ilość odpadów, a odpadami gospodaruje się w sposób zrównoważony i przyjazny dla środowiska zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 (Dz. Urz. UE L 15 z 24.01.2022, str. 12).

Art. 25. 1. Armator wnosi opłatę za odbiór i przetwarzanie pozostałości ładunku ze statku. Opłata może być pobierana wraz z opłatami portowymi, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich, pod warunkiem zapewnienia odróżnienia tych opłat.

2. Opłatę za odbiór pozostałości ładunku ze statku ustala podmiot zarządzający portem lub przystanią morską.

3. Wysokość opłaty za odbiór pozostałości ładunku ze statku ustala się, biorąc pod uwagę ich rodzaj, ilość i koszt przetwarzania, oraz w taki sposób, aby nie zniechęcać armatorów do korzystania z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

4. Opłata za odbiór pozostałości ładunku ze statku jest wnoszona przez armatora na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską.

5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się w przypadku, gdy odbiorca ładunku zapewnia we własnym zakresie odbiór pozostałości ładunku ze statku.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 5, odbiorca ładunku ze statku informuje zarządzającego portem lub przystanią morską o planowanym odbiorze pozostałości ładunku ze statku na 24 godziny przed jego realizacją oraz okazuje mu dokument potwierdzający odbiór pozostałości ładunku ze statku wydany przez odbiorcę odpadów ze statków.

Rozdział 5

Kontrola nad przestrzeganiem i stosowaniem przepisów ustawy

Art. 26. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej oraz właściwy dyrektor urzędu morskiego sprawują kontrolę nad przestrzeganiem i stosowaniem przepisów ustawy.

2. Organy, o których mowa w ust. 1, mogą upoważnić do przeprowadzenia kontroli pracowników kierowanych przez nich jednostek organizacyjnych.

3. Upoważnienie do przeprowadzenia kontroli, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) wskazanie podstawy prawnej przeprowadzenia kontroli;
- 2) oznaczenie organu przeprowadzającego kontrolę;
- 3) imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe przeprowadzającego kontrolę;
- 4) określenie zakresu kontroli;
- 5) wskazanie terminu przeprowadzenia kontroli;
- 6) podpis osoby udzielającej upoważnienia do przeprowadzenia kontroli z podaniem zajmowanego stanowiska lub funkcji;
- 7) pouczenie kontrolowanego o jego prawach i obowiązkach;
- 8) datę i miejsce wystawienia upoważnienia.

4. Przeprowadzający kontrolę jest uprawniony do:

- 1) wstępu wraz z rzeczoznawcami i niezbędnym sprzętem na teren portu lub przystani morskiej przez całą dobę;
- 2) wykonywania niezbędnych czynności kontrolnych, w tym przeprowadzania badań;
- 3) żądania pisemnych lub ustnych informacji w zakresie niezbędnym do ustalenia stanu faktycznego;
- 4) żądania okazania dokumentów i udostępnienia wszelkich niezbędnych informacji mających związek z zakresem przeprowadzanej kontroli.

5. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską jest obowiązany umożliwić przeprowadzenie kontroli.

6. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół kontroli, w dwóch egzemplarzach. Jeden egzemplarz protokołu kontroli doręcza się podmiotowi kontrolowanemu.

7. Protokół kontroli podpisują przeprowadzający kontrolę i podmiot kontrolowany albo upoważniony przedstawiciel tego podmiotu.

8. Podmiot kontrolowany albo upoważniony przedstawiciel podmiotu kontrolowanego może przed podpisaniem protokołu zgłosić na piśmie zastrzeżenia do protokołu kontroli w terminie 7 dni od dnia doręczenia tego protokołu podmiotowi kontrolowanemu.

9. Zgłoszone zastrzeżenia przeprowadzający kontrolę może uznać za zasadne, zmieniając lub uzupełniając protokół kontroli, lub uznać je za niezasadne i przekazać stanowisko podmiotowi kontrolowanemu. W przypadku uznania zasadności zastrzeżeń zmieniony lub uzupełniony protokół kontroli zostaje przekazany ponownie do podpisania podmiotowi kontrolowanemu.

10. Podmiot kontrolowany albo upoważniony przedstawiciel podmiotu kontrolowanego może odmówić podpisania protokołu kontroli, składając przeprowadzającemu kontrolę w terminie 7 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli pisemne wyjaśnienie co do przyczyn tej odmowy.

11. Odmowę podpisania protokołu kontroli i złożenie wyjaśnień co do jej przyczyn przeprowadzający kontrolę odnotowuje w protokole kontroli.

12. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń do protokołu kontroli, termin odmowy podpisania protokołu wraz z wyjaśnieniem jej przyczyn biegnie od dnia doręczenia podmiotowi kontrolowanemu zmienionego lub uzupełnionego protokołu kontroli lub stanowiska przeprowadzającego kontrolę o uznaniu zastrzeżeń za niezasadne.

13. Odmowa podpisania protokołu kontroli nie stanowi przeszkody do podjęcia środków prawnych przewidzianych w przepisach ustawy.

14. W przypadku zawarcia w protokole kontroli zaleceń pokontrolnych, podmiot kontrolowany, w terminie wyznaczonym w protokole kontroli, jest obowiązany powiadomić przeprowadzającego kontrolę o realizacji wskazanych zaleceń.

15. Przeprowadzający kontrolę może wystąpić z wnioskiem o wszczęcie postępowania dyscyplinarnego lub innego przewidzianego prawem postępowania wobec osób odpowiedzialnych za dopuszczenie do uchybień i powiadomienie, w określonym terminie, o wynikach tego postępowania i podjętych działaniach.

16. Organy, o których mowa w ust. 1, lub osoby przez nie upoważnione, o których mowa w ust. 2, są uprawnione do występowania w charakterze oskarżyciela publicznego w sprawach o wykroczenia, o których mowa w art. 30.

Art. 27. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest właściwy w sprawach, w których zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską wykonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego zgodnie z art. 25 ust. 2 ustawy o portach i przystaniach morskich.

2. W sprawach innych niż wskazane w ust. 1, organem uprawnionym jest właściwy dyrektor urzędu morskiego.

Art. 28. 1. Dyrektor urzędu morskiego w przypadku otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 12 ust. 2, przekazuje je ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej w terminie 7 dni od dnia otrzymania zgłoszenia.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w terminie 7 dni od dnia otrzymania zgłoszenia przekazuje zgłoszenie do Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz do państwa portu, którego zgłoszenie dotyczy.

Art. 29. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w przypadku otrzymania zgłoszenia od Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub państwa flagi statku dotyczącego nieprawidłowości w zakresie funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków przeprowadza kontrolę w sprawach, o których mowa w art. 27 ust. 1, a w sprawach innych niż wskazane w art. 27 ust. 1 przekazuje zgłoszenie właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego w terminie 7 dni od dnia otrzymania zgłoszenia.

2. Dyrektor urzędu morskiego w przypadku otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza w tym zakresie kontrolę i informuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o jej wynikach w terminie 7 dni od dnia zakończenia kontroli.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz państwu flagi statku wskazanemu w zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, informacje o wynikach przeprowadzenia kontroli w terminie 7 dni od dnia:

- 1) zakończenia kontroli – w sprawach, o których mowa w art. 27 ust. 1;
- 2) ich otrzymania od dyrektora urzędu morskiego – w sprawach innych niż wskazane w art. 27 ust. 1.

4. Do przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 1 i 2, stosuje się przepisy art. 26.

Rozdział 6

Przepisy karne i administracyjne kary pieniężne

Art. 30. 1. Kto, będąc do tego upoważnionym przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską:

- 1) nie zapewnia statkom korzystającym z portu lub przystani morskiej dostępu do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w sposób i w zakresie określonym w art. 6 ust. 2–4,
- 2) nie zapewnia odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 1,
- 3) nie wydaje pokwitowania odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 2,
- 4) nie sporządza raportów dotyczących funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 9 ust. 1,
- 5) nie przekazuje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi informacji o odbiorze odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 1,
- 6) nie informuje kapitana statku lub jego przedstawiciela o braku możliwości przyjęcia do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 6,
- 7) nie wydaje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi pisemnego potwierdzenia niemożności przyjęcia do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 7,
- 8) nie wskazuje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi najbliższego portu lub przystani morskiej gotowej do odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 7,
- 9) nie opracowuje planu gospodarowania odpadami ze statków zgodnie z art. 13 ust. 1,

- 10) sporządza plan gospodarowania odpadami ze statków niezgodnie z wymaganiami określonymi w art. 13 ust. 3 i 4 oraz art. 14,
- 11) nie powiadamia przeprowadzającego kontrolę o realizacji zaleceń pokontrolnych zgodnie z art. 26 ust. 14

– podlega karze grzywny.

2. Orzekanie w sprawach, o których mowa w ust. 1, następuje na zasadach i w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457, 1005, 1595 i 2328 oraz z 2022 r. poz. 655).

Art. 31. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, który:

- 1) nie zapewnia statkom korzystającym z portu lub przystani morskiej dostępu na jego terenie do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w sposób i w zakresie określonym w art. 6 ust. 2–4,
- 2) nie zapewnia odbioru odpadów ze statków za pomocą portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 1,
- 3) nie wydaje pokwitowania odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 2, z wyłączeniem sytuacji, o której mowa w art. 7 ust. 2 zdanie drugie,
- 4) w przypadku konieczności uzupełnienia raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków nie dokonuje jego uzupełnienia zgodnie z art. 9 ust. 6,
- 5) nie opracowuje planu gospodarowania odpadami ze statków zgodnie z art. 13 ust. 1,
- 6) sporządza plan gospodarowania odpadami ze statków niezgodnie z wymaganiami określonymi w art. 13 ust. 3 i 4 oraz art. 14,
- 7) nie ustala opłaty za odbiór odpadów ze statków zgodnie z art. 19–25,
- 8) nie powiadamia przeprowadzającego kontrolę o realizacji wskazanych zaleceń pokontrolnych zgodnie z art. 26 ust. 14

– podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 zł.

2. Inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich, które nie przestrzegają planu gospodarowania odpadami ze statków zatwierdzonego dla danego portu lub przystani morskiej w zakresie procedur i wymagań ujętych w tym planie zgodnie z art. 14, podlegają karze pieniężnej do wysokości 50 000 zł.

Art. 32. 1. Kary pieniężne za czyny, o których mowa w art. 31, wymierza, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w sprawach, o których mowa w

art. 27 ust. 1, albo właściwy dyrektor urzędu morskiego w sprawach innych niż wskazane w art. 27 ust. 1.

2. Należności z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

3. W zakresie nieuregulowanym w niniejszym rozdziale do nakładania kar pieniężnych stosuje się przepisy działu IVA ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 1491 i 2052).

Rozdział 7

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 33. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 do ustawy pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającą dyrektywę 2010/65/UE i uchylającą dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116);”;
- 2) w art. 4 w:
 - a) pkt 1 po wyrazach „statki podwodne,” dodaje się wyrazy „statki rybackie, rekreacyjne jednostki pływające,”;
 - b) pkt 9 wyrazy „ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2020 r. poz. 1344)” zastępuje się wyrazami „ustawy z dnia ... o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. ...)”;
 - c) pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14–24 w brzmieniu:
 - „14) port lub przystań morska – oznacza port lub przystań morską oraz przystań plażową w rozumieniu art. 2 pkt 2 i 2a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491 i 1873), z uwzględnieniem kotwicowisk wchodzących w skład ich infrastruktury;
 - 15) odpady ze statków – oznacza odpady ze statków w rozumieniu art. 5 pkt 5 ustawy z dnia ... o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków;
 - 16) portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków – oznacza portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków w rozumieniu art. 5 pkt 9 ustawy z dnia o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków;

- 17) rekreacyjna jednostka pływająca – oznacza statek o długości kadłuba wynoszącej 2,5 m lub większej, bez względu na jego napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych;
 - 18) dostateczna pojemność magazynowania – oznacza wystarczającą ilość miejsca do przechowywania odpadów ze statków na statku od wypłynięcia z portu lub przystani morskiej do zawinięcia do następnego portu lub przystani morskiej, z uwzględnieniem odpadów ze statków, które prawdopodobnie zostaną wytworzone podczas rejsu;
 - 19) ustalony harmonogram podróży – oznacza ruch oparty o opublikowany lub planowany rozkład wypłynięć i wpłynięć statku do określonych portów lub przystani morskich albo odcinki podróży o charakterze cyklicznym;
 - 20) regularne zawinięcia do portów lub przystani morskich – oznacza powtarzające się podróże tego samego statku o stałym charakterze między określonymi portami lub przystaniami morskimi albo serię rejsów z i do tego samego portu lub przystani morskiej bez pośrednich zawinięć;
 - 21) częste zawinięcia do portów lub przystani morskich – oznacza zawinięcia statku w tym samym porcie lub przystani morskiej co najmniej raz na dwa tygodnie;
 - 22) Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy – oznacza Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy, o którym mowa w art. 91 ust. 1a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515);
 - 23) Narodowy System SafeSeaNet – Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, o którym mowa w art. 91 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
 - 24) GISIS – oznacza Światowy Zintegrowany System Informacji Żeglugowej ustanowiony przez Międzynarodową Organizację Morską.”;
- 3) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Art. 10. 1. Niniejszego artykułu nie stosuje się do statków uczestniczących w usługach portowych w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1).

2. Kapitan statku lub jego przedstawiciel przed zawinięciem do portu lub przystani morskiej znajdującej się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej powiadamia podmiot

zarządzający portem lub przystanią morską o zamiarze zdania odpadów ze statków, informując o odpadach ze statków znajdujących się na statku za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. Informacja jest przekazywana na formularzu zawierającym w szczególności:

- 1) dane dotyczące statku;
- 2) dane dotyczące portu lub rejsu;
- 3) rodzaj i ilość odpadów oraz pojemność magazynowania.

3. Kapitan statku lub jego przedstawiciel przekazują informację podmiotowi zarządzającemu portem lub przystanią morską:

- 1) co najmniej 24 godziny przed przybyciem do portu, jeżeli port zawinięcia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest znany;
- 2) gdy tylko będzie znany port zawinięcia, jeżeli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny przed przybyciem do portu, lub
- 3) najpóźniej w chwili wyjścia z poprzedniego portu, jeżeli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny.

4. Przepis ust. 2 stosuje się do statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i większej, z wyjątkiem statków rybackich, statków zabytkowych i rekreacyjnych jednostek pływających o długości mniejszej niż 45 metrów.

5. Informacje o odpadach ze statków znajdujących się na statku, o których mowa w ust. 2, kapitan statku przechowuje na statku w postaci elektronicznej do czasu zawinięcia do następnego portu lub przystani morskiej oraz udostępnia na żądanie:

- 1) właściwych organów inspekcyjnych państw członkowskich Unii Europejskiej będących odpowiednikiem organów, o których mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) organów inspekcyjnych;
- 3) organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej;
- 4) organów administracji publicznej, które sprawują kontrolę nad przestrzeganiem i stosowaniem przepisów ustawy z dnia ... o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, zwanej dalej „ustawą o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków”;
- 5) odbiorcy odpadów ze statków, z którym zawarto umowę na odbiór odpadów ze statków.

6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza, o którym mowa w ust. 2, mając na względzie konieczność zapewnienia organizacji procesu odbioru odpadów ze statków w sposób niepowodujący nieuzasadnionych opóźnień w ruchu statków.

7. Statek podczas postoju w porcie lub przystani morskiej albo w stoczni znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zdać do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków wszystkie odpady ze statków, których zrzut do Morza Bałtyckiego jest niedozwolony.

8. Z obowiązku zdawania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej są zwolnione statki, jeżeli:

- 1) kapitan statku lub jego przedstawiciel przed zawinięciem do portu lub przystani morskiej poinformował podmiot zarządzający portem lub przystanią morską o odpadach ze statków znajdujących się na statku zgodnie z wymaganiami określonymi w ust. 2 i 3 oraz z tych informacji wynika, że statek ma dostateczną pojemność magazynowania odpadów ze statków, lub
- 2) informacje dostępne na pokładzie statku wskazują, że statek ma dostateczną pojemność magazynowania odpadów ze statków, lub
- 3) statek zawija na kotwicowisko na czas krótszy niż 24 godziny lub w niesprzyjających warunkach pogodowych, chyba że obszar ten został wyłączony z granic infrastruktury portu lub przystani morskiej.

9. Dostateczną pojemność magazynowania, o której mowa w ust. 8 pkt 1 i 2, ustala właściwy dyrektor urzędu morskiego w trybie kontroli, o której mowa w art. 26 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, stosując metody, wskaźniki i kryteria określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/89 z dnia 21 stycznia 2022 r. ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 w odniesieniu do metody, którą należy stosować do obliczania dostatecznej pojemności magazynowania (Dz. Urz. UE L 15 z 24.01.2022, str. 1).

10. Z obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 7, są zwolnione statki przebywające na kotwicowisku wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej bez zamiaru zawinięcia do portu lub przystani morskiej.

11. Organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej mogą uzależnić przyjęcie odpadów ze statków od wyniku przeprowadzonej przez nie kontroli.

12. Opłaty za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków określają przepisy art. 19–25 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.

13. W przypadku gdy na podstawie danych dostępnych w Narodowym Systemie SafeSeaNet lub GISIS wynika, że nie ma odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie lub przystani morskiej zawinięcia statku, lub jeżeli port lub przystań morska nie jest znana, statek zdaje odpady ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej.

14. W przypadku zdania odpadów ze statków w porcie lub przystani morskiej przez statek, o którym mowa w ust. 4, kapitan statku lub jego przedstawiciel przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej lub niezwłocznie po otrzymaniu pokwitowania odbioru odpadów ze statków, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, wprowadza zawarte w tym pokwitowaniu informacje do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego.

15. Informacje zawarte w pokwitowaniu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, są dostępne na statku przez co najmniej dwa lata od dnia wydania tego pokwitowania i są udostępniane na żądanie właściwych organów inspekcyjnych państw członkowskich Unii Europejskiej, o których mowa w ust. 5 pkt 1, wraz z książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów o postępowaniu z odpadami ze statków lub planem postępowania z odpadami ze statków.

16. Właściwy dyrektor urzędu morskiego udziela armatorowi na jego wniosek, w drodze decyzji, zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków na statku zgodnie z ust. 2, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej zgodnie z ust. 8 oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej zgodnie z art. 20 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, jeżeli w odniesieniu do statku są spełnione następujące warunki:

- 1) statek jest włączony w ustalony harmonogram podróży z częstymi zawinięciami do portów lub przystani morskich oraz regularnymi zawinięciami do portów lub przystani morskich;
- 2) zawarto uzgodnienie zapewniające odprowadzanie odpadów ze statków i uiszczanie opłat, o których mowa w ust. 12, w porcie lub przystani morskiej wzdłuż trasy statku:

- a) które jest potwierdzone zawartą umową z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską albo odbiorcą odpadów oraz pokwitowaniami odbioru odpadów ze statków,
 - b) o tym uzgodnieniu poinformowano wszystkie porty lub przystanie morskie położone na trasie statku oraz
 - c) jeżeli z informacji dostępnych w GISIS lub Narodowym Systemie SafeSeaNet wynika, że zostało zaakceptowane przez port lub przystań morską Unii Europejskiej lub inny port lub przystań morską, w którym są dostępne odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków, w których następuje zdanie odpadów ze statków i uiszczenie opłat;
- 3) zwolnienie nie będzie powodować negatywnego wpływu na bezpieczeństwo morskie, środowisko morskie, zdrowie, warunki życia lub warunki pracy na statku.

17. Wniosek, o którym mowa w ust. 16, zawiera:

- 1) dane dotyczące statku i armatora;
- 2) informację zawierającą nazwy portów znajdujących się na trasie statku oraz dane o częstotliwości rejsów;
- 3) informację o umowach zawartych z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską lub odbiorcą odpadów ze statków zapewniającym odbiór odpadów ze statków oraz o uiszczaniu opłat za odprowadzenie odpadów ze statków;
- 4) oznaczenie miejsca, datę i podpis osoby upoważnionej do złożenia wniosku.

18. Do wniosku, o którym mowa w ust. 16, dołącza się:

- 1) kopię umowy lub umów o świadczeniu usług odbioru odpadów ze statków zawartych z odbiorcą odpadów ze statków zapewniających odbiór tych odpadów lub podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską, do którego zawija statek podczas rejsów na stałej linii żeglugowej, oraz kopie pokwitowań odbioru odpadów ze statków;
- 2) kopię zezwolenia na prowadzenie działalności polegającej na odbiorze i gospodarowaniu odpadami ze statków odbieranymi ze statków wydanego przez właściwe organy podmiotom, z którymi kapitan statku lub jego przedstawiciel, lub armator zawarł umowę, o której mowa w pkt 1;
- 3) potwierdzenie przez podmiot odbierający odpady ze statków lub podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, w którym są zdawane odpady ze statków, że umowa, o której mowa w pkt 1, zawiera postanowienia zgodne z

informacjami dotyczącymi dostępu do odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, przekazanymi drogą elektroniczną za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego.

19. Do dokumentów, o których mowa w ust. 18, sporządzonych w języku obcym, dołącza się tłumaczenia tych dokumentów na język polski sporządzone przez tłumacza przysięgłego.

20. Zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, udziela się na okres obowiązywania umowy, o której mowa w ust. 16 pkt 2 lit. a, lecz nie dłuższy niż 2 lata.

21. Decyzję, o której mowa w ust. 16, dyrektor właściwego urzędu morskiego przekazuje podmiotowi zarządzającemu portem lub przystanią morską, którego dotyczy zwolnienie z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów ze statków.

22. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, który wydał decyzję, o której mowa w ust. 16, wydaje zaświadczenie o udzieleniu zwolnienia oraz wprowadza informacje zawarte w zaświadczeniu do Narodowego Systemu SafeSeaNet.

23. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 22, zawiera:

- 1) dane dotyczące statku i armatora;
- 2) informację o włączeniu statku w ustalony harmonogram podróży obejmujący częste i regularne zawinięcia do wskazanego portu lub przystani morskiej bądź portów lub przystani morskich zgodnie z wcześniej ustaloną trasą;
- 3) informację o zawijaniu statku co najmniej raz na dwa tygodnie do wskazanych portów lub przystani morskich;
- 4) informację o zawartej umowie, o której mowa w ust. 16 pkt 2 lit. a;
- 5) wskazanie podstawy prawnej zwolnienia, o którym mowa w ust. 16;
- 6) termin ważności;
- 7) oznaczenie miejsca, datę i podpis osoby upoważnionej do wydania zaświadczenia.

24. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, określi wzór:

- 1) wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w ust. 16,
- 2) zaświadczenia, o którym mowa w ust. 22

– kierując się koniecznością ujednolicenia zakresu przekazywanych informacji oraz – w przypadku wzoru zaświadczenia – zapewniając jego zgodność z załącznikiem V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w

sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE.

25. Jeżeli statek nie posiada dostępnej dostatecznej pojemności magazynowania odpadów ze statków mimo posiadania zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej, statek ten zdaje odpady ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i uiszcza opłaty, o których mowa w art. 19–25 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.

26. Jeżeli statek, który wypłynął z portu lub przystani morskiej, nie dopełnił obowiązku zdania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie informuje o niedopełnieniu tego obowiązku właściwe władze w następnym porcie lub przystani morskiej, do którego ma zawinąć statek.”;

- 4) w art. 20f ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Informacje, o których mowa w ust. 1, są przekazywane nie później niż na 24 godziny przed zawinięciem statku do portu lub przystani morskiej za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego na formularzu, którego wzór jest określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 3.”;

- 5) w art. 26 w pkt 3 w lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) przeprowadzić inspekcję przestrzegania obowiązków określonych w art. 10 w odniesieniu do wszystkich statków zawijających do portów lub przystani morskich znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez względu na przynależność.”;

- 6) w art. 28a w ust. 1, 2 i 3 skreśla się wyrazy „i pozostałości ładunkowych”;

- 7) w art. 36a dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) nie informuje portu lub przystani morskiej o odpadach ze statków znajdujących się na statku zgodnie z art. 10 ust. 7”;

- 8) w art. 37 w pkt 22 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 23 w brzmieniu:

„23) nie zdaje odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 6.”.

Art. 34. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699) w art. 3 w ust. 1 w pkt 32 po wyrazach „wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy, rozbiórki, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy usługę, chyba że umowa o

świadczenie usługi stanowi inaczej;” dodaje się wyrazy „wytwórcą odpadów zdawanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w rozumieniu art. 5 pkt 9 ustawy z dnia ... o portowych urządzeniach do odbioru odpadów (Dz. U. poz. ...) jest podmiot świadczący usługę odbioru odpadów w porcie lub przystani morskiej;”.

Rozdział 8

Przepisy przejściowe

Art. 35. 1. Raport, o którym mowa w art. 9 ust. 1, składa się po raz pierwszy w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Raport, o którym mowa w ust. 1, obejmuje rok kalendarzowy poprzedzający rok wejścia w życie ustawy.

Art. 36. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską opracowuje plan gospodarowania odpadami ze statków, o którym mowa w art. 13 ust. 1, oraz składa wniosek o jego zatwierdzenie zgodnie z art. 15 w terminie 8 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Plany gospodarowania odpadami ze statków oraz pozostałościami ładunkowymi w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy uchylanej w art. 38 zachowują ważność do dnia zatwierdzenia dla danego portu lub przystani morskiej planu gospodarowania odpadami ze statków zgodnie z art. 15 niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

3. Z dniem wejścia w życie ustawy postępowania w sprawie zatwierdzenia planów gospodarowania odpadami ze statków oraz pozostałościami ładunkowymi w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy uchylanej w art. 38, prowadzone na podstawie art. 9 ust. 3 ustawy uchylanej w art. 38, prowadzi się zgodnie z przepisami niniejszej ustawy.

4. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską dostosuje opłaty związane z gospodarowaniem odpadami ze statków i pozostałościami ładunkowymi ze statków, o których mowa w ustawie uchylanej w art. 38, do wymogów określonych w art. 19–25 niniejszej ustawy w terminie 12 miesięcy od dnia jej wejścia w życie.

Art. 37. 1. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i art. 9 ust. 4 ustawy uchylanej w art. 38 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 9 ust. 7 i art. 15 ust. 4 niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie, i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów.

2. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 10 ust. 3 i 9 ustawy zmienianej w art. 33 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 10 ust. 6 i 24 ustawy zmienianej w art. 33 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie, i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów.

Rozdział 9

Przepisy końcowe

Art. 38. Traci moc ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2020 r. poz. 1344).

Art. 39. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Kategorie kosztów i przychodów netto związanych z funkcjonowaniem portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i zarządzaniem nimi

Koszty bezpośrednie	Koszty pośrednie	Przychody netto
Bezpośrednie koszty operacyjne wynikające z faktycznego odprowadzania odpadów ze statków, w tym pozycje kosztów wymienione poniżej	Pośrednie koszty administracyjne wynikające z zarządzania systemem w porcie lub przystani morskiej, w tym pozycje kosztów wymienione poniżej	Przychody netto z programów gospodarowania odpadami ze statków oraz dostępnego finansowania krajowego, w tym regionalnego, w tym składniki przychodów wymienione poniżej
Udostępnianie infrastruktury portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, w tym pojemników, zbiorników, narzędzi do obróbki, barek, ciężarówek, urządzeń do odbioru odpadów, instalacji do obróbki odpadów. Koncesje z tytułu dzierżawy terenu, jeżeli dotyczy, lub leasingu sprzętu niezbędnego do funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Rzeczywista eksploatacja portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków: odbieranie odpadów ze statków, transport odpadów ze statków z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków do końcowego zakładu przetwarzania, konserwacja i czyszczenie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, koszty personelu, w tym nadgodzin, dostawy energii elektrycznej, analizy odpadów ze statków i ubezpieczenie. Przygotowanie do ponownego użycia, recykling lub unieszkodliwianie odpadów ze statków, w tym selektywna zbiórka tych odpadów. Administracja: wystawianie faktur i pokwitowań odbioru odpadów ze statków, raportowanie.	Opracowanie i zatwierdzenie planów gospodarowania odpadami ze statków, w tym wszelkich audytów tych planów i ich realizacji. Aktualizacja planów gospodarowania odpadami ze statków, w tym kosztów pracy i kosztów doradztwa – w stosownych przypadkach. Organizowanie procedur konsultacyjnych dotyczących planów gospodarowania odpadami ze statków oraz ich ponownej oceny. Zarządzanie systemami powiadamiania i pokrywania kosztów, w tym stosowanie obniżonych opłat dla statków, o których mowa w art. 24 ust. 3 ustawy, zapewnianie systemów informatycznych na poziomie portu lub przystani morskiej, analiza statystyczna i związane z tym koszty pracy. Organizowanie procedur zamówień publicznych na dostarczanie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, a także wydawanie niezbędnych zezwoleń na dostarczanie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Przekazywanie informacji użytkownikom portu lub przystani morskiej przez dystrybucję ulotek, wystawianie znaków i plakatów w porcie lub przystani morskiej lub publikowanie informacji na stronie internetowej portu lub przystani morskiej oraz elektroniczne przekazywanie informacji zgodnie z art. 10 i art. 11 ustawy. Zarządzanie gospodarowaniem odpadami ze statków: systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta, recykling oraz ubieganie się o fundusze krajowe, w tym samorządowe, i korzystanie z nich. Inne koszty administracyjne: koszty monitorowania i elektronicznego zgłaszania zwolnień określonych w art. 10 ust. 16 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955 oraz z 2022 r. poz. ...).	Korzyści finansowe netto wynikające z systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Inne przychody netto z gospodarowania odpadami ze statków, np. z recyklingu. Inne rodzaje finansowania lub dotacje dla portów lub przystani morskich przeznaczone na gospodarowanie odpadami ze statków.

UZASADNIENIE

Potrzeba i cel projektu ustawy

W związku z wejściem w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116), zwanej dalej „dyrektywą PRF”, konieczne jest przyjęcie nowej ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków oraz wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955), zwanej dalej „ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”, oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2022 r. poz. 699), zwanej dalej „ustawą o odpadach”.

Obecnie problem gospodarki odpadami ze statków jest regulowany przez ustawę z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. 2020 r. poz. 1344), zwanej dalej „ustawą o portowych urządzeniach odbiorczych”, która implementuje dyrektywę 2000/59/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz. Urz. WE L 332 z 28.12.2000, str. 81).

Istnieje potrzeba uchylecia obecnie obowiązującej ustawy o portowych urządzeniach odbiorczych i opracowania nowego projektu ustawy w związku z licznymi zmianami wprowadzonymi dyrektywą PRF. Nowelizacja obowiązujących przepisów skutkowałaby naruszeniem konstrukcji i spójności ustawy o portowych urządzeniach odbiorczych.

Powyższe przepisy Unii Europejskiej wymagają transpozycji do polskiego porządku prawnego do dnia 28 czerwca 2021 r. Z uwagi na konieczność pilnej transpozycji przepisów dyrektywy 2019/883 projektodawca proponuje, aby ustawa weszła w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej.

Projekt ustawy zawiera przepisy w celu dokonania całkowitej transpozycji przepisów dyrektywy PRF i co do zasady nie zawiera przepisów wychodzących ponad jej materię. Zmiany względem obecnie obowiązujących przepisów wynikają z potrzeby dostosowania krajowego systemu prawnego do dyrektywy PRF. Wyjątek stanowi przewidywana nowelizacja art. 20f

ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, której celem jest harmonizacja systemu raportowania o wodach balastowych z systemem raportowania o odpadach oraz zmiana art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy o odpadach w celu dostosowania ogólnego reżimu odpadowego do systemu gospodarowania odpadami ze statków.

Nie jest możliwe osiągnięcie postawionego przed projektem ustawy celu przy użyciu innych środków.

Stan faktyczny

W czasie eksploatacji statków są generowane liczne odpady, które w wyniku zrzutu do morza mogą stanowić zagrożenie dla morskiej flory i fauny. Mimo że większość odpadów znajdujących się w morzach jest generowana przez źródła lądowe, to statki również w istotny sposób przyczyniają się do zanieczyszczenia mórz. Badania wskazują, że w akwenach Unii Europejskiej (UE) aż 32 % odpadów jest generowana przez źródła morskie. Jednocześnie szacuje się, że samych odpadów plastikowych wytworzonych przez statki trafia do oceanów od 4,8 mln ton do 12,7 mln ton rocznie.

Obecne regulacje międzynarodowe, w szczególności Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1987 r. poz. 101 i 102, z późn. zm.) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680), zwana dalej „Konwencją MARPOL”, określają warunki, pod jakimi statki mogą dokonywać zrzutu odpadów do mórz, oraz kategorie odpadów, które muszą być zdane do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Co do zasady na obszarze Morza Bałtyckiego jest zakazany zrzut odpadów przez statki. W polskim porządku prawnym obowiązki wynikające z Konwencji MARPOL są między innymi konkretyzowane przez ustawę o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, która co do zasady wprowadza obowiązek każdorazowego zdania w porcie odpadów ze statku. Statki są zwolnione z tego obowiązku w sytuacjach określonych w ustawie, tj. kiedy posiadają wystarczającą przestrzeń do przechowywania odpadów do chwili przybycia do następnego portu lub jeżeli kursują na liniach regularnych i uzyskały indywidualne zwolnienie właściwego dyrektora urzędu morskiego.

W celu umożliwienia statkom wywiązania się z powyższych obowiązków porty zapewniają im możliwość zdania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Ustawa o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków implementująca unijne przepisy nakłada na porty i przystanie morskie obowiązek utrzymywania odpowiedniej przepustowości portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, tzn. przystosowanych do odbioru wszystkich rodzajów oraz ilości odpadów generowanych przez statki. W związku z odbiorem odpadów ze statków jest pobierana opłata. Każdy statek jest obowiązany do wniesienia na rzecz portu opłaty za odbiór odpadów bez względu na to, czy zdejmuje on odpady. Porty określają limity, w zakresie których statek może, w ramach wniesionej opłaty, zdejmuje odpady. Jeżeli statek przekroczy wspomniane limity wnosi on opłatę dodatkową. Zazwyczaj porty określają limity w zależności od ostatniego portu zdania odpadów. W uproszczeniu, jeżeli statek wypływa z bardziej oddalonego portu, tym więcej odpadów może on zdejmuje w ramach opłaty za odbiór odpadów. W przypadku zdawania odpadów przez statek w innych warunkach i czasie niż określony przez port, jest on obowiązany do wniesienia opłaty specjalnej. Porty do odbioru odpadów ze statków zazwyczaj wykorzystują podmioty prywatne.

Istotnym podkreślenia w tym aspekcie jest fakt, że w 2019 r. odebrano w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej następujące ilości odpadów ze statków w porcie morskim w:

1) Szczecinie odpady wymienione w:

- załączniku I do Konwencji MARPOL: 2 330,76 m³,
- załączniku IV do Konwencji MARPOL: 684,75 m³,
- załączniku V do Konwencji MARPOL: 1 260,54 m³,
- załączniku VI do Konwencji MARPOL: 0 m³;

2) Świnoujściu odpady wymienione w:

- załączniku I do Konwencji MARPOL: 6347 m³,
- załączniku IV do Konwencji MARPOL: 695 m³,
- załączniku V do Konwencji MARPOL: 12 264 m³,
- załączniku VI do Konwencji MARPOL: 1 m³;

3) Gdańsku odpady wymienione w:

- załączniku I do Konwencji MARPOL: 1525 m³,
- załączniku IV do Konwencji MARPOL: 408 m³,
- załączniku V do Konwencji MARPOL: 4046 m³,
- załączniku VI do Konwencji MARPOL: brak danych;

4) Gdynia odpady wymienione w:

- załączniku I do Konwencji MARPOL: 8279 m³,
- załączniku IV do Konwencji MARPOL: 1951 m³,
- załączniku V do Konwencji MARPOL: 7867 m³,
- załączniku VI do Konwencji MARPOL: 490m³.

W portach regionu Morza Bałtyckiego trwają intensywne zmiany strukturalne mające na celu dostosowanie portów do wymagań rynku globalnego i lokalnego. Porty rozwijają zarówno infrastrukturę i suprastrukturę. Prowadzone są inwestycje w rozwój połączeń multimodalnych. W portach lub ich pobliżu są budowane nowe terminale oraz centra logistyczne i parki przemysłowe.

Podstawową zmianą strukturalną jest rozdzielenie funkcji administracyjnych portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej od funkcji eksploatacyjnych, co umożliwiło prywatyzację terminali portowych i podjęcie inwestycji na obszarach portowych przez inwestorów zagranicznych. Dzięki temu powstały między innymi: terminal DCT w Gdańsku, Gdynia Container Terminal oraz terminal LNG w Świnoujściu. W Gdańsku terminal DCT intensywnie rozwija obsługę transshipmentów oraz połączenia multimodalne. Polskie porty posiadają dobre połączenia drogowe z infrastrukturą krajową i europejskimi korytarzami transportowymi. Dla rozwoju komodalności istotne znaczenie mają istniejące połączenia kolejowe z krajową i europejską siecią kolejową. Połączenia kolejowe posiadają wszystkie terminale masowe i kontenerowe, a także większość terminali drobnicowych. Ponadto port w Szczecinie jest połączony z południem kraju Odrą, co pozwala na wykorzystanie przy dobrych stanach wody transportu śródlądowego. Odrębnym zagadnieniem jest jakość połączeń zarówno drogowych, kolejowych jak i rzecznych śródlądowych. Dostęp do portów Gdańska i Gdyni od strony lądu wyraźnie poprawi się z chwilą modernizacji linii kolejowej E75 oraz ukończenia budowy autostrady A1 wraz z siecią dróg dojazdowych i obwodnicy Gdańska.

Budowa nowych terminali w portach powoduje również zmiany strukturalne w ruchu do portów. Zmienia się ilość i wielkość statków wpływających i wypływających obsługiwanych przez dany port, jak również dzięki rozbudowie infrastruktury drogowej i kolejowej zwiększa się znacznie ruch przewozowy, przeładunkowy i do portów dociera coraz więcej ładunków finalnych. Ze względu na wskazane zmiany zwiększa się popyt na portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków i ich przepustowość. Czynnikiem wpływającym na poprawę sytuacji zbyt małej przepustowości portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków może być rozwój nowych technologii obróbki odpadów jeszcze na statku. Wymienione wyżej aspekty powinny być analizowane przez podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi. W przypadku stwierdzenia znacznych zmian w działalności portu w stosunku do wcześniejszych danych uwzględnionych we wcześniej uzgodnionym planie gospodarowania odpadami ze statków, podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi powinny podjąć działania w kierunku aktualizacji tych planów.

Różnice między dotychczasowym stanem prawnym a projektem ustawy

Art. 1 projektu ustawy określa zakres przedmiotowy regulacji, który obejmuje:

- a) obowiązki podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi w zakresie zapewnienia dostępu do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków,
- b) zasady sporządzania i zatwierdzania planów gospodarowania odpadami ze statków,
- c) zasady ustalania opłat z tytułu kosztów utrzymania i eksploatacji portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków,
- d) zasady sprawowania nadzoru przez organy administracji morskiej nad przestrzeganiem przepisów projektu ustawy.

Zakresowo projekt ustawy odpowiada obowiązującej ustawie o portowych urządzeniach odbiorczych.

Art. 2 projektu ustawy wskazuje zakres podmiotowy regulacji, który obejmuje:

- a) statki korzystające z portów lub przystani morskich,
- b) podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi, które zwykle przyjmują statki objęte zakresem projektowanej ustawy,

c) inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich, które zwykle przyjmują statki objęte zakresem projektowanej ustawy.

W odróżnieniu od obowiązującej ustawy o portowych urządzeniach odbiorczych, projekt ustawy wyraźnie włącza w zakres jej stosowania jedynie porty i przystanie morskie, które zwykle przyjmują statki, do których stosuje się projektowane przepisy.

Art. 3 projektu ustawy wyłącza z zakresu stosowania ustawy okręty marynarki wojennej i inne statki państwowe oraz statki uczestniczące w usługach portowych w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1). Na gruncie obecnie obowiązujących przepisów brak wyraźnego wyłączenia z zakresu ich stosowania statków świadczących usługi portowe. Mając na uwadze konieczność zapewnienia dostatecznej ochrony środowiska morskiego w ust. 2 projektodawca przewiduje instrument umożliwiający poddanie regulacjom ustawy wszystkie jednostki pływające określone w ust. 1.

Art. 4 projektu ustawy wskazuje, że w zakresie nieuregulowanym w ustawie stosuje się przepisy ustawy o odpadach oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska. Przepis ust. 2 odsyła do art. 10 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki w odniesieniu do obowiązków statków dotyczących gospodarki odpadami. Zaproponowane rozwiązanie ma na celu kompleksową regulację zagadnienia związanego z gospodarką odpadami ze statków.

Art. 5 projektu ustawy określa terminy zdefiniowane. W projekcie ustawy przewidziano następujące zmiany w zakresie definicji zawartych w obecnie obowiązującej ustawie o portowych urządzeniach odbiorczych:

- 1) wprowadzono definicję „armatora”, która obejmuje osobę, która przy użyciu własnego lub cudzego statku prowadzi działalność w środowisku morskim we własnym imieniu;
- 2) wprowadzono definicję „biernie poławianych odpadów” (pkt 2), która obejmuje odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych;

- 3) wprowadzono definicję „Narodowego Systemu SafeSeaNet” (pkt 4), która odwołuje się do Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji,
o którym mowa w art. 91 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2022 r. poz. 515), zwanej dalej „ustawą o bezpieczeństwie morskim”;
- 4) wprowadzono szerszą zakresowo definicję „odpadów ze statków” (pkt 5), która obejmuje wszelkie odpady, które są wytwarzane podczas eksploatacji statku lub załadunku
i rozładunku oraz czyszczenia, i które są objęte zakresem stosowania załączników I, II, IV, V i VI do Konwencji MARPOL, w tym pozostałości ładunku, a także biernie poławiane odpady. Obecnie obowiązujące przepisy nie obejmują pozostałości ładunkowych oraz odpadów wyszczególnionych w załączniku II do Konwencji MARPOL;
- 5) zmieniono definicję „portów i przystani morskich” (pkt 8), która obecnie obejmuje port lub przystań morską oraz przystanie plażowe w rozumieniu art. 2 pkt 2 i 2a ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491 i 1873) zwaną dalej ustawą o portach i przystaniach morskich, z uwzględnieniem kotwicowisk wchodzących w skład ich infrastruktury;
- 6) uszczegółowiono definicję „pozostałości ładunku” (pkt 10), zgodnie z którą termin ten oznacza pozostałości jakichkolwiek ładunków na pokładzie lub w ładowniach, czy zbiornikach, które pozostają po zakończonych operacjach załadunku i rozładunku, wraz z nadwyżkami po ładowaniu i rozładowaniu oraz resztkami, zarówno w stanie mokrym, jak i suchym, lub zawiesiny w wodzie przepływającej, z wyłączeniem pyłu ładunku pozostającego na pokładzie po zmiataniu oraz pyłów na powierzchniach zewnętrznych statku;
- 7) wprowadzono definicję „przetwarzania” (pkt 11), która odpowiada definicji zawartej w ustawie o odpadach;

- 8) wprowadzono definicję „rekreacyjnej jednostki pływającej” (pkt 12), która odpowiada definicji, którą projekt ustawy wprowadza do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki;
- 9) wprowadzono autonomiczną definicję „statku” (pkt 13), która odpowiada definicji zawartej w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki;
- 10) wprowadzono definicję „statku rybackiego” (pkt 14), która odpowiada definicji zawartej w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Art. 6 projektu ustawy określa obowiązki podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi w zakresie dostępu do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Istotną zmianą przewidzianą w projekcie ustawy jest wprowadzenie wymogu zapewnienia selektywnej zbiórki odpadów, który został przewidziany w dyrektywie PRF. W przepisie ust. 2 został dookreślony aspekt odpowiedniej przepustowości portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Ponadto art. 6 ust. 4 projektowanej ustawy nakłada na podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi obowiązek organizacji procesu odprowadzania i odbioru odpadów ze statków w sposób, który zapewni maksymalne bezpieczeństwo osób przebywających w portach oraz dla środowiska.

Art. 7 projektu ustawy nakłada na podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązek zapewnienia odbioru odpadów ze statków. W porównaniu z obowiązującą ustawą o portowych urządzeniach odbiorczych projekt ustawy nakłada na porty obowiązek odbioru szerszego zakresu odpadów ze statków, w tym pozostałości ładunku i odpady wymienione w załączniku II do Konwencji MARPOL, które nie są objęte zakresem obowiązujących przepisów. Jednocześnie projekt ustawy zobowiązuje podmioty zarządzające portem lub przystanią morską do wydania pokwitowania odbioru odpadów ze statku. W ust. 6 i 7 określono elementy obligatoryjne i fakultatywne ww. pokwitowania. W tym zakresie przewidziano również w projekcie ustawy delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór formularza pokwitowania. Z obowiązku wydania pokwitowania odbioru odpadów ze statków są zwolnione przystanie morskie, które posiadają jedynie samoobsługowe portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków. Dyrektor urzędu morskiego wprowadza do Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o nazwach i lokalizacjach przystani morskich zwolnionych z obowiązku wydania

pokwitowania. W zakresie obowiązków podmiotów dokonujących naprawy, wymiany, montażu lub demontażu znajdujących się na statku urządzeń i instalacji zawierających substancje zubożające warstwę ozonową, w ust. 9 omawianego przepisu projekt ustawy odwołuje się do aktualnie obowiązującego, tj. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1005/2009 z dnia 16 września 2009 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz. Urz. WE L 286 z 31.10.2009, str. 13).

Art. 8 projektu ustawy nakłada na podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi obowiązek zapewnienia odpowiedniego i aktualnego przeszkolenia dla pracowników obsługujących portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków. Szkolenie powinno być powtórzone w przypadku wprowadzenia istotnych zmian w zakresie sposobu odbioru odpadów ze statków. Dotychczasowe przepisy nie przewidywały obowiązków zarządzających portem lub przystanią morską w tym zakresie. Jest to realizacja wymogu przewidzianego w art. 15 dyrektywy PRF, który w swej istocie dotyczy podmiotów świadczących obsługę odbioru odpadów ze statków, które w ramach zawieranych umów z podmiotami zarządzającymi portami lub przystaniami morskimi powinny być zobligowane do spełnienia obowiązków w ww. zakresie. Powyższe rozwiązania mają na celu stworzenie bezpiecznego, wydajnego i społecznie odpowiedzialnego sektora morskiego, który będzie przyciągać wykwalifikowanych pracowników i zapewni równie warunki działania na terenie całej UE.

Art. 9 projektu ustawy nakłada na podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązek sporządzania co dwa lata raportu obejmującego dane dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Określony został zakres oraz tryb zatwierdzania raportów. Na gruncie obecnie obowiązujących przepisów raporty są składane co 5 lat. Obowiązek ten nie wynika wprost z dyrektywy PRF, lecz służy realizacji obowiązku sprawozdawczego nałożonego na państwa członkowskie UE, o którym mowa w art. 8 ust. 7 dyrektywy PRF. Gromadzenie danych w szerszym zakresie gwarantuje możliwość zwiększonej kontroli i monitoringu w zakresie ochrony środowiska morskiego, a także umożliwia podjęcie potencjalnych działań zaradczych przez administrację morską. Na podstawie tych przepisów państwa członkowskie zapewniają gromadzenie danych dotyczących objętości i ilości biernie poławianych odpadów oraz przekazują te dane Komisji Europejskiej, która co dwa lata publikuje zbiorcze sprawozdanie. Na podstawie danych z raportów dyrektor urzędu morskiego przygotowuje zbiorcze zestawienie dotyczące objętości i ilości biernie poławianych odpadów, które następnie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest

obowiązany przekazać do Komisji Europejskiej. W ust. 7 określa się upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór formularza ww. raportów.

Art. 10 projektu ustawy nakłada na podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi obowiązki informacyjne dotyczące procesu odbioru odpadów ze statków. W porównaniu do ustawy o portowych urządzeniach odbiorczych projekt ustawy przewiduje obowiązek podania informacji w języku polskim i angielskim oraz ich wprowadzenia przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską do Narodowego Systemu SafeSeaNet. Łatwa dostępność danych m.in. w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest istotna z punktu widzenia działalności armatorów jako uczestników transportu morskiego. Sprawna wymiana tzw. informacji morskiej (SafeSeaNet) stanowi znaczący aspekt w bieżącej działalności operacyjnej armatorów, a także portów lub przystani morskich.

Art. 11 projektu ustawy nakłada na podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązek informowania o braku dostępności odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie lub przystani morskiej zawinięcia statku, jeżeli jest w posiadaniu tych danych. Zaproponowane rozwiązanie pozwala kapitanom statków na odpowiednią organizację pracy na trasie danego rejsu, a także pośrednio ogranicza możliwości zrzutów odpadów ze statków do morza.

Art. 12 projektu ustawy ustanawia procedurę zgłaszania informacji o braku odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Istotną zmianą w porównaniu do obowiązujących przepisów jest umożliwienie zgłaszania nieprawidłowości w państwach trzecich za pośrednictwem polskich organów administracji, które są obowiązane w tej sprawie przekazać zgłoszenie IMO oraz państwu, którego zgłoszenie dotyczy. Ponadto projekt ustawy przewiduje ujednolicenie procedur dokonywania zgłoszeń nieprawidłowości zarówno w polskich, jak i zagranicznych portach lub przystaniach morskich.

Zgodnie z art. 4 ust. 5 dyrektywy PRF państwa członkowskie są obowiązane zagwarantować, aby każda strona zaangażowana w odprowadzanie lub odbiór odpadów ze statków dysponowała odpowiednimi instrumentami odszkodowawczymi wskutek nieuzasadnionego opóźnienia. Na gruncie polskiego porządku prawnego w tym aspekcie znajdują zastosowanie art. 361–363 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2020 r. poz. 1740, z późn. zm.).

Art. 13 projektu ustawy nakłada na podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązek opracowania planu gospodarowania odpadami ze statków. Jest to swoisty instrument zapewniający odpowiedniość portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. W porównaniu z obecnym stanem prawnym przewidziano szereg zmian w projekcie ustawy. Przepis ust. 2 umożliwia przygotowanie wspólnego planu gospodarowania odpadami ze statków dla bezpośrednio sąsiadujących ze sobą portów lub przystani morskich znajdujących się w tym samym województwie – jest to istotne *novum* z punktu widzenia praktyczności proponowanych regulacji. W ust. 3 rozszerzono krąg podmiotów, z którymi powinny być konsultowane plany gospodarowania odpadami, przez dodanie odbiorców odpadów ze statków, organizacji realizujących obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz organizacje społeczne. W ust. 4 projektodawca określił zakres danych osobowych przetwarzanych w procesie ww. konsultacji.

Art. 14 projektu ustawy określa enumeratywnie elementy planów gospodarowania odpadami ze statków o charakterze obligatoryjnym oraz fakultatywnym. Wymienione elementy są zgodne z załącznikiem nr 1 do dyrektywy PRF, który precyzuje wymogi dotyczące planów odbioru i zagospodarowania odpadów ze statków.

Art. 15 projektu ustawy określa tryb zatwierdzania planów gospodarowania odpadami ze statków. W porównaniu do obowiązujących przepisów niezmienną kwestią pozostają organy właściwe do wydania decyzji w zakresie ww. planów (marszałek województwa lub starosta). W ust. 2 i 3 zostały wymienione elementy obligatoryjne wniosku o zatwierdzenie ww. planów. W ust. 4 projektodawca przewidział upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór formularza wniosku w sprawie zatwierdzania planów gospodarowania odpadami ze statków.

Art. 16 projektu ustawy wskazuje, że plany gospodarowania odpadami ze statków powinny być ponownie zatwierdzane co 5 lat. Na podstawie obecnie obowiązujących przepisów ponowne zatwierdzenie odbywa się co 3 lata. Wydłużenie ww. okresu przewidziane w dyrektywie PRF stanowi korzystne rozwiązanie dla podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi zarówno z punktu widzenia finansowego jak i administracyjnego. Ponadto ust. 2 wprowadza obowiązek ponownego zatwierdzenia planów w przypadku znaczących zmian w funkcjonowaniu portów lub przystani morskich. Przepis ust. 3 zawiera

przykładowe wyliczenie sytuacji, które należy uznać za znaczące zmiany w rozumieniu ust. 2. Jednocześnie w przypadku ponownego zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków podmiot zarządzający portem lub przystanią morską jest obowiązany do przeprowadzenia ponownych konsultacji. Proponowana regulacja ma na celu zapewnienie pewnej spójności planów gospodarowania odpadami ze statków z szeroko pojętą działalnością portów lub przystani morskich, która w przyszłości będzie ewoluowała wraz z realizacją założeń przewidzianych np. w Europejskim Zielonym Ładzie.

Art. 17 projektu ustawy wskazuje, że podmiot zarządzający małym portem, innym niż ten, o którym mowa w art. 2 pkt 3 ustawy o portach i przystaniach morskich, lub przystanią morską o charakterze niehandlowym i o nieczęstym lub niewielkim ruchu wyłącznie rekreacyjnych jednostek pływających, może złożyć do organu właściwego do zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków wniosek o zwolnienie go z obowiązku przygotowania planu gospodarowania odpadami ze statków. Warunkiem uzyskania zwolnienia jest posiadanie przez te podmioty portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków zintegrowanych z systemem gospodarowania odpadami komunalnymi zarządzanymi przez gminę lub w jej imieniu. W ust. 2 projektodawca określił enumeratywnie elementy, które powinien zawierać ww. wniosek o zwolnienie z obowiązku sporządzania planów gospodarowania odpadami ze statków. W ust. 3 i 4 określa się obowiązki informacyjne nałożone na organy wydające decyzję oraz dyrektorów urzędów morskich w zakresie udzielonych zwolnień. Projektowana regulacja ma na celu odciążenie władz lokalnych oraz ułatwienie w zakresie gospodarowania odpadami ze statków w niewielkich portach, cumowiskach czy marinach.

Art. 18 projektu ustawy nakłada na inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich obowiązek przestrzegania postanowień planów gospodarowania odpadami ze statków, o których mowa w art. 13. Dotyczy on zatwierdzonych planów gospodarowania odpadami ze statków dla danego portu lub przystani morskiej. Rozwiązanie to determinuje objęcie przepisami projektowanej ustawy wszystkie podmioty zarządcze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 19 projektu ustawy określa rodzaje opłat ponoszonych przez statki za odprowadzenie i przetwarzanie odpadów innych niż pozostałości ładunkowe. Projektowane przepisy w zakresie opłat wprowadzają liczne zmiany względem obecnego stanu prawnego.

System opłat przewidziany w ustawie stanowi materializację określonej w dyrektywie PRF zasady „zanieczyszczający płaci”, która koncentruje ciężar ponoszenia opłat na armatorów statków zawijających do portów lub przystani morskich. Projektodawca wyróżnił trzy rodzaje opłat: pośrednią (stanowiącą *novum* zgodnym z unijną zasadą „*no-special-fee*”) – uiszczaną przez armatora statku zawijającego do danego portu lub przystani morskiej niezależnie od faktu zdawania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, dodatkową – pobieraną przez podmioty zarządzające portami lub przystaniamiorskimi w sytuacji, gdy następuje odbiór odpadów nieobjętych opłatą pośrednią i specjalną – pobieraną, gdy odbiór odpadów ze statków następuje na warunkach, które nie zostały przewidziane w przyjętych planach gospodarowania odpadami ze statków. Tak zdefiniowany system opłat ma zapewnić podmiotom zarządzającym portami lub przystaniamiorskimi stosowną rekompensatę kosztów ponoszonych w zakresie gospodarowania odpadami ze statków.

Art. 20 projektu ustawy definiuje opłatę pośrednią, do której wnoszenia są obowiązane statki każdorazowo przy zawinięciu do portów i przystani morskich. Zgodnie z ust. 2 opłata pośrednia powinna w pełni pokrywać koszty administracyjne obsługi portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz przynajmniej 30% całkowitych bezpośrednich kosztów odprowadzenia odpadów ze statków. Jednocześnie w ramach opłaty pośredniej powinny być przyjmowane wszystkie odpady wyszczególnione w załączniku V do Konwencji MARPOL, pod warunkiem że statek nie zdaje ich w nadmiernej ilości, tj. jeżeli ich ilość przekracza maksymalną pojemność magazynowania statku, która jest deklarowana zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, o którym mowa w art. 10 ust. 6 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki zmienianą projektowaną ustawą. Projekt ustawy przewiduje również prawo statków do zdania biernie poławianych odpadów bez ponoszenia dodatkowych opłat. Zgodnie z wymogami dyrektywy PRF w ust. 5 i 6 projektodawca wskazał, że opłata pośrednia nie obejmuje odbioru i przetwarzania odpadów pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych, natomiast od statku, który przebywa na kotwiczowisku wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej bez zamiaru zawinięcia do portu lub przystani morskiej, opłata pośrednia nie jest pobierana. Przepis ust. 6 pkt 2 wskazuje, iż opłata pośrednia nie jest pobierana od statków, które uzyskały stosowne zwolnienie na mocy art. 16 ust. 10 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Art. 21 projektu ustawy przewiduje, że za koszt odbioru i przetwarzania odpadów nieuwzględnionych w opłacie pośredniej porty mogą pobierać opłatę dodatkową. Przepisy projektu ustawy nie stoją jednak na przeszkodzie, aby odbiór odpadów ze statków był w całości pokrywany przez odpowiednio skalkulowaną opłatę pośrednią. Odbiór odpadów wyszczególnionych w załączniku V do Konwencji MARPOL, których ilość przekracza maksymalną pojemność magazynowania statku, podlega opłacie dodatkowej. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie, aby koszty związane z odbiorem tej wyjątkowo dużej ilości odpadów nie spowodowały nieproporcjonalnego obciążenia systemu pokrywania kosztów w danym porcie lub przystani morskiej.

Art. 22 projektu ustawy wskazuje, że odbiór odpadów ze statków w czasie i w warunkach innych niż określone w planie gospodarowania odpadami ze statków następuje za opłatą specjalną, która podobnie jak opłata dodatkowa ma na celu eliminację nadmiernego obciążenia systemu pokrywania kosztów w danym porcie lub przystani morskiej.

Art. 23 projektu ustawy określa ogólne zasady systemów opłat obowiązujących w portach i przystaniach morskich, zgodnie z którymi są one ustalane przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, zaś wszelkie opłaty zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”, będącą istotą dyrektywy PRF, są uiszczane przez statek na rzecz ww. podmiotów. Opłaty mogą być pobierane wraz z opłatami portowymi, o których mowa w ustawie o portach i przystaniach morskich, pod warunkiem zapewnienia możliwości odróżnienia tych opłat. W ust. 4 projektodawca wskazuje, że opłaty obejmują kategorie kosztów i przychodów netto związanych z funkcjonowaniem portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i zarządzaniem nimi określonych w załączniku do ustawy (odpowiadający załącznikowi 4 do dyrektywy PRF).

Art. 24 projektu ustawy określa kryteria, na podstawie których może być różnicowana oraz obniżana wysokość opłat. W tym kontekście należy podkreślić, że obecnie często spotykana praktyka polegająca na różnicowaniu ilości odpadów, które statek może zdać w ramach opłaty za odbiór odpadów ze statków w zależności od ostatniego portu zdania odpadów, nie jest zgodna z projektowanymi przepisami.

Art. 25 projektu ustawy zobowiązuje armatora do pokrycia kosztów zdania pozostałości ładunku do portowych urzędów do odbioru odpadów ze statków. W związku z faktem, że pozostałości ładunku stanowią własność właściciela ładunku oraz często mają wartość ekonomiczną, koszt ich odbioru nie jest objęty zakresem opłat, o których mowa w art. 19 projektowanej ustawy. Jednocześnie zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu nie stosuje się do sytuacji, w których odbiorca ładunku zapewni odbiór pozostałości ładunku ze statku. Celem tego przepisu jest umożliwienie kontynuacji dotychczasowej praktyki, zgodnie z którą to odbiorca ładunku zapewniał odbiór pozostałości ładunkowych.

Art. 26 projektu ustawy upoważnia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich do dokonywania kontroli przestrzegania i stosowania przepisów projektowanej ustawy. Przepis ust. 3 zawiera elementy, jakie powinno zawierać upoważnienie do przeprowadzenia kontroli. W ust. 4 projektodawca określił zakres przedmiotowy kontroli. W ust. 6–15 określone została procedura pokontrolna. Jednocześnie organy mogą występować w charakterze oskarżycieli publicznych w sprawach o wykroczenia. Zapewnienie skutecznej kontroli administracji morskiej w zakresie projektowanych regulacji jest pożądane dla zapewnienia właściwej realizacji polityki ochrony środowiska morskiego.

Art. 27 projektu ustawy wskazuje, że minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest właściwym organem kontrolnym w sprawach dotyczących portów i przystani morskich, w stosunku do których zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje właściwy terenowo dyrektor urzędu morskiego. W stosunku do pozostałych portów lub przystani morskich odpowiedzialność za przeprowadzenie kontroli spoczywa na właściwym terenowo dyrektorze urzędu morskiego.

Art. 28 projektu ustawy określa obowiązki organów administracji w przypadku otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 12 ust. 2 projektu ustawy. Projektowany przepis wskazuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej jako właściwy organ do przekazania zgłoszenia do Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) lub państwa trzeciego.

Art. 29 projektu ustawy określa obowiązki ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich w przypadku otrzymania zgłoszenia od IMO lub państwa trzeciego o nieprawidłowościach w polskich portach w zakresie odbioru odpadów ze

statków. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w przypadku otrzymania zgłoszenia o nieprawidłowościach jest obowiązany przeprowadzić kontrolę lub przekazać zgłoszenie do dyrektora właściwego urzędu morskiego, który następnie jest obowiązany przeprowadzić postępowanie kontrolne we wskazanym porcie lub przystani morskiej. O wynikach postępowania kontrolnego minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje państwo zgłaszające oraz IMO zgodnie z zasadami określonymi w cyrkularzu IMO sygnatura: MEPC.1/Circ.834/Rev.

Art. 30 projektu ustawy wprowadza przepisy przewidujące odpowiedzialność za wykroczenia dla osób upoważnionych przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską do organizacji procesu gospodarki odpadami ze statków, którzy nie będą realizować obowiązków zgodnie z zasadami przewidzianymi w projektowanej ustawie.

Art. 31 projektu ustawy wprowadza administracyjne kary pieniężne, które mogą być nałożone na podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi za nieprzestrzeganie przepisów niniejszej ustawy. Celem ustanowienia tych kar, które nie zostały inkorporowane do ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków jest dostosowanie przepisów regulujących funkcjonowanie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków do pozostałych przepisów środowiskowych. Co do zasady ustawy z zakresu prawa ochrony środowiska wprowadzają dotkliwe kary administracyjne za nieprzestrzeganie obowiązków środowiskowych.

W ust. 2 projektodawca określił odpowiedzialność innych podmiotów zarządzających terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich, które nie przestrzegają planu gospodarowania odpadami ze statków w zakresie procedur i wymagań w nim ujętych, zarówno o charakterze obligatoryjnym, jak i fakultatywnym. Nałożenie kary pieniężnej będzie możliwe jedynie w odniesieniu do nieprzestrzegania procedur i wymagań ustanowionych w zatwierdzonym dla danego portu lub przystani morskiej planu gospodarowania odpadami ze statków.

Jednocześnie wprowadzenie omawianych przepisów sankcyjnych służy zapewnieniu efektywności prawa UE, którego implementację stanowi projekt niniejszej ustawy.

Art. 32 projektu ustawy zakłada wymierzanie kar administracyjnych, o których mowa w art. 31 projektu ustawy, w drodze decyzji zgodnie z procedurą przewidzianą w przepisach działu IVA ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.

U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), w której m.in. zostały określone przesłanki nakładania administracyjnych kar pieniężnych przez organy administracji publicznej (art. 189d kpa).

Art. 33 projektu ustawy wprowadza zmiany do ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Projektowane przepisy przewidują zmiany w następującym zakresie:

- 1) nowelizację art. 4 przez dokonanie zmian terminów zdefiniowanych polegających na:
 - a) uszczegółowieniu definicji „statku” przez wprowadzenie statku rybackiego do przykładowego katalogu jednostek objętych tą definicją oraz
 - b) wprowadzeniu definicji:
 - „portu lub przystani morskiej” oraz wskazanie, że w ich skład wchodzi również kotwiczowiska będące częścią infrastruktury portowej. Ponadto objęto tą definicją również przystanie plażowe, gdyż stanowią one porty w rozumieniu art. 2 pkt 9 dyrektywy PRF,
 - „odpadów ze statków” odpowiadającej definicji inkorporowanej do projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków,
 - „portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków” odpowiadającej definicji inkorporowanej do projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków,
 - „rekreacyjnej jednostki pływającej”, która oznacza statek sportowy o długości kadłuba wynoszącej 2,5 m lub większej,
 - „dostatecznej pojemności magazynowania”, która oznacza wystarczającą ilość miejsca do przechowywania odpadów na statku od momentu wypłynięcia z portu lub przystani morskiej do zawinięcia do następnego portu lub przystani morskiej, z uwzględnieniem odpadów, które prawdopodobnie zostaną wytworzone podczas rejsu,
 - „ustalonego harmonogramu podróży”, która oznacza ruch oparty o opublikowany lub planowany rozkład wypłynięć i wpłynięć statku do określonych portów lub przystani morskich albo powtarzające się odcinki podróży o charakterze cyklicznym,

- „regularnych zawinięć do portów lub przystani morskich”, która oznacza powtarzające się podróże tego samego statku o stałym charakterze między określonymi portami lub przystaniamiorskimi albo serię rejsów z i do tego samego portu lub przystani morskiej bez pośrednich zawinięć,
- „częstych zawinięć do portów lub przystani morskich”, która oznacza zawinięcia statku w tym samym porcie lub przystani morskiej co najmniej raz na dwa tygodnie,
- „Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego”, którego funkcjonowanie jest przewidziane na gruncie ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim,
- „Systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej”, którego funkcjonowanie przewiduje prawo UE,
- „GISIS”, która oznacza Światowy Zintegrowany System Informacji Żeglugowej ustanowiony przez IMO;

2) nadanie nowego brzmienia art. 10, w którym wprowadzono następujące zmiany w porównaniu do obecnie obowiązujących przepisów:

a) w ust. 1 wyłączono stosowanie art. 10 do statków uczestniczących w usługach portowych w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1),

b) w ust. 2 i 3 określono obowiązek kapitana statku lub jego przedstawiciela w zakresie tzw. „wcześniejszego powiadomienia o odpadach”, a także dookreślono tryb przekazywania tych informacji,

c) w ust. 4 odmiennie określono krąg statków obowiązanych do raportowania o odpadach ze statków znajdujących się na statku przez wskazanie, że obowiązek ten obejmuje statki o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i większej, przy czym wyłączono statki rybackie, statki zabytkowe, rekreacyjne jednostki pływające o długości mniejszej niż 45 metrów; podkreślić należy, że na gruncie projektu ustawy nie wszystkie statki rybackie będą wyłączone z obowiązku raportowania o odpadach, lecz jedynie te jednostki, których długość jest mniejsza niż 45 metrów,

- d) w ust. 5 określono obowiązek przechowywania informacji o odpadach na statku w postaci elektronicznej do czasu zawinięcia do następnego portu oraz udostępniania tych informacji na żądanie właściwych organów inspekcyjnych, organów administracji publicznej sprawującej nadzór nad przestrzeganiem przepisów projektowanej ustawy oraz odbiorców odpadów ze statków, którym zlecono obowiązek ich zagospodarowania,
- e) w ust. 6 przewidziano upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór formularza, na którym są przekazywane informacje o odpadach na statku,
- f) w ust. 7 zobowiązuje się statki do zdawania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, których zrzut do Morza Bałtyckiego jest zabroniony,
- g) w ust. 8 przewidziano wyjątki od obowiązku każdorazowego zdania odpadów przez statki, które w uproszczeniu dotyczą sytuacji, w których statek posiada wystarczającą pojemność magazynową odpadów do czasu przybycia do następnego portu,
- h) w ust. 9 wskazano podmiot oraz tryb określania tzw. „dostatecznej pojemności magazynowania odpadów na statku” – czynnika istotnego dla określenia, czy statek może być zwolniony z obowiązku zdania odpadów ze statków. Dostateczna pojemność magazynowania powinna być obliczana zgodnie z kryteriami przyjętymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/89 z dnia 21 stycznia 2022 r. ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 w odniesieniu do metody, którą należy stosować do obliczania dostatecznej pojemności magazynowania (Dz. Urz. UE L 15 z 24.01.2022, str. 1),
- i) w ust. 10 przewidziano zwolnienie statków przebywających na kotwiczowisku bez zamiaru zawinięcia do portu z obowiązku informowania o odpadach i ich zdawania,
- j) w ust. 13 określono, że brak odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie lub przystani morskiej zawinięcia statku, który uniemożliwia skorzystanie ze zwolnienia z obowiązku zdania odpadów ze statków, powinien być stwierdzony na podstawie danych dostępnych w Systemie SafeSeaNet Unii Europejskiej lub GISIS,

k) w ust. 14 i 15 zobowiązano kapitana statku lub jego przedstawiciela do wprowadzenia danych zawartych w pokwitowaniu odbioru odpadów ze statków do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego oraz wprowadzono obowiązek przechowywania tych danych na statku przez co najmniej dwa lata.

Obowiązek posiadania na statku: książek zapisów olejowych wynika z prawidła 17 i 36 w załączniku I do Konwencji MARPOL, książek zapisów ładunkowych – z prawidła 15 w załączniku II do Konwencji MARPOL, zaś książek zapisów postępowania z odpadami ze statków lub planów postępowania z odpadami ze statków – określone są w prawidło 10 w załączniku V do Konwencji MARPOL,

l) w ust. 16 zmieniono zasady udzielania przez dyrektora urzędu morskigo, w drodze decyzji, zwolnienia od obowiązku wcześniejszego powiadomienia o odpadach, każdorazowego zdawania odpadów ze statku przed opuszczeniem portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej. Do najistotniejszych zmian należy nałożenie na statek obowiązku wykazania istnienia porozumienia zawartego z portem, w którym zamierza on regularnie zdawać odpady. Jednocześnie o tym porozumieniu muszą być poinformowane wszystkie porty zawinięcia statku,

m) w ust. 17 i 18 określono elementy wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, a także wskazano enumeratywnie zakres dokumentacji niezbędnej do dołączenia do tego wniosku,

n) w ust. 19 określono konieczność sporządzenia tłumaczenia przysięgłego dokumentów, o których mowa w ust. 18,

o) w ust. 20 określono, że zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, udziela się na okres odpowiadający terminowi obowiązywania umowy zawartej z portem, lecz na okres nie dłuższy niż 2 lata. Celem projektowanej regulacji jest zapewnienie, że warunki uzgodnienia w zakresie gospodarowania odpadami potwierdzone umową zawartą między armatorem a podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską albo odbiorcą odpadów pozostają niezmienione oraz w dalszym ciągu mogą stanowić podstawę do udzielenia zwolnienia, o którym mowa w ust. 16,

p) w ust. 21 wskazuje się, że dyrektor właściwego urzędu morskiego przekazuje decyzję podmiotowi zarządzającemu portem lub przystanią morską, którego dotyczy zwolnienie z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów ze statków,

r) w ust. 22 nałożono na dyrektora urzędu morskiego obowiązek informowania za pośrednictwem Narodowego Systemu SafeSeaNet o zwolnieniach, o których mowa powyżej,

s) w ust. 23 określono enumeratywny katalog informacji, które zawiera zaświadczenie o zwolnieniu

z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach na statku,

t) w ust. 24 przewidziano upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór wniosku o wydanie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 16, oraz wzór zaświadczenia o udzielonym zwolnieniu,

u) w ust. 25 i 26 doprecyzowano, że statek ma obowiązek zdać odpady mimo posiadania zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, jeżeli nie posiada on dostatecznej pojemności magazynowania przeznaczonej na wszystkie odpady, które zostały zgromadzone i które powstaną podczas planowanego rejsu statku do następnego portu lub przystani morskiej zawinięcia. W przypadku niedopełnienia ww. obowiązku właściwy dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany poinformować o tym fakcie właściwe władze w porcie lub przystani morskiej, do którego ma zawinąć statek.

3) zmianę brzmienia art. 20f ust. 2 przez wskazanie Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego jako właściwego systemu do raportowania o ilościach wód balastowych

i przeprowadzonych operacjach balastowych. Celem niniejszej zmiany jest harmonizacja systemu raportowania o wodach balastowych i odpadach;

4) dodanie do art. 26 pkt 4, który jednoznacznie określa kompetencje dyrektorów urzędów morskich do kontrolowania przestrzegania i stosowania przez statki przepisów dotyczących gospodarki odpadami. Należy podkreślić w tym miejscu, że dyrektorzy urzędów morskich powinni rozdzielić obowiązki związane z przeprowadzeniem kontroli między inspekcją państwa portu i inspektoratem

ochrony środowiska morskiego. Ponadto należy wskazać, że dyrektywa PRF nakłada na państwa członkowskie obowiązek inspekcji 15% ogólnej liczby pojedynczych statków zawijających rocznie do portów lub przystani morskich;

- 5) w art. 28a skreślenie wyrazów „i pozostałości ładunkowych” w związku ze zmianą definicji odpadów ze statków, która obecnie obejmuje pozostałości ładunku;
- 6) w art. 36a dodano pkt 11, który wprowadza administracyjną karę pieniężną za nieinformowanie o odpadach ze statków na statku;
- 7) w art. 37 dodano pkt 23, który wprowadza administracyjną karę pieniężną za niewywiązanie się przez kapitana statku lub innego odpowiedzialnego członka załogi z obowiązku zdania odpadów ze statków przez statek zgodnie z przepisami ustawy. Należy podkreślić, że wprowadzenie powyższych sankcji jest niezbędne do zapewnienia efektywności przepisów dotyczących odpadów ze statków oraz w celu wywiązania się z obowiązków nałożonych przez prawo UE.

Art. 34 projektu ustawy zakłada zmianę art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy o odpadach w celu określenia podmiotu uznawanego za wytwórcę odpadów ze statku. Zmiana definicji wytwórcy odpadów nie jest wprost przewidziana w dyrektywie PRF. Wynika jednak z potrzeby dostosowania ogólnego reżimu odpadowego do systemu gospodarowania odpadami ze statków. Należy podkreślić, że wytwórca odpadów posiada liczne obowiązki na podstawie ustawy o odpadach. Spełnienie tych obowiązków przez statki o obcej przynależności wiązałoby się z nieproporcjonalnymi obciążeniami dla tych jednostek. W związku z tym istnieje konieczność wskazania podmiotów świadczących usługi odbioru odpadów w porcie lub przystani morskiej jako wytwórców odpadów odbieranych ze statków.

Art. 35 projektu ustawy przewiduje, że pierwszy raport dotyczący funkcjonowania i wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków powinien być złożony w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy i obejmować okres roku kalendarzowego poprzedzającego jej wejście w życie, tj. 2021 r. Zaproponowane rozwiązanie jest zdeterminowane koniecznością właściwej realizacji obowiązków nałożonych na administrację morską, a które zostały przewidziane przepisami UE.

Art. 36 projektu ustawy przewiduje, że w ciągu 8 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy podmioty zarządzające portem lub przystanią morską są obowiązane do złożenia do zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków dostosowanego do wymagań określonych w projektowanej ustawie. Jednocześnie plany gospodarowania odpadami ze statków sporządzone na podstawie obowiązujących przepisów pozostaną w mocy do chwili zatwierdzenia nowego uaktualnionego planu, lecz nie dłużej niż rok od wejścia w życie projektowanej ustawy. Wszelkie postępowania dotyczące zatwierdzenia planów gospodarowania odpadami ze statków prowadzone na podstawie obowiązujących przepisów będą kontynuowane na podstawie przepisów niniejszego projektu ustawy. Przepis ust. 4 umożliwi portom lub przystaniom morskim na dostosowanie opłat (przez wprowadzenie taryf lub cenników razem z nowymi planami gospodarowania odpadami ze statków) do wymogów określonych w art. 19–25 projektowanej ustawy. Proponowane rozwiązania pozwolą na skuteczną realizację przepisów dyrektywy PRF do czasu wydania odpowiedniego rozporządzenia wykonawczego do ustawy.

Art. 37 projektu ustawy zakłada pozostawienie w mocy aktów wykonawczych wydanych na podstawie obowiązującej ustawy o portowych urządzeniach odbiorczych oraz art. 10 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki w jego obecnym brzmieniu do chwili wydania nowych rozporządzeń do projektowanej ustawy. Utrzymanie ww. aktów wykonawczych jest niezbędne dla zapewnienia niezakłóconego funkcjonowania systemu odbioru odpadów ze statków w procesie przejściowym, tj. wydania aktów wykonawczych przewidzianych w niniejszym projekcie ustawy.

W art. 38 projektu ustawy uchyla się obowiązującą ustawę z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2020 r. poz. 1344).

W art. 39 projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. W ocenie ustawodawcy zaproponowany okres *vacatio legis* jest odpowiedni, aby podmioty, których dotyczą przepisy projektowanej ustawy, miały możliwość zapoznania się z nowymi przepisami oraz proponowanymi zmianami. Należy zwrócić uwagę, że przepisy projektowanej ustawy zawierają upoważnienie do wydania aktów wykonawczych, których przyjęcie jest niezbędne celem pełnej transpozycji przepisów dyrektywy do polskiego porządku prawnego. Ponadto podkreślenia wymaga istota oraz charakter art. 37, zgodnie z którym do rozporządzeń wykonawczych, o których mowa w projektowanej ustawie, moc

obowiązującą zachowują przepisy obowiązującej ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. z 2020 r. poz. 1344). Przyjęcie mechanizmu legislacyjnego określonego w art. 37 jest konieczne z punktu widzenia zapewnienia właściwej realizacji zadań nałożonych na administrację morską, a które są zdeterminowane przyjęciem przedmiotowych rozwiązań prawnych na szczeblu unijnym.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491 i 1873) Zarządcą Morskiego Portu Gdańsk S.A., Morskiego Portu Gdynia S.A, Morskich Portów Szczecin i Świnoujście są spółki akcyjne z udziałem Skarbu Państwa, jak i samorządów. Z uwagi na fakt, że regulacje przewidziane w projekcie ustawy pośrednio dotyczą jednostek samorządu terytorialnego, projekt ustawy podlegał zaopiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, która wydała pozytywną opinię.

Do projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków w zakresie czynności wymagających przetwarzania danych osobowych przewidzianych m.in. w art. 13 ust. 3 mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Ustawa o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Juliusz Stępniewski, Specjalista, Departament Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, Juliusz.Stepniewski@mi.gov.pl, +48 22 583 88 95	Data sporządzenia 20 kwietnia 2022 r. Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116) Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UC75
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku z wejściem w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116), dalej jako „Dyrektywa PRF”, istnieje potrzeba dostosowania polskiego systemu prawnego do unijnego reżimu odbioru odpadów ze statków.

W tym kontekście należy wskazać, że w czasie eksploatacji statków są generowane liczne odpady, które w wyniku zrzutu do morza mogą stanowić zagrożenie dla morskiej flory i fauny. Pomimo, że większość odpadów znajdujących się w morzach jest generowana przez źródła lądowe, to statki również w istotny sposób przyczyniają się do zanieczyszczenia mórz. Badania wskazują, że w akwenach UE aż 32 % odpadów jest generowana przez źródła morskie. Jednocześnie szacuje się, że samych odpadów plastikowych wytworzonych przez statki trafia do oceanów od 4,8 mln ton do 12,7 mln ton rocznie.

Jednocześnie należy podkreślić, że Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (wraz z Załącznikami I, II, III, IV, i V), zmieniona Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (wraz z Załącznikiem I), (Dz. U. z 1987 r. poz. 101 i 102, z późn. zm.) oraz uzupełniona Protokołem przyjętym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680), dalej jako „Konwencja MARPOL”, co do zasady zakazuje zrzutu odpadów na obszarze Morza Bałtyckiego. W związku z tym statek wpływający do polskiego portu lub przystani morskiej powinien zdać wszystkie odpady znajdujące się na jego pokładzie. Istnienie systemu odbioru odpadów w portach, w tym odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest niezbędne do umożliwienia statkom wywiązania się z obowiązków z zakresu gospodarki odpadami. W tym kontekście istotne jest również skonstruowanie reżimu opłat za odbiór odpadów ze statków w sposób, który nie tworzy zachęty do nielegalnego zrzutu odpadów do morza.

Dyrektywa PRF nakłada na porty obowiązek odbioru odpadów ze statków i jednocześnie rozszerza definicję „odpadów ze statków” względem poprzednio obowiązujących przepisów przez uwzględnienie w jej zakresie m.in. odpadów, o których mowa w załączniku VI do Konwencji MARPOL, oraz pozostałości ładunkowych, w tym objętych zakresem stosowania załącznika II do Konwencji MARPOL, tzn. szkodliwych substancji ciekłych. Przepisy unijne również precyzyjniej określają warunki, jakie powinny spełniać urządzenia w portach, aby móc uznać je za odpowiednie. Zgodnie z art. 4 ust. 2 Dyrektywy PRF portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków powinny być dostosowane do potrzeb statków zwykle korzystających z portu przy uwzględnieniu: potrzeb operacyjnych użytkowników portu, wielkości oraz położenia geograficznego portu, rodzaju statków zawijających do portu i zwolnień udzielonych od obowiązku zdawania odpadów. Jednocześnie Dyrektywa PRF wprowadza obowiązek dostosowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków do przyjmowania posegregowanych odpadów. Zgodnie z art. 7 ust. 2 Dyrektywy PRF porty zobowiązane są do wydania pokwitowania statkom, które zdały odpady.

Dyrektywa PRF zmienia również zasady obliczania opłat za odbiór odpadów ze statków. Celem prawodawcy unijnego jest zachęcenie portów do przyjęcia systemu „no-special-fee”, czyli ustanowienie stałej opłaty pobieranej od statków niezależnie od ilości zadawanych odpadów. Założenie to jest realizowane przez wprowadzenie w art. 8 ust. 2 lit. a Dyrektywy PRF obowiązku pobierania pośredniej opłaty od każdego statku wchodzącego do portu. Opłata pokrywa koszty odbioru i przetwarzania odpadów ze statków (z wyłączeniem pozostałości ładunkowych) w zakresie określonym przez art. 8 ust. 2 lit. b–f Dyrektywy PRF. Jak wspomniano powyżej przepisy unijne nie stoją na przeszkodzie, aby całkowity koszt zdawania odpadów ze statków był pokrywany przez opłatę pośrednią. Zgodnie z art. 8 ust. 3 Dyrektywy PRF odbiór odpadów

ze statków w zakresie wykraczającym poza ten, który pokrywa opłata pośrednia, jest dokonywany za opłatą obliczaną na podstawie rodzajów oraz ilości odpadów faktycznie odprowadzonych przez statek.

Dyrektywa PRF inkorporuje również w art. 6 i art. 7 obowiązki dla statków w zakresie zdawania odpadów ze statków do portów. Statki o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i większej, z wyjątkiem statków rybackich, statków zabytkowych i rekreacyjnych jednostek pływających o długości mniejszej niż 45 metrów, są obowiązane do wcześniejszego powiadomienia o odpadach ze statków znajdujących się na statku. Ponadto, co do zasady, statki są obowiązane do zdawania do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków wszystkich odpadów, których nie mogą legalnie zrzucić do morza. Dyrektywa PRF ponadto harmonizuje wyjątki od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów ze statków.

Dyrektywa PRF wprowadza również szereg obowiązków informacyjnych, które są realizowane przez system SafeSeaNet. Obejmują one m.in. informowanie o danych zawartych w:

- a) pokwitowaniu zdania odpadów ze statków,
- b) wcześniejszym powiadomieniu o odpadach ze statków,
- c) indywidualnych świadectw zwolnienia statków z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów ze statków.

Jednocześnie do systemu SafeSeaNet powinny być wprowadzone informacje dotyczące zasad zdawania odpadów ze statków w poszczególnych portach oraz dane dotyczące portów częściowo zwolnionych z obowiązków przewidzianych przez Dyrektywę PRF.

W celu zapewnienia efektywności powyższym rozwiązaniom Dyrektywa PRF nakłada na państwa członkowskie obowiązki w zakresie inspekcji. Ustanawia ona w art. 11 ust. 1 cel inspekcyjny w wysokości co najmniej 15% ogólnej liczby pojedynczych statków zawijających rocznie do portów. Dyrektywa PRF przewiduje również wprowadzenie wspólnej metodyki selekcji statków do inspekcji, która zostanie określona w rozporządzeniu wykonawczym przyjętym na podstawie art. 11 ust. 2 Dyrektywy PRF. Państwa członkowskie zostały ponadto zobowiązane do wprowadzenia informacji dotyczących inspekcji do systemu THETIS EU zgodnie z art. 14 Dyrektywy PRF. Jednocześnie art. 4 ust. 3 Dyrektywy PRF ujednolica system zgłaszania nieprawidłowości w portach dotyczących odbioru odpadów przez zobowiązanie państw członkowskich UE do stosowania w tym zakresie procedur i formularzy Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Dyrektywa PRF w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków wprowadza obowiązek jej implementacji do krajowego porządku prawnego do dnia 28 czerwca 2021 r.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt

W związku z wprowadzeniem licznych zmian przez Dyrektywę PRF konieczne jest przyjęcie nowej ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków i uchylenie ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. z 2020 r. poz. 1344).

Projekt ustawy zakłada implementację wyżej opisanych zmian wprowadzonych Dyrektywą PRF. Projektowane przepisy uaktualniają i uzupełniają definicje ustawowe. Projekt ustawy przewiduje między innymi rozszerzenie zakresu definicji „odpadów ze statków” w celu objęcia nią wszelkich odpadów powstających na statkach. Projekt ustawy nakłada na porty i przystanie morskie obowiązek utrzymania odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków (dostosowanych do kryteriów wyszczególnionych w Dyrektywie PRF), odbioru odpadów ze statków oraz wydania pokwitowania. Przepisy również przewidują zobowiązanie portów i przystani morskich do opracowywania planów gospodarowania odpadami ze statków, obowiązek przedkładania co dwa lata raportów oraz inne obowiązki informacyjne. Projekt ustawy implementuje również zasady naliczania opłat za odbiór odpadów ze statków przewidzianych przez Dyrektywę PRF. Jednocześnie, w celu zapewnienia efektywności projektowanym przepisom, projekt ustawy wprowadza sankcje karne i administracyjne za nieprzestrzeganie przepisów ustawy.

Ponadto projekt ustawy zakłada nowelizację ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955) w celu implementacji obowiązków nałożonych na statki przez Dyrektywę PRF. Projekt ustawy przewiduje aktualizację i rozszerzenie pojęć zdefiniowanych zawartych w art. 4 ww. ustawy. Ponadto projekt ustawy zakłada nadanie nowego brzmienia art. 10 ustawy, który określa obowiązki statków w zakresie informowania o odpadach ze statków, zdawania ich do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz ustanawia odstępstwa od tych wymagań. Nowelizacja ustawy jest również istotna z perspektywy implementacji zobowiązań inspekcyjnych przewidzianych przez Dyrektywę PRF, gdyż jednoznacznie określa ona kompetencję dyrektorów urzędów morskich w tym zakresie. Ponadto, projekt ustawy przewiduje wprowadzenie przepisów penalizujących brak realizacji obowiązku informacyjnego o odpadach oraz zdawania ich do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

Istnieje również konieczność zmiany art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699) w celu określenia podmiotu definiowanego jako wytwórcę odpadów ze statku. Projektowane przepisy zakładają wskazanie podmiotu świadczącego usługę odbioru odpadów ze statków w porcie lub przystani morskiej.

Należy jednocześnie wskazać, że pełna transpozycja Dyrektywy PRF będzie wymagała przyjęcia rozporządzeń wykonawczych przewidzianych w projekcie ustawy.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych dotyczących rozwiązania problemu w innych krajach w związku z trwającym procesem wdrożenia Dyrektywy PRF w pozostałych państwach członkowskich UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Statki korzystające z polskich portów	21757	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019	Pozytywne: - zwiększenie zakresu odpadów, które mogą być zdawane w ramach opłaty pośredniej, - ułatwiony dostęp do informacji o sposobie zdawania odpadów w portach, - ujednolicenie formy zgłaszania nieprawidłowości w portach. Negatywne: - potencjalny wzrost opłaty pośredniej. Neutralne: - zmiana kryteriów udzielania zwolnienia od każdorazowego obowiązku zdawania odpadów.
Statki objęte obowiązkiem informowania o odpadach przed zwinieniem do portu	2715	Ministerstwo Infrastruktury	Jak wyżej oraz obowiązek informowania o danych z pokwitowania odbioru odpadów (negatywne oddziaływanie).
Dyrektorzy urzędów morskich	2	Ministerstwo Infrastruktury	Pozytywne: - jednoznaczne określenie kompetencji w zakresie kontroli statków i portów, - efektywniejsza koordynacja inspekcji między organami poszczególnych państw członkowskich UE. Negatywne: - rozszerzenie obowiązków informacyjnych, - zwiększenie zobowiązań inspekcyjnych.
Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, określone w art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich	4	Ministerstwo Infrastruktury	Pozytywne: - uszczegółowienie zasad obliczania opłaty za odbiór odpadów, - dalsza harmonizacja przepisów obowiązujących w

(Dz.U. z 2021 r. poz. 491 i 1873)			portach państw UE (pozytywny wpływ na konkurencję), - obowiązek opracowania nowego planu gospodarowania odpadami ze statków co 5 lat zamiast co 3 lata. Negatywne: - rozszerzenie zakresu odpadów przyjmowanych przez porty, - nałożenie obowiązku wydania pokwitowania odbioru odpadów, - przygotowanie co dwa lata raportu z funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.
Porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich	28	Ministerstwo Infrastruktury	Jak wyżej oraz wprowadzenie możliwości wyłączenia niektórych portów z zakresu stosowania określonych przepisów ustawy (pozytywne oddziaływanie).
Przystanie morskie	50	Ministerstwo Infrastruktury	Jak wyżej.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy został skierowany do konsultacji publicznych i opiniowania z terminem 30 dni na zgłaszanie uwag. W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt ustawy otrzymają następujące podmioty, na które regulacja może oddziaływać, w tym armatorzy, uznane organizacje, organizacje rybackie, instytucje związane z ochroną środowiska, a także inne instytucje potencjalnie zainteresowane rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie ustawy:

1. Polski Rejestr Statków,
2. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
3. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
4. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
5. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
6. Związek Małych Portów Morskich,
7. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
8. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
9. Związek Armatorów Polskich,
10. Polski Związek Zarządców Statków,
11. Polska Żegluga Morska,
12. Polska Żegluga Bałtycka S.A.,
13. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.,
14. STENA LINE Polska Sp. z o.o.,
15. UNITY LINE LIMITED Spółka z o.o. Oddział w Polsce,
16. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
17. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów,
18. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR),
19. Polska Izba Spedycji i Logistyki,
20. Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu,
21. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
22. Organizacja Międzyzakładowa NSZZ "Solidarność" Pilotów Morskich,
23. Polski Związek Żeglarski,
24. SHIP-SERVICE S.A. GRUPA ORLEN,
25. Morski Instytut Rybacki w Gdyni,
26. Krajowy Zarząd Gospodarki Morskiej,

27. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska,
28. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska,
29. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
30. Krajowa Izba Gospodarcza,
31. Federacja Przedsiębiorców Polskich,
32. Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego,
33. Stowarzyszenie Armatorów Rybołówstwa Morskiego,
34. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych,
35. Kołobrzeska Grupa Producentów Ryb Sp. z o.o.,
36. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce,
37. Organizacja Producentów Rybnych Władysławowo Sp. z o.o.,
38. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów,
39. Darłowska Grupa Producentów Ryb i Armatorów Łodzi Rybackich Sp. z o.o.,
40. Organizacja Rybaków Łódzianych – Producentów Rybnych Sp. z o.o.,
41. Organizacja Producentów Ryb Bałtyk Sp. z o.o.,
42. Zachodniopomorska Grupa Producentów Ryb Sp. z o.o.,
43. Pomorska Organizacja Producentów – Arka Sp. z o.o.,
44. Darłowska Izba Producentów Ryb Sp. z o.o.,
45. Związek Rybaków Polskich w Ustce,
46. Stowarzyszenie Armatorów Łódzianych,
47. Stowarzyszenie Rybaków Zalewu Wiślanego,
48. Zrzeszenie Rybaków Zalewów Szczecińskiego, Kamieńskiego i Jeziora Dąbie,
49. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku,
50. Wolińskie Stowarzyszenie Rybaków,
51. Północnoatlantycka Organizacja Producentów,
52. Polskie Stowarzyszenie Przetwórców Ryb,
53. Środkowopomorska Grupa Rybacka,
54. Stowarzyszenie Importerów Ryb,
55. Stowarzyszenie Polskich Rybaków Przybrzeżnych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	0,3 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	2,878
budżet państwa	0,3 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	2,872
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	- 0,3 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 2,872
budżet państwa	- 0,3 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 0,2 52	- 2,872
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	Skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanych przepisów będą zabezpieczone w ramach ustalonych limitów wydatków w kolejnych ustawach budżetowych (cz. 21 – Gospodarka morską) i nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzenie w życie projektowanych przepisów będzie wiązało się z następującymi kosztami dla administracji publicznej: Koszt dodatkowych inspekcji, tj. zatrudnienie dodatkowych inspektorów (2 etaty przypadające na każdy urząd morski), wyniesie 252 000 zł. Kwota ta uwzględnia całkowity koszt zatrudnienia, tj. część obowiązkowych składek na ubezpieczenia społeczne występujące po stronie pracodawcy, dodatkowe wynagrodzenie roczne (DWR) i pochodne od wynagrodzeń. 1. Urząd Morski w Gdyni: – obecnie jest obowiązany do dokonania w ciągu roku około 235 inspekcji państwa portu (PSC) oraz 100 tzw. inspekcji siarkowych, które są rejestrowane w systemie THETIS lub THETIS -EU, – przewiduje się, że realizacja obowiązków wynikających z Dyrektywy PRF będzie wymagała dokonania około 190 inspekcji, które będą rejestrowane w systemie THETIS -EU, czyli nastąpi wzrost zobowiązań inspekcyjnych o 57%, – obecnie inspekcje są dokonywane przez 5 inspektorów PSC i jednego inspektora siarkowego, którzy mogą być wspomagani przez 6 inspektorów ochrony środowiska. 2. Urząd Morski w Szczecinie: – obecnie jest obowiązany do dokonania w ciągu roku około 240 inspekcji państwa portu (PSC) oraz 140 tzw. inspekcji siarkowych, które są rejestrowane w systemie THETIS lub THETIS -EU, – przewiduje się, że realizacja obowiązków wynikających z Dyrektywy PRF będzie wymagała dokonania około 190 inspekcji, które będą rejestrowane w systemie THETIS -EU, czyli nastąpi wzrost zobowiązań inspekcyjnych o 50%, – obecnie inspekcje są dokonywane przez 4 inspektorów PSC oraz 8 inspektorów ochrony środowiska. Przewiduje się, że sprostanie wymaganiom inspekcyjnym będzie wymagało zatrudnienia dodatkowych inspektorów ochrony środowiska morskiego oraz inspektorów państwa portu. Co do zasady w obu urzędach morskich powinna być wzmocniona obsada Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego oraz PSC (po jednym dodatkowym etacie). Średnie wynagrodzenie starszego inspektora w urzędzie morskim wynosi w przybliżeniu rocznie 63 000 zł brutto. Koszt dostosowania systemów informatycznych wyniesie około 100 000 zł. Istnieje konieczność modyfikacji interfejsów komunikacyjnych Narodowego Systemu SafeSeaNet, w zakresie konieczności obsługi przez interfejsy SOAP/WebService dodatkowych wartości związanych z rozszerzeniem informacji z pokwitowania zdania odpadów. Zmiany mają charakter dostosowawczy w celu poprawnego przetwarzania wiadomości otrzymanych z Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego odebranych od podmiotów zewnętrznych w celu ich transmitowania do centralnego systemu SafeSeaNet zgodnie z wymaganiami Dyrektywy PRF. Wydatek ten ma charakter jednorazowy. Koszty wdrożenia wyżej opisanych zmian systemów informatycznych zostały obliczone na podstawie poprzednio realizowanych przez administrację morską inwestycji. Zakres wymaganego nakładu pracy został oceniony na około 300 roboczogodzin (zespół programistów). Realizowane zadania będą obejmowały: 1) implementację zmian w systemach informatycznych oraz 2) koszty stałe: a) zapewnienie i utrzymanie środowiska testowego, b) prace implementacyjne, c) zabezpieczenie ewentualnych roszczeń wynikających z gwarancji kontraktowych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	-0,52	-0,07		+0,05	0,00	-0,05	-0,45
	model finansowania	-0,3						
	system informatyczny	-0,1						
	składanie 2-letnich raportów z funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków		-0,07		-0,07	-0,07	-0,14	
	brak obowiązku składania 5-letnich raportów w ww. zakresie.					+0,07	+0,07	
	Aktualizacja planów gospodarowania odpadami ze statków co 5 lat	-0,12					-0,12	
	Brak obowiązku aktualizacji planów w ww. zakresie co 3 lata.				+0,12		+0,24	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Poszerzenie zakresu odpadów ze statków przyjmowanych przez odbiorców odpadów działających w portach. Umożliwienie zdawania szerszego zakresu odpadów ze statków przez statki.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu projektu ustawy na sytuację rodzin, osób starszych i niepełnosprawnych.						
Niemierzalne	nd.							
Dodatkowe informacje, w tym		Należy przyjąć, że każdy port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej poniesie analogiczne koszty i uzyska odpowiadające korzyści.						

wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w piśmie skierowanym do Departamentu Gospodarki Morskiej wskazał, że wprowadzenie w życie projektu ustawy będzie wiązało się z następującymi kosztami: - opracowanie nowego modelu finansowania odbioru odpadów dla portu w Szczecinie i Świnoujściu: 150 000 zł (około 75 000 zł dla każdego portu), koszt jednorazowy, - wprowadzenie zmian do systemów informatycznych dla portu w Szczecinie i Świnoujściu: 50 000 zł (czyli około 25 000 zł dla każdego portu), koszt jednorazowy, - dodatkowych raportów z funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych dla portu w Szczecinie i Świnoujściu: 35 000 zł za każdy okres sprawozdawczy (czyli około 17 500 zł dla każdego portu), w obecnej wersji projektu ustawy złożenie raportu przewidziane jest co dwa lata zamiast, jak na podstawie obecnie obowiązujących przepisów, co pięć lat. W związku z powyższym port poniesie co dwa lata koszt w wysokości 17.500 zł i jednocześnie nie będzie ponosił nakładów na raporty pięcioletnie. Jednocześnie w piśmie wskazano, że w związku ze zmianą z trzech na pięć lat okresu, w jakim należy aktualizować plany gospodarowania odpadami ze statków, korzyść dla spółki wyniesie 60 000 zł (czyli 30 000 zł na port). Należy przyjąć, że każdy port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej poniesie analogiczne koszty i uzyska odpowiadające korzyści. W związku z tym, że porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, co do zasady, zlecają powyżej opisane zadania własnemu personelowi, nie przewiduje się, aby wejście w życie projektowanych przepisów wiązało się dla nich z istotnymi obciążeniami finansowymi. Z danych dostępnych Ministerstwu Infrastruktury nie wynika, aby istniała konieczność dostosowania istniejących w portach lub przystaniach morskich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków do wymagań przewidzianych w projektowanych przepisach. W związku z tym, brak jest konieczności poniesienia nakładów finansowych w tym zakresie. Na obecnym etapie prac legislacyjnych nie można określić, czy projektowane przepisy wpłyną na koszty związane z odbiorem odpadów ze statków przez podmioty zewnętrzne w portach i przystaniach morskich. Ponadto nie można oszacować, czy w związku ze zmianą reżimu gospodarki odpadami ze statków porty i przystanie morskie będą zobowiązane przyjmować zwiększony wolumen odpadów. Jednocześnie należy podkreślić, że reżim gospodarki odpadami ze statków opiera się na zasadzie „zanieczyszczający płaci”. W związku z tym, koszty odbioru odpadów nie powinny być ponoszone przez porty. Ponadto nie przewiduje się dodatkowych obciążeń finansowych dla armatorów w związku z wejściem w życie projektowanych przepisów. Należy zwrócić uwagę na fakt, że co do zasady Konwencja MARPOL zakazuje statkom zrzutu odpadów do Morza Bałtyckiego, więc już obecnie statki obowiązane są do zdawania większości odpadów w portach. Zmianie ulegnie jedynie model finansowania odbioru i przetwarzania odpadów ze statków. Obecnie odpady wskazane w załącznikach I, IV, V Konwencji MARPOL odbierane są bez pobierania dodatkowych opłat, w zakresie określonych limitów ilościowych. Przykładowo statek wpływający do portu w Gdańsku, którego ostatnim portem zawinięcia był inny port na Morzu Bałtyckim, może zdać bez ponoszenia dodatkowych opłat 3 m3 odpadów olejowych i ich mieszanin (odpady wymienione w załączniku I Konwencji MARPOL), 3 m3 ścieków sanitarnych (odpady wymienione w załączniku IV Konwencji MARPOL) i 0.5 m3 śmieci (odpady wymienione w załączniku V Konwencji MARPOL). Na gruncie projektowanych przepisów, co do zasady, koszt odbioru i przetwarzania każdej ilości odpadów (pod warunkiem, że ich ilość nie przekracza dostępnej na statku powierzchni magazynowej) wyszczególnionych w załączniku V Konwencji MARPOL (tzw. śmieci), w tym biernie poławianych odpadów, będzie w pełni pokrywała opłata pośrednia. W związku z tym, armatorzy będą ponosili mniejsze koszty bezpośrednie związane z gospodarką odpadami. Należy zauważyć, że śmieci stanowią większość odpadów zdawanych w polskich portach. Ponadto statki będą miały możliwość zdawania w portach odpadów, o których mowa w załączniku II do Konwencji MARPOL, które nie były poprzednio przyjmowane.
---	--

	Jednocześnie na obecnym etapie nie można precyzyjnie oszacować, jak dokładnie zmienią się wysokości opłat za odbiór odpadów ze statków wnoszone przez armatorów, gdyż projektowane przepisy ustalają jedynie ogólne zasady dotyczące opłat, których implementacje pozostawiono podmiotom zarządzającym portom lub przystaniom morskim.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☒ tak

☐ nie

☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☒ zwiększenie liczby dokumentów

☐ zwiększenie liczby procedur

☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy

☒ inne: informacyjne

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

☒ tak

☐ nie

☐ nie dotyczy

Komentarz:

W projekcie ustawy przewidziano obowiązek składania co dwa lata raportów obejmujących dane dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Obowiązek ten nie wynika wprost z Dyrektywy PRF, lecz służy realizacji obowiązku sprawozdawczego nałożonego na państwa członkowskie, o którym mowa w art. 8 ust. 7 Dyrektywy PRF. Na podstawie tych przepisów państwa członkowskie zapewniają gromadzenie danych dotyczących objętości i ilości biernie poławianych odpadów oraz przekazują te dane Komisji Europejskiej, która co dwa lata publikuje zbiorcze sprawozdanie.

Do projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków w zakresie dotyczącym przetwarzania danych osobowych mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogółem rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.).

9. Wpływ na rynek pracy

Przewiduje się pozytywny wpływ projektowanych przepisów na rynek pracy. Rozszerzenie obowiązków w zakresie odbioru odpadów ze statków potencjalnie przyczyni się do zwiększenia zatrudnienia w sektorze gospodarki odpadami.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne
☐ sytuacja i rozwój regionalny
☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe
☐ inne:

☐ demografia
☐ mienie państwowe

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu

Jednym z głównych celów niniejszego projektu ustawy jest ograniczenie zanieczyszczenia środowiska morskiego. W związku z zobowiązaniem statków do zdawania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, przy jednoczesnym wprowadzeniu skutecznego systemu kontroli przestrzegania tych obowiązków, jest przewidywany spadek zanieczyszczenia morza odpadami pochodzącymi ze statków. Ponadto pozytywny wpływ na środowisko naturalne będzie miało zobowiązanie portów i przystani morskich do przystosowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków do przyjęcia posegregowanych odpadów.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, tj. w III kwartale 2022 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów przepisów ustawy zostanie dokonana na podstawie funkcjonowania systemu odbioru odpadów ze statków. Miernikami wdrożenia wymogów w zakresie zdawania odpadów ze statków oraz funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków będą m.in. dane z inspekcji prowadzonych w tym zakresie, coroczne raporty składane przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi oraz dane dostępne w Narodowym Systemie SafeSeaNet. Głównymi czynnikami branymi pod uwagę w procesie ewaluacji przepisów będą: a) zamiana ilości odpadów zdawanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, b) ilość udokumentowanych uchybień. Ostateczna ewaluacja efektów wejścia w życie ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków nastąpi do dnia 28 czerwca 2026 r. i będzie prowadzona równorzędnie z ewaluacją Dyrektywy PRF prowadzoną przez Komisję Europejską.
13.Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

Raport z konsultacji publicznych oraz opiniowania projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) z chwilą skierowania projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych ww. projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Ministerstwa Infrastruktury.

Jednocześnie zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt ustawy został udostępniony na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W trybie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Projekt ustawy był przedmiotem opiniowania w trybie przepisów:

- 1) ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 854) z organizacjami: NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych i Forum Związków Zawodowych;
- 2) ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2022 r. poz. 97) z organizacjami: Związkiem Pracodawców Business Centre Club, Pracodawcami Rzeczypospolitej Polskiej, Konfederacją „Lewiatan”, Związkiem Rzemiosła Polskiego oraz Związkiem Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 3) ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232, z późn. zm.) z Radą Dialogu Społecznego;
- 4) uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Do projektu ustawy uwagi zgłosiły: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Polski Rejestr Statków S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491, z późn. zm.), Zarządcą Morskiego Portu Gdańsk SA, Morskiego Portu Gdynia SA, Morskich Portów Szczecin i Świnoujście są spółki akcyjne, tworzone zarówno przez Skarb Państwa, jak również przez jednostki samorządu terytorialnego. Z tego względu projekt ustawy został skierowany do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST) z informacją, że projektowane regulacje nie będą generowały dodatkowych kosztów dla gmin w szczególności nadmorskich, w granicach których zlokalizowane są porty morskie. W tym kontekście istotnym podkreślenia jest, że reżim gospodarki odpadami przewidziany w projektowanej ustawie oparty jest na zasadzie „zanieczyszczający płaci”. Oznacza to, że koszty ponoszone w ramach tzw. opłaty pośredniej w swojej istocie będą koncentrowały się na armatorach, minimalizując stopień potencjalnych obciążeń finansowych po stronie portów (również tych niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej). W dniu 21 października 2021 r. projekt ustawy został rozpatrzony i zaopiniowany pozytywnie przez Zespół do Spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST oraz rekomendowany do rozpatrzenia na posiedzeniu plenarnym KWRiST, a w dniu 27 października 2021 r. KWRiST wydała opinię pozytywną o projekcie.

W ramach konsultacji oraz opiniowania projektowanej ustawy uwagi o charakterze technicznym i redakcyjnym, które zostały w całości uwzględnione, zgłosił Polski Rejestr Statków S.A (PRS). Wniesione uwagi miały na celu zapewnienie spójności terminologicznej projektowanej ustawy z aktami zarówno na poziomie międzynarodowym (w zakresie formularzy Międzynarodowej Organizacji Morskiej - IMO wykorzystywanych przy zgłaszaniu nieprawidłowości funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków), jak i krajowym (zgodność projektowanej ustawy z innymi aktami regulującymi obszar gospodarki morskiej, tj. ustawy o portach i przystaniach morskich oraz ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki).

Ponadto, stanowiska oraz komentarze przedstawiły również: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Na bazie otrzymanych stanowisk w projektowanej ustawie dokonano stosownych modyfikacji oraz uzupełnień. Dokonano zmiany proponowanych regulacji w zakresie planów gospodarowania odpadami ze statków przez wydłużenie terminu ich przygotowania z wstępnie proponowanych 6 do 8 miesięcy, gwarantując tym samym zarządom portów i przystani morskich odpowiedni czas na przygotowanie ww. planów (w tym opracowanie nowych systemów opłat uwzględniających „opłaty pośrednie” stanowiące *novum* wprowadzone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116), dalej jako „dyrektywa 2019/883”), a także przeprowadzenie konsultacji z odpowiednimi podmiotami. Mając na uwadze stanowiska ww. podmiotów, a także konieczność odpowiedniej transpozycji dyrektywy, w projektowanej ustawie dokonano stosownej klaryfikacji w zakresie realizacji obowiązków informacyjnych i aktualizacyjnych dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów (tj. m.in. wprowadzenia obowiązku publikacji stosownych informacji za pośrednictwem własnych strony internetowej), które znajdują się w gestii podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi.

Ponadto, mając na uwadze potrzebę jednolitej interpretacji i stosowania wymogów unijnych, ww. podmioty sygnalizowały konieczność doprecyzowania metodologii wyznaczania maksymalnej pojemności magazynowania czy określenia tzw. „dostatecznej pojemności magazynowania”. Klaryfikacja ww. kwestii, podobnie jak w aspekcie dotyczącej metodologii i raportowania w zakresie biernie poławianych odpadów czy ustalenia kryteriów inspekcyjnych jest możliwa przez wykorzystanie mechanizmów przewidzianych w rozporządzeniach wykonawczych Komisji Europejskiej, które zostaną implementowane do polskiego porządku prawnego w drodze odpowiednich rozporządzeń wykonawczych do projektowanej ustawy. Wniesione komentarze oraz stanowiska ww. podmiotów dotyczyły również aspektu interpretacji użytych w ustawie definicji np. „użytkownicy urządzeń odbiorczych”, czy „wytwórca odpadów”. Przyjęte uregulowania są zbieżne z treścią dyrektywy 2019/883, w rozumieniu której statek zawijający do portu i zdający odpady jest użytkownikiem portowych urządzeń odbiorczych. Wynika to również z ogólnej zasady dyrektywy 2019/883 zgodnie, z którą „zanieczyszczający płaci”. Natomiast za „wytwórcę odpadów” jest uznawany podmiot świadczący usługę odbioru odpadów w porcie lub przystani morskiej”.

Zgłoszone przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. komentarze dotyczyły również m.in. problematyki związanej z odpowiednią kategoryzacją poszczególnych odpadów ze statków (odpadów żywnościowych/gastronomicznych) w świetle obowiązujących przepisów oraz problematyki procedur dotyczących awarii portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków co, jednakże wykracza poza regulacje dyrektywy 2019/883. W związku z tym, zasadnym jest rozważenie uregulowania tych kwestii na poziomie krajowym w ramach osobnych prac legislacyjnych niewynikających bezpośrednio z dyrektywy 2019/883.

W trakcie konsultacji Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wskazał, że wprowadzenie w życie projektu ustawy będzie wiązało się z następującymi kosztami:

- opracowanie nowego modelu finansowania odbioru odpadów dla portu w Szczecinie i Świnoujściu: 150 000 zł (około 75 000 zł dla każdego portu), koszt jednorazowy,
- wprowadzenie zmian do systemów informatycznych dla portu w Szczecinie i Świnoujściu: 50 000 zł (czyli około 25 000 zł dla każdego portu), koszt jednorazowy,
- dodatkowych raportów z funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych dla portu w Szczecinie i Świnoujściu: 35 000 zł za każdy okres sprawozdawczy (czyli około 17 500 zł dla każdego portu), w obecnej wersji projektu ustawy złożenie raportu przewidziane jest co dwa lata zamiast, jak na podstawie obecnie obowiązujących przepisów, co pięć lat. W związku z powyższym port poniesie co dwa lata koszt w wysokości 17.500 zł i jednocześnie nie będzie ponosił nakładów na raporty pięcioletnie.

Jednocześnie zostało wskazane, że w związku ze zmianą z trzech na pięć lat okresu, w jakim należy aktualizować plany gospodarowania odpadami ze statków, korzyść dla spółki wyniesie 60 000 zł (czyli 30 000 zł na port). Należy przyjąć, że każdy port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej poniesie analogiczne koszty i uzyska odpowiadające korzyści. W związku z tym, że porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, co do zasady, zlecają powyżej opisane zadania własnemu personelowi, nie przewiduje się, aby wejście w życie projektowanych przepisów wiązało się dla nich z istotnymi obciążeniami finansowymi.

Projekt ustawy został skonstruowany w sposób pozwalający na realizację postanowień wynikających z treści dyrektywy 2019/883 (której pełna transpozycja będzie możliwa po przyjęciu na poziomie krajowym pozostałych aktów wykonawczych do ustawy) oraz uwzględniający możliwie najszerzej praktyczne aspekty projektowanych regulacji sygnalizowane w trakcie konsultacji publicznych.

Projekt ustawy nie wymagał przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów. W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt ustawy nie podlegał konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

TYTUŁ USTAWY Ustawa o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków					
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116)					
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE PROJEKTU/PROJEKTÓW		W art. 39 projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. W ocenie ustawodawcy zaproponowany okres <i>vacatio legis</i> jest odpowiedni, aby podmioty, których dotyczą przepisy projektowanej ustawy, miały możliwość zapoznania się z nowymi przepisami oraz proponowanymi zmianami. Należy zwrócić uwagę, iż przepisy projektowanej ustawy zawierają upoważnienie do wydania aktów wykonawczych, których przyjęcie jest niezbędne celem pełnej transpozycji przepisów dyrektywy do polskiego porządku prawnego. Ponadto, podkreślenia wymaga istota oraz charakter art. 37, zgodnie z którym do rozporządzeń wykonawczych, o których mowa w projektowanej ustawie, moc obowiązującą zachowują przepisy obowiązującej ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2020 r. poz. 1344). Przyjęcie mechanizmu legislacyjnego określonego w art. 37 jest konieczne z punktu widzenia zapewnienia właściwej realizacji zadań nałożonych na administrację morską, a które są zdeterminowane przyjęciem przedmiotowych rozwiązań prawnych na szczeblu unijnym.			
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU UE	KONIECZNOŚĆ WDROŻENIA T/N	JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISÓW PROJEKTU USTAWY	UZASADNIENIE
Art. 1	Niniejsza dyrektywa ma na celu ochronę środowiska morskiego przed negatywnymi skutkami zrzutów odpadów ze statków korzystających z portów znajdujących się na terenie Unii, przy jednoczesnym zapewnieniu niezakłóconego prowadzenia działalności w transporcie morskim, poprzez poprawę dostępności i wykorzystania odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz odprowadzanie odpadów do tych urządzeń.	N	-	-	Zakres ustawy i dyrektywy się pokrywają
Art. 2	Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje: 1) „statek” oznacza jakiegokolwiek typu jednostkę używaną w środowisku morskim, w tym statki rybackie, rekreacyjne jednostki	T	Art. 5, Art. 33 pkt 2 lit. a i c,	Art. 5. 1. Użyte w ustawie określenia oznaczają: 13) statek – statek w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki;	Implementacja siatki pojęciowej dyrektywy

pływające, wodoroloty, poduszkowce, statki podwodne i urządzenia pływające; 2) „konwencja MARPOL” oznacza Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, w aktualnej wersji; 3) „odpady ze statków” oznaczają wszelkie odpady, włączając w to pozostałości ładunku, które wytwarzane są podczas użytkowania statku lub załadunku i rozładunku oraz czyszczenia, i które objęte są zakresem stosowania załączników I, II, IV, V i VI do konwencji MARPOL, a także biernie poławiane odpady; 4) „biernie poławiane odpady” oznaczają odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych; 5) „pozostałości ładunku” oznaczają pozostałości jakichkolwiek ładunków na pokładzie lub w ładowniach czy zbiornikach, które pozostają po zakończonych operacjach załadunku i rozładunku, wraz z nadwyżkami po ładowaniu i rozładowaniu oraz resztkami, zarówno w stanie mokrym,		Art. 20 ust. 1	oraz w art. 33 pkt 2 lit. a: w art. 4 w: a) pkt 1 po wyrazach „statki podwodne,” dodaje się wyrazy „statki rybackie, rekreacyjne jednostki pływające,” 3) Konwencja MARPOL – Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101 i 102, z późn. zm.) oraz uzupełnionej Protokołem przyjętym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680); 5) odpady ze statków – wszelkie odpady, które są wytwarzane podczas eksploatacji statku lub załadunku i rozładunku oraz czyszczenia, i które są objęte zakresem stosowania załączników I, II, IV, V i VI do Konwencji MARPOL, w tym pozostałości ładunku, a także biernie poławiane odpady; oraz w art. 33 pkt 2 lit. c pkt 15: 15) odpady ze statków – oznacza odpady ze statków w rozumieniu art. 5 pkt 5 ustawy z dnia ... o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, 2) biernie poławiane odpady – odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych; 11) pozostałości ładunku – pozostałości jakichkolwiek ładunków na pokładzie lub w ładowniach czy zbiornikach, które pozostają po zakończonych operacjach załadunku i rozładunku, wraz z nadwyżkami ładunku po ładowaniu i rozładowaniu oraz jego resztkami, zarówno w stanie	
--	--	---------------------------	--	--

jak i suchym, lub zawieszony w wodzie przepływającej, z wyłączeniem pyłu ładunku pozostającego na pokładzie po zmiataniu oraz pyłów na powierzchniach zewnętrznych statku; 6) „portowe urządzenie do odbioru odpadów” oznacza dowolne stałe, pływające lub ruchome urządzenie zdolne do świadczenia usługi odbioru odpadów ze statków; 7) „statek rybacki” oznacza jakiegokolwiek statek wyposażony lub wykorzystywany komercyjnie do połowu ryb lub innych żywych zasobów morza; 8) „rekreacyjna jednostka pływająca” oznacza jakiegokolwiek typu statek, o długości kadłuba wynoszącej 2,5 m lub większej, bez względu na jego napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych i niewykorzystywany w handlu; 9) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny uzbrojony w udogodnienia i urządzenia przeznaczone przede wszystkim do		mokrym, jak i suchym, lub zawieszony w wodzie przepływającej, z wyłączeniem pyłu ładunku pozostającego na pokładzie po zmiataniu oraz pyłów na powierzchniach zewnętrznych statku; 9) portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków – wszelkie urządzenia stałe, ruchome i pływające przeznaczone do odbioru i gospodarowania odpadami ze statków; oraz w art. 33 pkt 2 lit. c pkt 16: 16) portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków – oznacza portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków w rozumieniu art. 5 pkt 9 ustawy z dnia o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków; 14) statek rybacki – statek rybacki w rozumieniu art. 4 pkt 1a ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. 12) rekreacyjna jednostka pływająca – rekreacyjną jednostkę pływającą w rozumieniu art. 4 pkt 17 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki; oraz w art.33 pkt 3 lit. c pkt 17: 17) rekreacyjna jednostka pływająca – oznacza statek o długości kadłuba wynoszącej 2,5 m lub większej, bez względu na jego napęd, wykorzystywany w celach sportowych lub rekreacyjnych; 8) port lub przystań morska – port lub przystań morska oraz przystań plażowa w rozumieniu odpowiednio art. 2 pkt 2 i 2a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach	
--	--	---	--

	przyjmowania statków, w tym obszar kotwiczowiska podlegający jurysdykcji portu; 10) „dostateczna pojemność magazynowania” oznacza wystarczającą ilość miejsca do przechowywania odpadów na statku od momentu wypłynięcia z portu do zawinięcia do następnego portu, z uwzględnieniem odpadów, które prawdopodobnie zostaną wytworzone podczas rejsu; 11) „ustalony harmonogram podróży” oznacza ruch oparty o opublikowany lub planowany rozkład wypłynięć i wpływnięć do określonych portów lub powtarzające się odcinki podróży pozwalające rozpoznać ich cykliczny charakter;		i przystaniach morskich, z uwzględnieniem kotwiczowisk wchodzących w skład ich infrastruktury; oraz w art. 33 pkt 3 lit. c pkt 14: 14) port lub przystań morska – oznacza port lub przystań morską oraz przystań plażową w rozumieniu art. 2 pkt 2 i 2a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491 i 1873), z uwzględnieniem kotwiczowisk wchodzących w skład ich infrastruktury; Art. 33. 1. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki wprowadza się następujące zmiany: 2) w art. 4 w: c) pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14–24 w brzmieniu: 18) dostateczna pojemność magazynowania – oznacza wystarczającą ilość miejsca do przechowywania odpadów ze statków na statku od wypłynięcia z portu lub przystani morskiej do zawinięcia do następnego portu lub przystani morskiej, z uwzględnieniem odpadów ze statków, które prawdopodobnie zostaną wytworzone podczas rejsu; 19) ustalony harmonogram podróży – oznacza ruch oparty o opublikowany lub planowany rozkład wypłynięć i wpływnięć statku do określonych portów lub przystani morskich albo odcinki podróży o charakterze cyklicznym;	
--	---	--	--	--

	12) „regularne zawinięcia do portów” oznaczają powtarzające się podróże tego samego statku, tworzące stały wzór pomiędzy określonymi portami lub serią rejsów z i do tego samego portu bez pośrednich zawinięć; 13) „częste zawinięcia do portów” oznaczają wizyty statku w tym samym porcie co najmniej raz na dwa tygodnie; 14) „GISIS” oznacza Światowy Zintegrowany System Informacji Żeglugowej ustanowiony przez IMO; 15) „przetwarzanie” oznacza procesy odzysku lub unieszkodliwiania, w tym przygotowanie poprzedzające odzysk lub unieszkodliwianie; 16) „opłata pośrednia” oznacza opłatę za świadczenie usług portowych w zakresie urządzeń do odbioru odpadów, niezależnie od faktycznego odprowadzania odpadów ze statków. „Odpady ze statków”, o których mowa w pkt 3, uważa się za odpady w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy 2008/98/WE			20) regularne zawinięcia do portów lub przystani morskich – oznacza powtarzające się podróże tego samego statku o stałym charakterze między określonymi portami lub przystaniamiorskimi albo serią rejsów z i do tego samego portu lub przystani morskiej bez pośrednich zawinięć; 21) częste zawinięcia do portów lub przystani morskich – oznacza zawinięcia statku w tym samym porcie lub przystani morskiej co najmniej raz na dwa tygodnie; 24) GISIS – oznacza Światowy Zintegrowany System Informacji Żeglugowej ustanowiony przez Międzynarodową Organizację Morską.”; 12) przetwarzanie – przetwarzanie w rozumieniu art. 3 pkt 21 ustawy o odpadach; Art. 20. 1. Opłatę pośrednią, przez którą rozumie się opłatę za świadczenie usług portowych w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uiszcza się za każdy statek niezależnie od faktycznego odprowadzania odpadów ze statków.	
Art. 3	1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do: a) wszystkich statków, bez względu na banderę, pod jaką pływają, wpływających lub eksploatowanych w porcie państwa członkowskiego,	T	Art. 2 - 4, Art. 20 ust. 6, Art.	Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się do: 1) statków korzystających z portów lub przystani morskich;	Zapewnienie odpowiedniego zakresu stosowania dyrektywy

	z wyjątkiem statków uczestniczących w usługach portowych w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2017/352, i z wyjątkiem wszelkich okrętów wojennych, okrętów pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków pozostających własnością państwa lub przez nie chwilowo wykorzystywanych jedynie w rządowej służbie niehandlowej; b) wszystkich portów państw członkowskich zwykle przyjmujących statki objęte zakresem stosowania lit. a). Na potrzeby niniejszej dyrektywy i aby nie powodować nieuzasadnionych opóźnień statków, państwa członkowskie mogą zdecydować o wyłączeniu obszaru kotwicowisk ze swoich portów na potrzeby stosowania art. 6, 7 i 8. 2. Państwa członkowskie podejmują środki w celu zapewnienia, na ile to możliwe, aby statki, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, odprowadzały odpady w sposób zgodny z niniejszą dyrektywą. 3. Państwa członkowskie, które nie mają portów ani statków pływających pod ich banderą, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą, z wyjątkiem zobowiązania określonego w akapicie trzecim niniejszego ustępu, odstąpić od stosowania przepisów niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie, które nie mają portów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą zastosować odstępstwo od tych przepisów niniejszej dyrektywy, które odnoszą się wyłącznie do portów.		33 pkt 3	2) podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi, które zwykle przyjmują statki objęte zakresem ustawy; 3) innych podmiotów zarządzających terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich, które zwykle przyjmują statki objęte zakresem ustawy. Art. 3. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do: 1) jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji; 2) statków pełniących specjalną służbę państwową; 3) statków uczestniczących w kategoriach usług portowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1). 2. Rada Ministrów w przypadku, gdy wymaga tego ochrona środowiska morskiego może, w drodze rozporządzenia, poddać wszystkim lub niektórym przepisom ustawy jednostki pływające i statki wymienione w ust. 1, mając na względzie konieczność ochrony środowiska morskiego przed negatywnymi skutkami zrzutów odpadów ze statków. Art. 4. 1. Obowiązki statków w zakresie zdawania przez nie odpadów do portowych urzędów do odbioru odpadów ze statków oraz zasady udzielania im zwolnień z tych obowiązków określa art. 10 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 195 oraz z 2022 r. poz. ...), zwanej dalej „ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”. Art. 20 ust. 6. Nie pobiera się opłaty pośredniej od statku, który przebywa na kotwicowisku wchodzącym w skład	
--	--	--	-------------	---	--

	Te państwa członkowskie, które zamierzają skorzystać z odstępstw określonych w niniejszym ustępie, powiadamiają Komisję do dnia 28 czerwca 2021 r., czy odpowiednie warunki są spełnione, a następnie corocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach. Dopóki te państwa członkowskie nie transponują i nie wdrażają niniejszej dyrektywy, nie mogą posiadać portów objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy ani nie mogą zezwalać statkom, w tym jednostkom objętym zakresem stosowania niniejszej dyrektywy na podnoszenie ich bandery.			infrastruktury portu lub przystani morskiej bez zamiaru zawinięcia do portu lub przystani morskiej. Art. 4 ust. 2. W zakresie nieuregulowanym niniejszą ustawą stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699), zwaną dalej „ustawą o odpadach”, oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973, 2127 i 2269). Art. 33 pkt 3 (...) 10. Z obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 7, są zwolnione statki przebywające na kotwiczowisku wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej bez zamiaru zawinięcia do portu lub przystani morskiej.	
Art. 4	1. Państwa członkowskie zapewniają dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednich do zaspokojenia potrzeb statków zwykle korzystających z portu bez powodowania nieuzasadnionych opóźnień dla statków. 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby: a) portowe urządzenia do odbioru odpadów były w stanie odebrać rodzaje oraz ilości odpadów ze statków zwykle korzystających z portu biorąc pod uwagę: (i) potrzeby operacyjne użytkowników portu; (ii) wielkość oraz położenie geograficzne portu; (iii) rodzaj statków zawijających do portu; oraz (iv) zwolnienia przewidziane w art. 9; b) formalności i rozwiązania praktyczne związane z korzystaniem z portowych urządzeń do odbioru odpadów były proste i szybkie, tak by nie powodowały nieuzasadnionych opóźnień dla statków; c) opłaty pobierane za odprowadzanie odpadów nie zniechęcały statków do korzystania z tych urządzeń; oraz	T	Art. 5 pkt 5, Art. 6, Art. 7 ust. 1, Art. 11-12, Art. 24 ust. 1, Art., 28-29	Art. 6. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia statkom korzystającym z portu lub przystani morskiej dostęp na jego terenie do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. 2. Portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków posiadają odpowiednią przepustowość, przez którą rozumie się zdolność portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków do zapewnienia odbioru określonego rodzaju i ilości odpadów ze statków zwykle korzystających z portu lub przystani morskiej, przy uwzględnieniu potrzeb operacyjnych użytkowników portu lub przystani morskiej, wielkości oraz położenia geograficznego portu lub przystani morskiej, rodzaju statków zawijających do portu lub przystani morskiej oraz zwolnienia udzielonego na podstawie art. 10 ust. 16 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, a ich eksploatacja jest prowadzona w sposób niepowodujący nieuzasadnionego opóźnienia w ruchu statków. 3. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia możliwość selektywnego odbioru odpadów ze statków zgodnie z ustawą o odpadach, ustawą z dnia 24	W terminie zdefiniowanym, o którym mowa w art. 5 ust. pkt 6 projektu ustawy uwzględniono wymagania, o których mowa w art. 4 ust. 2 dyrektywy.

	d) portowe urządzenia do odbioru odpadów umożliwiały gospodarowanie odpadami ze statków w sposób bezpieczny dla środowiska zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE i innymi stosownymi przepisami prawa Unii i prawa krajowego dotyczącymi odpadów. Na użytek akapitu pierwszego lit. d) państwa członkowskie zapewniają selektywną zbiórkę, by ułatwić ponowne użycie i recykling odpadów ze statków w portach zgodnie z wymogami przepisów prawa Unii dotyczących odpadów, w szczególności zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/66/WE (20), dyrektywą 2008/98/WE oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE (21). Aby ułatwić ten proces, portowe urządzenia do odbioru odpadów mogą odbierać odrębne frakcje odpadów zgodnie z kategoriami odpadów określonymi w konwencji MARPOL, z uwzględnieniem zawartych w niej wytycznych. Akapit pierwszy lit. d) ma zastosowanie bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych wymogów nałożonych rozporządzeniem (WE) nr 1069/2009 w zakresie gospodarowania odpadami gastronomicznymi z międzynarodowych środków transportu. 3. Państwa członkowskie, działając w charakterze państw bandery, stosują formularze i procedury określone przez IMO w celu powiadamiania IMO oraz organów państwa portu oraz zgłaszania nieprawidłowości w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów. Państwa członkowskie, działając w charakterze państw portu, analizują wszystkie zgłoszone przypadki stwierdzonych nieprawidłowości i stosują formularze oraz procedury określone przez IMO w celu informowania IMO oraz zgłaszającego państwa bandery o wynikach analiz.		kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (Dz. U. z 2020 r. poz. 1850 oraz z 2021 r. poz. 2151) i ustawą z dnia 11 września 2015 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1893 oraz z 2021 r. poz. 2151). 4. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia, aby proces odprowadzania i odbioru odpadów ze statków odbywał się z zachowaniem wszelkich możliwych środków ostrożności w celu uniknięcia potencjalnego zagrożenia dla osób przebywających w porcie oraz dla środowiska. Art. 5 pkt 5: 5) odpady ze statków – odpady w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy o odpadach, w tym pozostałości ładunku, które są wytwarzane podczas eksploatacji statku lub załadunku i rozładunku oraz czyszczenia, które są objęte zakresem stosowania załączników I, II, IV, V i VI do Konwencji MARPOL, a także biernie poławiane odpady Art. 7. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia odbiór odpadów ze statków za pomocą portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Art. 11. 1. Jeżeli podmiot zarządzający portem lub przystanią morską posiada informacje o braku dostępnych odpowiednich dla danej kategorii lub ilości odpadów ze statków portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie lub przystani morskiej zawinięcia statku, przekazuje te informacje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi. 2. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej oraz za pośrednictwem Narodowego Systemu SafeSeaNet informację o gotowości do przyjęcia do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków.	
--	---	--	--	--

	4. Właściwe władze portowe lub – w przypadku ich braku – inne odpowiednie organy zapewniają, by odprowadzanie i odbiór odpadów odbywały się z zachowaniem dostatecznych środków ostrożności, aby uniknąć potencjalnego zagrożenia dla człowieka i środowiska w portach objętych niniejszą dyrektywą.		Art. 12. 1. W przypadku stwierdzenia przez kapitana statku zawijającego do portu lub przystani morskiej niewłaściwego funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków lub niepoinformowania przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską o tym fakcie kapitana statku, kapitan zgłasza niezwłocznie te nieprawidłowości do właściwego dyrektora urzędu morskiego albo, w sytuacji gdy zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską wykonuje właściwy dyrektor urzędu morskiego zgodnie z art. 25 ust. 2 ustawy o portach i przystaniach morskich, do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. 2. W przypadku stwierdzenia przez kapitana statku o polskiej przynależności zawijającego do portu lub przystani morskiej w państwie trzecim niewłaściwego funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zgłasza on niezwłocznie te nieprawidłowości do właściwego ze względu na miejsce rejestracji statku dyrektora urzędu morskiego. 3. Nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1 i 2, są zgłaszane za pomocą formularza Międzynarodowej Organizacji Morskiej określonego w załączniku I do cyrkularza Międzynarodowej Organizacji Morskiej, sygnatura: MEPC.1/Circ.834/Rev.1. Art. 6 ust. 4. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia, aby proces odprowadzania i odbioru odpadów ze statków odbywał się z zachowaniem wszelkich możliwych środków ostrożności w celu uniknięcia potencjalnego zagrożenia dla osób przebywających w porcie oraz dla środowiska. *Odszkodowanie za szkody wynikłe z niewypełnienia obowiązków ustawowych przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską należy dochodzić na	
--	---	--	--	--

	5. Państwa członkowskie zapewniają, aby każda strona zaangażowana w odprowadzanie lub odbiór odpadów ze statków mogła domagać się odszkodowania za szkodę powstałą wskutek nieuzasadnionego opóźnienia.		podstawie art. 361-363 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 1509 i 2459). Art. 24. 1. Wysokość opłat jest ustalana w taki sposób, aby nie zniechęcać armatorów do korzystania z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Art. 28. 1. Dyrektor urzędu morskigo w przypadku otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 12 ust. 2, przekazuje je ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej w terminie 7 dni od dnia otrzymania zgłoszenia. 2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w terminie 7 dni od dnia otrzymania zgłoszenia przekazuje zgłoszenie do Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz do państwa portu, którego zgłoszenie dotyczy. Art. 29. 1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w przypadku otrzymania zgłoszenia od Międzynarodowej Organizacji Morskiej lub państwa flagi statku dotyczącego nieprawidłowości w zakresie funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków przeprowadza kontrolę w sprawach, o których mowa w art. 27 ust. 1, a w sprawach innych niż wskazane w art. 27 ust. 1, przekazuje zgłoszenie właściwemu dyrektorowi urzędu morskigo w terminie 7 dni od dnia otrzymania zgłoszenia. 2. Dyrektor urzędu morskigo w przypadku otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza w tym zakresie kontrolę i informuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o jej wynikach w terminie 7 dni od dnia zakończenia kontroli. 3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz państwu flagi statku wskazanemu w zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, informacje o wynikach przeprowadzenia kontroli w terminie 7 dni od dnia:	
--	--	--	---	--

				1) zakończenia kontroli – w sprawach, o których mowa w art. 27 ust. 1; 2) ich otrzymania od dyrektora urzędu morskiego – w sprawach innych niż wskazane w art. 27 ust. 1. 4. Do przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 1 i 2, stosuje się przepisy art. 26.	
Art. 5	1. Państwa członkowskie zapewniają, by w każdym porcie został wdrożony odpowiedni plan odbioru i zagospodarowania odpadów opracowany po przeprowadzeniu konsultacji z odpowiednimi stronami, w tym w szczególności z użytkownikami portu lub ich przedstawicielami, oraz, w stosownych przypadkach, właściwymi organami lokalnymi, operatorami portowych urządzeń do odbioru odpadów, z organizacjami realizującymi obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego. Konsultacje te powinny odbywać się zarówno podczas wstępnego opracowywania planu odbioru i zagospodarowania odpadów, jak i po jego przyjęciu, w szczególności, gdy wprowadzono znaczące zmiany, w odniesieniu do wymogów zawartych w art. 4, 6 i 7. Szczegółowe wymogi dotyczące przygotowania planu odbioru i zagospodarowania odpadów określone są w załączniku 1. 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby następujące informacje zawarte w planie odbioru i zagospodarowania odpadów, dotyczące dostępności odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów w ich portach oraz struktury kosztów, były jednoznacznie przekazywane operatorom statków, podawane do wiadomości publicznej oraz były łatwo dostępne w języku urzędowym państwa członkowskiego, w którym znajduje się port, oraz – w stosownych przypadkach – w języku wykorzystywanym w kontaktach międzynarodowych: a) lokalizacja portowych urządzeń do odbioru odpadów odpowiednio dla każdego miejsca postoju oraz – w stosownych przypadkach – ich godziny otwarcia; b) wykaz odpadów ze statków normalnie zarządzanych przez port; c) wykaz punktów kontaktowych, operatorów portowych urządzeń do odbioru odpadów i oferowanych usług; d) opis procedur dotyczących odprowadzania odpadów;	T	Art. 10 i 13 - 18	Art. 10. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej oraz przekazuje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi za pośrednictwem Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków, pobieranych opłatach związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków, o których mowa w art. 19–25, oraz o znaczeniu dla ochrony środowiska morskiego właściwego odbioru odpadów ze statków, zwanych dalej „informacjami o odbiorze odpadów ze statków”. 2. Zakres podawanych informacji o odbiorze odpadów ze statków obejmuje w szczególności: 1) lokalizację portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków na planie lub mapie dla każdego miejsca postoju statku oraz godzin dostępności tych urządzeń; 2) rodzaje odpadów ze statków przyjmowanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków; 3) wykaz odbiorców odpadów ze statków, oferowanych przez nich usług w zakresie odbioru odpadów ze statków oraz dane umożliwiające kontakt z tymi odbiorcami; 4) procedury odbioru odpadów ze statków; 5) system opłat obejmujący opłaty, o których mowa w art. 19–25, oraz kategorie kosztów i przychodów netto związanych z funkcjonowaniem portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i zarządzaniem nimi określonych w załączniku do ustawy. 3. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską uaktualnia i udostępnia w każdym czasie na swojej stronie internetowej informacje o odbiorze odpadów ze statków.	W art. 15 ust. 4 przewidziano upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia, określającego wzór formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków.

	e) opis systemów pokrywania kosztów, w tym – w stosownych przypadkach – programów gospodarowania odpadami oraz finansowania, o których mowa w załączniku 4. Informacje, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, są również udostępniane i aktualizowane drogą elektroniczną w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13. 3. Tam, gdzie to konieczne ze względu na efektywność, plany odbioru i zagospodarowania odpadów mogą być przygotowywane wspólnie przez dwa lub kilka sąsiednich portów w tym samym regionie geograficznym, przy odpowiednim zaangażowaniu każdego z portów, pod warunkiem, że potrzeby oraz dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów określone są oddzielnie dla każdego portu. 4. Państwa członkowskie oceniają oraz zatwierdzają plan odbioru i zagospodarowania odpadów, a także zapewniają jego ponowne zatwierdzanie nie rzadziej niż raz na pięć lat po jego zatwierdzeniu lub ponownym zatwierdzeniu oraz po każdorazowym wprowadzeniu znaczących zmian w funkcjonowaniu portu. Zmiany te mogą obejmować zmiany strukturalne w ruchu do portu, rozwój nowej infrastruktury, zmiany popytu i zapewnienia portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz nowe technologie obróbki na statku. Państwa członkowskie monitorują wdrażanie przez port planu odbioru i zagospodarowania odpadów. Jeżeli w pięcioletnim okresie, o którym mowa w akapicie pierwszym, nie zaszły istotne zmiany, ponowne zatwierdzenie może polegać na walidacji istniejących planów. 5. Małe porty niehandlowe o nieczęstym lub niewielkim ruchu wyłącznie rekreacyjnych jednostek pływających mogą zostać wyłączone ze stosowania ust. 1–4, jeżeli posiadane przez nie portowe urządzenia do odbioru odpadów są zintegrowane z systemem gospodarowania odpadami zarządzanym przez odpowiednią gminę lub w jej imieniu, a państwa członkowskie, na których terytorium znajdują się te porty, zapewniają, by informacje dotyczące systemu gospodarowania odpadami były udostępniane użytkownikom tych portów. Państwa członkowskie, na których terytorium znajdują się takie porty, przekazują informację o ich nazwach i lokalizacji drogą elektroniczną do		4. Informacje o odbiorze odpadów ze statków są udostępniane w języku polskim oraz w języku angielskim. 5. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską wprowadza do Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o odbiorze odpadów ze statków. 6. W przypadku gdy ze względu na awarię lub ograniczoną odpowiednią przepustowość podmiot zarządzający portem lub przystanią morską nie jest w stanie przyjąć do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków, podmiot ten informuje o tym fakcie kapitana statku lub jego przedstawiciela niezwłocznie po otrzymaniu informacji o zamiarze zdania odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 2 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. 7. W przypadku niemożności przyjęcia określonych rodzajów oraz ilości odpadów ze statków z uwagi na okoliczności określone w ust. 6, podmiot zarządzający portem lub przystanią morską wydaje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi pisemne potwierdzenie niemożności przyjęcia tych odpadów ze statku i wskazuje najbliższy port lub przystań morską gotową do odbioru odpadów ze statków. Art. 13. 1. Plan gospodarowania odpadami ze statków opracowuje podmiot zarządzający portem lub przystanią morską. 2. Plan gospodarowania odpadami ze statków może obejmować dwa lub więcej bezpośrednio sąsiadujące ze sobą porty lub przystanie morskie znajdujące się w tym samym województwie, jeżeli potrzeby oraz dostępność portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest określana oddzielnie dla każdego z tych portów lub przystani morskich.	
--	--	--	---	--

	części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13.		3. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską przed zatwierdzeniem planu gospodarowania odpadami ze statków przeprowadza jego konsultacje z użytkownikami portu lub przystani morskiej, odbiorcami odpadów ze statków, organizacjami realizującymi obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz organizacjami społecznymi. 4. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, przeprowadzając konsultacje planu gospodarowania odpadami ze statków, przetwarza następujące dane podmiotów zajmujących stanowisko w trakcie konsultacji: 1) nazwę lub imię i nazwisko; 2) miejsce zamieszkania i adres lub siedzibę i adres; 3) adres elektroniczny. Art. 14. 1. Plan gospodarowania odpadami ze statków zawiera: 1) nazwę, siedzibę i adres oraz formę prawną podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską; 2) ocenę zapotrzebowania na portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków uwzględniającą zapotrzebowanie statków zwykle odwiedzających dany port lub przystań morską; 3) opis rodzaju i pojemności portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków; 4) opis procedur odbierania i gromadzenia odpadów ze statków, w tym lokalizację portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków dla każdego miejsca postoju i ich godzin otwarcia; 5) opis systemu pokrywania kosztów; 6) opis procedury zgłaszania nieprawidłowości w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków; 7) informacje dotyczące współpracy z innymi podmiotami w zakresie gospodarowania odpadami ze statków; 8) informacje dotyczące nadzoru nad gospodarowaniem odpadami ze statków, w tym imię i nazwisko, stanowisko	
--	--	--	--	--

				służbowe osoby wyznaczonej przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską do sprawowania nadzoru nad gospodarowaniem odpadami ze statków; 9) opis procedury konsultacji projektu planu gospodarowania odpadami ze statków prowadzonych z podmiotami, o których mowa w art. 13 ust. 3; 10) informacje dotyczące rodzajów i ilości odpadów odbieranych ze statków i przetwarzanych w portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków. 2. Plan gospodarowania odpadami ze statków może zawierać: 1) streszczenie przepisów krajowych oraz procedur dotyczących odprowadzania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków; 2) wskazanie punktu kontaktowego w porcie lub przystani morskiej; 3) opis sprzętu przeznaczonego do wstępnej obróbki odpadów ze statków i procesów technologicznych w odniesieniu do określonych rodzajów odpadów ze statków w porcie lub przystani morskiej, jeżeli dotyczy; 4) opis metod rejestrowania bieżącego wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków; 5) opis metod rejestrowania ilości odpadów ze statków odprowadzanych przez statki; 6) opis metod postępowania z różnymi rodzajami odpadów ze statków w porcie lub przystani morskiej. Art. 15. 1. Plany gospodarowania odpadami ze statków podlegają zatwierdzeniu na wniosek podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, w drodze decyzji, przez: 1) marszałka województwa – dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, 2) starostę – dla innych niż określone w pkt 1 portów lub przystani morskich	
--	--	--	--	---	--

				– po uprzednim uzgodnieniu z właściwym dyrektorem urzędu morskigo. 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera: 1) oznaczenie daty sporządzenia wniosku; 2) nazwę i adres wnioskodawcy; 3) organ właściwy do rozpatrzenia wniosku; 4) wskazanie portu lub przystani morskiej; 5) adres portu lub przystani morskiej; 6) datę ostatniego zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków, jeżeli dotyczy; 7) spis załączników; 8) podpis składającego wniosek. 3. Do wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków dołącza się: 1) informacje dotyczące: a) oddziaływania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków na środowisko, b) działań podejmowanych w celu ochrony środowiska, w tym ochrony wód powierzchniowych oraz powierzchni ziemi, przed zanieczyszczeniami; 2) dokument potwierdzający zgodność lokalizacji portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków z planem zagospodarowania przestrzennego; 3) podsumowanie przeprowadzonych konsultacji, o których mowa w art. 13 ust. 3; 4) dwa egzemplarze planu. 4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, określi wzór formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków, uwzględniając potrzebę informowania o systemie gospodarowania odpadami ze statków w portach lub przystaniach morskich oraz konieczność weryfikacji procesu odbioru odpadów ze statków. Art. 16. 1. Plany gospodarowania odpadami ze statków podlegają aktualizacji i ponownemu zatwierdzeniu w	
--	--	--	--	---	--

				okresie pięciu lat liczonych od dnia ostatniego zatwierdzenia. 2. W przypadku zaistnienia znaczących zmian w profilu działalności portu lub przystani morskiej, plany gospodarowania odpadami ze statków podlegają aktualizacji i ponownemu zatwierdzeniu w terminie sześciu miesięcy od dnia, w którym podmiot zarządzający portem lub przystanią morską powziął informację o tych zmianach. 3. Przez znaczące zmiany, o których mowa w ust. 2, rozumie się w szczególności: 1) zmiany strukturalne dotyczące rodzaju statków wpływających do portu lub przystani morskiej oraz natężenia ich ruchu; 2) rozwój nowej infrastruktury; 3) zmiany zapotrzebowania i wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz zmiany w zakresie stosowanych metod przetwarzania odpadów na statkach. 4. Do ponownego zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków stosuje się art. 13 ust. 3 i 4. Art. 17. 1. Organ właściwy do zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków, w drodze decyzji, na wniosek podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską o charakterze niehandlowym i o nieczęstym lub niewielkim ruchu wyłącznie rekreacyjnych jednostek pływających, zwalnia ten podmiot z obowiązku sporządzenia i zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków, pod warunkiem że posiadane przez te podmioty portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków są zintegrowane z systemem gospodarowania odpadami komunalnymi zarządzanym przez gminę zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2021 r. poz. 888, 1648 i 2151).	
--	--	--	--	--	--

				2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera: 1) oznaczenie daty sporządzenia wniosku; 2) nazwę i adres wnioskodawcy; 3) organ właściwy do rozpatrzenia wniosku; 4) wskazanie portu lub przystani morskiej; 5) adres portu lub przystani morskiej; 6) opis charakteru działalności portu lub przystani morskiej uzasadniający zwolnienie z obowiązku sporządzenia i zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków; 7) spis załączników; 8) podpis składającego wniosek. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty poświadczające, że posiadane przez podmiot portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków są zintegrowane z systemem gospodarowania odpadami komunalnymi zarządzanym przez gminę zgodnie z ustawą z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach. 4. Organ wydający decyzję w sprawie udzielenia zwolnienia, o którym mowa w ust. 1, informuje w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji właściwego dyrektora urzędu morskiego o nazwach i lokalizacjach portów lub przystani morskich zwolnionych z obowiązku sporządzenia i zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków. 5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego w terminie 7 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 4, wprowadza do Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o nazwach i lokalizacjach portów lub przystani morskich zwolnionych z obowiązku sporządzenia i zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków. Art. 18. Inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich są obowiązane do przestrzegania planu gospodarowania	
--	--	--	--	---	--

				odpadami ze statków zatwierdzonego dla danego portu lub przystani morskiej.	
Art. 6	1. Operator, agent lub kapitan statku objętego zakresem stosowania dyrektywy 2002/59/WE, który zmierza do portu w Unii, wypełnia zgodnie z prawdą i dokładnie formularz określony w załączniku 2 do niniejszej dyrektywy (zwane dalej „wcześniejszym powiadomieniem o odpadach”) i przekazuje wszystkie informacje w nim zawarte organowi lub podmiotowi wyznaczonemu do tego celu przez państwo członkowskie, w którym znajduje się ten port: a) co najmniej 24 godziny przed przybyciem, jeśli port zawinięcia jest znany; b) gdy tylko będzie znany port zawinięcia, jeśli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny przed przybyciem do portu; lub c) najpóźniej w momencie wyjścia z poprzedniego portu, jeśli czas podróży jest krótszy niż 24 godziny. 2. Informacje zawarte we wcześniejszym powiadomieniu o odpadach są przekazywane drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywami 2002/59/WE i 2010/65/UE. 3. Informacje zawarte we wcześniejszym powiadomieniu o odpadach muszą być dostępne na statku, najlepiej w formie elektronicznej, co najmniej do czasu zawinięcia do następnego portu oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich. 4. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazywane zgodnie z niniejszym artykułem były analizowane i bezzwłocznie udostępniane właściwym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów.		Art. 33 pkt 3	Art. 33. W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955) wprowadza się następujące zmiany: 3) art. 10 otrzymuje brzmienie: „Art. 10. 1. Niniejszego artykułu nie stosuje się do statków uczestniczących w usługach portowych w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1). 2. Kapitan statku lub jego przedstawiciel przed zawinięciem do portu lub przystani morskiej znajdującej się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej powiadamia podmiot zarządzający portem lub przystanią morską o zamiarze zdania odpadów ze statków, informując o odpadach ze statków znajdujących się na statku za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. Informacja jest przekazywana na formularzu zawierającym w szczególności: 1) dane dotyczące statku; 2) dane dotyczące portu lub rejsu; 3) rodzaj i ilość odpadów oraz pojemność magazynowania. 3. Kapitan statku lub jego przedstawiciel przekazują informację podmiotowi zarządzającemu portem lub przystanią morską: 1) co najmniej 24 godziny przed przybyciem do portu, jeżeli port zawinięcia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest znany; 2) gdy tylko będzie znany port zawinięcia, jeżeli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny przed przybyciem do portu, lub	W zmienianym projektowaną ustawą art. 10 ust. 6 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki przewidziano upoważnienie dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór formularza, o którym mowa w ust. 2

				3) najpóźniej w chwili wyjścia z poprzedniego portu, jeżeli ta informacja jest dostępna w okresie krótszym niż 24 godziny. 4. Przepis ust. 2 stosuje się do statków o pojemności brutto (GT) 300 jednostek i większej, z wyjątkiem statków rybackich, statków zabytkowych i rekreacyjnych jednostek pływających o długości mniejszej niż 45 metrów. 5. Informacje o odpadach ze statków znajdujących się na statku, o których mowa w ust. 2, kapitan statku przechowuje na statku w postaci elektronicznej do czasu zawinięcia do następnego portu lub przystani morskiej oraz udostępnia na żądanie: 1) właściwych organów inspekcyjnych państw członkowskich Unii Europejskiej będących odpowiednikami organów, o których mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim; 2) organów inspekcyjnych; 3) organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej; 4) organów administracji publicznej, które sprawują kontrolę nad przestrzeganiem i stosowaniem przepisów ustawy z dniao portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, zwanej dalej „ustawą o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków”; 5) odbiorcy odpadów ze statków, z którym zawarto umowę na odbiór odpadów ze statków. 6. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza, o którym mowa w ust. 2, mając na względzie konieczność zapewnienia organizacji procesu odbioru odpadów ze statków w sposób niepowodujący nieuzasadnionych opóźnień w ruchu statków. 7. Statek podczas postoju w porcie lub przystani morskiej albo w stoczni znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zdać do	
--	--	--	--	--	--

				portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków wszystkie odpady ze statków, których zrzut do Morza Bałtyckiego jest niedozwolony. 8. Z obowiązku здаwania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej są zwolnione statki, jeżeli: 1) kapitan statku lub jego przedstawiciel przed zawinięciem do portu lub przystani morskiej poinformował podmiot zarządzający portem lub przystanią morską o odpadach ze statków znajdujących się na statku zgodnie z wymaganiami określonymi w ust. 2 i 3 oraz z tych informacji wynika, że statek ma dostateczną pojemność magazynowania odpadów ze statków, lub 2) informacje dostępne na pokładzie statku wskazują, że statek ma dostateczną pojemność magazynowania odpadów ze statków, lub 3) statek zawija na kotwiczowisko na czas krótszy niż 24 godziny lub w niesprzyjających warunkach pogodowych, chyba że obszar ten został wyłączony z granic infrastruktury portu lub przystani morskiej. 9. Dostateczną pojemność magazynowania, o której mowa w ust. 8 pkt 1 i 2, ustala właściwy dyrektor urzędu morskiego w trybie kontroli, o której mowa w art. 26 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, stosując metody, wskaźniki i kryteria określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/89 z dnia 21 stycznia 2022 r. ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 w odniesieniu do metody, którą należy stosować do obliczania dostatecznej pojemności magazynowania (Dz. Urz. UE L 15 z 24.01.2022, str. 1). 10. Z obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 7, są zwolnione statki przebywające na kotwiczowisku wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani	
--	--	--	--	---	--

				morskiej bez zamiaru zawinięcia do portu lub przystani morskiej. 11. Organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej mogą uzależnić przyjęcie odpadów ze statków od wyniku przeprowadzonej przez nie kontroli. 12. Opłaty za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków określają przepisy art. 19–25 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków. 13. W przypadku gdy na podstawie danych dostępnych w Narodowym Systemie SafeSeaNet lub GISIS wynika, że nie ma odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie lub przystani morskiej zawinięcia statku, lub jeżeli port lub przystań morska nie jest znana, statek zdaje odpady ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej. 14. W przypadku zdanienia odpadów ze statków w porcie lub przystani morskiej przez statek, o którym mowa w ust. 4, kapitan statku lub jego przedstawiciel przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej lub niezwłocznie po otrzymaniu pokwitowania odbioru odpadów ze statków, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, wprowadza zawarte w tym pokwitowaniu informacje do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. 15. Informacje zawarte w pokwitowaniu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, są dostępne na statku przez co najmniej dwa lata od dnia wydania tego pokwitowania i są udostępniane na żądanie właściwych organów inspekcyjnych państw członkowskich Unii Europejskiej, o których mowa w ust. 5 pkt 1, wraz z książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów	
--	--	--	--	---	--

				o postępowaniu z odpadami ze statków lub planem postępowania z odpadami ze statków.	
Art. 7	1. Kapitan statku zawijającego do portu Unii przed opuszczeniem tego portu odprowadza wszelkie odpady znajdujące się na statku do portowego urządzenia do odbioru odpadów zgodnie z odpowiednimi normami dotyczącymi zrzutów określonymi w konwencji MARPOL. 2. Po odprowadzeniu odpadów operator portowego urządzenia do odbioru odpadów lub władze portu, w którym odpady zostały odprowadzone, zgodnie z prawdą i dokładnie wypełniają formularz określony w załączniku 3 (zwany dalej „pokwitowaniem odbioru odpadów”) i niezwłocznie wydają i przekazują pokwitowanie odbioru odpadów kapitanowi statku. Wymogi określone w akapicie pierwszym nie mają zastosowania w przypadku małych portów o bezzałogowych urządzeniach lub portów znajdujących się w odległych miejscach, pod warunkiem, że państwo członkowskie, w którym znajdują się takie porty, poinformowało o nazwach i lokalizacji tych portów drogą elektroniczną w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13. 3. Operator, agent lub kapitan statku objętego zakresem stosowania dyrektywy 2002/59/WE przed wypłynięciem z portu lub niezwłocznie po otrzymaniu pokwitowania odbioru odpadów przesyła drogą elektroniczną zawarte w nim informacje do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13 niniejszej dyrektywy, zgodnie z dyrektywami 2002/59/WE i 2010/65/UE. Informacje zawarte w pokwitowaniu odbioru odpadów muszą być dostępne na statku przez co najmniej dwa lata, w stosownych przypadkach z odpowiednią książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów o postępowaniu z odpadami lub planem postępowania z odpadami oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich. 4. Bez uszczerbku dla ust. 1, statek może udać się do następnego portu zawinięcia bez odprowadzenia odpadów, jeżeli: a) informacje przekazane zgodnie z załącznikami 2 i 3 wskazują, że istnieje dostateczna pojemność magazynowania przeznaczona na	T	Art. 7 i Art. 33 pkt 3	Art. 1 pkt 1 lit. a) ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955): „Art. 1. Do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki stosuje się: 1) Postanowienia następujących umów międzynarodowych, wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób: a) Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”,”. Art. 7. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia odbiór odpadów ze statków za pomocą portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. 2. Po zdaniu przez statek odpadów ze statków podmiot zarządzający portem lub przystanią morską albo upoważniony przez niego odbiorca odpadów ze statków wydaje pokwitowanie odbioru odpadów ze statków. Obowiązek wydania pokwitowania nie dotyczy przystani morskich wyposażonych w samoobsługowe portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków. 3. Właściwy dyrektor urzędu morskiego wprowadza do Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o nazwach i lokalizacjach przystani morskich, o których mowa w ust. 2 zdanie drugie.	Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 16 marca 1995 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955) w art. 1 pkt 1 lit a wskazuje, że do zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki stosuje się m.in. postanowienia Konwencji MARPOL. W związku z powyższym w przypadku odprowadzania odpadów znajdujących się na statku do portowych urządzeń odbiorczych zgodnie z normami określonymi w konwencji MARPOL, zgodnie z powyższym stosowane są również automatycznie opisane w niej normy dotyczące zrzutów, o których mowa w art. 7 ust. 1 dyrektywy. Wobec tego wydaje się, że nie ma potrzeby

	wszystkie odpady, które zostały zgromadzone i które powstaną podczas planowanego rejsu statku do następnego portu zawinięcia; b) informacje dostępne na pokładzie statków, które nie są objęte zakresem stosowania dyrektywy 2002/59/WE, wskazują, że istnieje dostateczna pojemność magazynowania przeznaczona na wszystkie odpady, które zostały zgromadzone i które powstaną podczas planowanego rejsu statku do następnego portu zawinięcia; lub c) statek zawija na kotwiczowisko jedynie na czas krótszy niż 24 godziny lub w niesprzyjających warunkach pogodowych, chyba że obszar ten został wyłączony zgodnie z art. 3 ust. 1 akapit drugi. Aby zapewnić jednolite warunki stosowania wyłączenia, o którym mowa w pierwszym akapicie lit a) i b), Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia metod, które należy stosować do obliczania dostatecznej pojemności magazynowania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2. 5. Państwo członkowskie wymaga, aby statek odprowadził wszystkie swoje odpady przed wypłynięciem z portu, jeżeli: a) na podstawie dostępnych informacji, w tym informacji dostępnych drogą elektroniczną w części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13, lub w GISIS, nie można ustalić, czy w następnym porcie zawinięcia są dostępne odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów; lub b) następny port zawinięcia jest nieznany. 6. Ust. 4 stosuje się bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych wymogów dla statków, przyjętych zgodnie z prawem międzynarodowym.		4. Pokwitowanie odbioru odpadów ze statków wydaje się kapitanowi statku niezwłocznie po zdaniu odpadów ze statków przez statek. 5. Pokwitowanie odbioru odpadów ze statków można przekazać kapitanowi statku za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344). 6. Pokwitowanie odbioru odpadów ze statków zawiera w szczególności informacje dotyczące: 1) portu lub przystani morskiej; 2) statku; 3) rodzaju i ilości odprowadzonych odpadów. 7. Do pokwitowania odbioru odpadów ze statków można dołączyć dokument określający nałożone na statek opłaty za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków. 8. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków, uwzględniając konieczność zapewnienia efektywnej kontroli nad realizacją obowiązku zdawania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. 9. Podmiot dokonujący naprawy, wymiany, montażu lub demontażu znajdujących się na statku urządzeń i instalacji zawierających substancje kontrolowane i nowe substancje określone w załącznikach I i II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1005/2009 z dnia 16 września 2009 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz. Urz. UE L 286 z 31.10.2009, str. 13) zapewnia we własnym zakresie odbiór odpadów powstających w trakcie swojej działalności. Art. 33 pkt 3 (...) 7. Statek podczas postoju w porcie lub przystani morskiej albo w stoczni znajdujących się na	powtarzania, podkreślania tego faktu w przepisach wdrażających dyrektywę. W zmienianym projektowanej ustawą art. 10 ust. 24 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki przewidziano upoważnienie dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór 1) wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, 2) zaświadczenia, o którym mowa w ust. 22
--	--	--	---	--

				terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zdać do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków wszystkie odpady ze statków, których zrzut do Morza Bałtyckiego jest niedozwolony. 8. Z obowiązku zdawania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej są zwolnione statki, jeżeli: 1) kapitan statku lub jego przedstawiciel przed zawinięciem do portu lub przystani morskiej poinformował podmiot zarządzający portem lub przystanią morską o odpadach ze statków znajdujących się na statku zgodnie z wymaganiami określonymi w ust. 2 i 3 oraz z tych informacji wynika, że statek ma dostateczną pojemność magazynowania odpadów ze statków, lub 2) informacje dostępne na pokładzie statku wskazują, że statek ma dostateczną pojemność magazynowania odpadów ze statków, lub 3) statek zawija na kotwiczowisko na czas krótszy niż 24 godziny lub w niesprzyjających warunkach pogodowych, chyba że obszar ten został wyłączony z granic infrastruktury portu lub przystani morskiej. 9. Dostateczną pojemność magazynowania, o której mowa w ust. 8 pkt 1 i 2, ustala właściwy dyrektor urzędu morskiego w trybie kontroli, o której mowa w art. 26 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, stosując metody, wskaźniki i kryteria określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/89 z dnia 21 stycznia 2022 r. ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 w odniesieniu do metody, którą należy stosować do obliczania dostatecznej pojemności magazynowania (Dz. Urz. UE L 15 z 24.01.2022, str. 1). 10. Z obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 7, są zwolnione statki przebywające na kotwiczowisku wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani	
--	--	--	--	--	--

				morskiej bez zamiaru zawinięcia do portu lub przystani morskiej. 11. Organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej mogą uzależnić przyjęcie odpadów ze statków od wyniku przeprowadzonej przez nie kontroli. 12. Opłaty za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków określają przepisy art. 19–25 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków. 13. W przypadku gdy na podstawie danych dostępnych w Narodowym Systemie SafeSeaNet lub GISIS wynika, że nie ma odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie lub przystani morskiej zawinięcia statku, lub jeżeli port lub przystań morska nie jest znana, statek zdaje odpady ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej. 14. W przypadku zdania odpadów ze statków w porcie lub przystani morskiej przez statek, o którym mowa w ust. 4, kapitan statku lub jego przedstawiciel przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej lub niezwłocznie po otrzymaniu pokwitowania odbioru odpadów ze statków, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, wprowadza zawarte w tym pokwitowaniu informacje do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. 15. Informacje zawarte w pokwitowaniu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, są dostępne na statku przez co najmniej dwa lata od dnia wydania tego pokwitowania i są udostępniane na żądanie właściwych organów inspekcyjnych państw członkowskich Unii Europejskiej, o których mowa w ust. 5 pkt 1, wraz z książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów	
--	--	--	--	--	--

				o postępowaniu z odpadami ze statków lub planem postępowania z odpadami ze statków. 16. Właściwy dyrektor urzędu morskiego udziela armatorowi na jego wniosek, w drodze decyzji, zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków na statku zgodnie z ust. 2, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej zgodnie z ust. 8 oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej zgodnie z art. 20 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, jeżeli w odniesieniu do statku są spełnione następujące warunki: 1) statek jest włączony w ustalony harmonogram podróży z częstymi zawinięciami do portów lub przystani morskich oraz regularnymi zawinięciami do portów lub przystani morskich; 2) zawarto uzgodnienie zapewniające odprowadzanie odpadów ze statków i uiszczanie opłat, o których mowa w ust. 12, w porcie lub przystani morskiej wzdłuż trasy statku: a) które jest potwierdzone zawartą umową z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską albo odbiorcą odpadów oraz pokwitowaniami odbioru odpadów ze statków, b) o tym uzgodnieniu poinformowano wszystkie porty lub przystanie morskie położone na trasie statku oraz c) jeżeli z informacji dostępnych w GISIS lub Narodowym Systemie SafeSeaNet wynika, że zostało zaakceptowane przez port lub przystań morską Unii Europejskiej lub inny port lub przystań morską, w którym są dostępne odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków, w których następuje zdanie odpadów ze statków i uiszczenie opłat; 3) zwolnienie nie będzie powodować negatywnego wpływu na bezpieczeństwo morskie, środowisko morskie, zdrowie, warunki życia lub warunki pracy na statku. 17. Wniosek, o którym mowa w ust. 16, zawiera:	
--	--	--	--	---	--

				1) dane dotyczące statku i armatora; 2) informację zawierającą nazwy portów znajdujących się na trasie statku oraz dane o częstotliwości rejsów; 3) informację o umowach zawartych z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską lub odbiorcą odpadów ze statków zapewniającym odbiór odpadów ze statków oraz o uiszczaniu opłat za odprowadzenie odpadów ze statków; 4) oznaczenie miejsca, datę i podpis osoby upoważnionej do złożenia wniosku. 18. Do wniosku, o którym mowa w ust. 16, dołącza się: 1) kopię umowy lub umów o świadczeniu usług odbioru odpadów ze statków zawartych z odbiorcą odpadów ze statków zapewniających odbiór tych odpadów lub podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską, do którego zawija statek podczas rejsów na stałej linii żeglugowej, oraz kopie pokwitowań odbioru odpadów ze statków; 2) kopię zezwolenia na prowadzenie działalności polegającej na odbiorze i gospodarowaniu odpadami ze statków odbieranymi ze statków wydane przez właściwe organy podmiotom, z którymi kapitan statku lub jego przedstawiciel, lub armator zawarł umowę, o której mowa w pkt 1; 3) potwierdzenie przez podmiot odbierający odpady ze statków lub podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, w którym są zdawane odpady ze statków, że umowa, o której mowa w pkt 1, zawiera postanowienia zgodne z informacjami dotyczącymi dostępu do odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, przekazanymi drogą elektroniczną za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. 19. Do dokumentów, o których mowa w ust. 18, sporządzonych w języku obcym, dołącza się tłumaczenia tych dokumentów na język polski sporządzone przez tłumacza przysięgłego.	
--	--	--	--	--	--

				20. Zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, udziela się na okres obowiązywania umowy, o której mowa w ust. 16 pkt 2 lit. a, lecz nie dłuższy niż 2 lata. 21. Decyzję, o której mowa w ust. 16, dyrektor właściwego urzędu morskiego przekazuje podmiotowi zarządzającemu portem lub przystanią morską, którego dotyczy zwolnienie z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów ze statków. 22. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, który wydał decyzję, o której mowa w ust. 16, wydaje zaświadczenie o udzieleniu zwolnienia oraz wprowadza informacje zawarte w zaświadczeniu do Narodowego Systemu SafeSeaNet. 23. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 22, zawiera: 1) dane dotyczące statku i armatora; 2) informację o włączeniu statku w ustalony harmonogram podróży obejmujący częste i regularne zawinięcia do wskazanego portu lub przystani morskiej bądź portów lub przystani morskich zgodnie z wcześniej ustaloną trasą; 3) informację o zawijaniu statku co najmniej raz na dwa tygodnie do wskazanych portów lub przystani morskich; 4) informację o zawartej umowie, o której mowa w ust. 16 pkt 2 lit. a; 5) wskazanie podstawy prawnej zwolnienia, o którym mowa w ust. 16; 6) termin ważności; 7) oznaczenie miejsca, datę i podpis osoby upoważnionej do wydania zaświadczenia. 24. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, określi wzór: 1) wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, 2) zaświadczenia, o którym mowa w ust. 22 – kierując się koniecznością ujednolicenia zakresu przekazywanych informacji oraz – w przypadku wzoru	
--	--	--	--	--	--

				zaświadczenia – zapewniając jego zgodność z załącznikiem V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE. 25. Jeżeli statek nie posiada dostępnej dostatecznej pojemności magazynowania odpadów ze statków mimo posiadania zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej, statek ten zdaje odpady ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i uiszcza opłaty, o których mowa w art. 19–25 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków. 26. Jeżeli statek, który wypłynął z portu lub przystani morskiej, nie dopełnił obowiązku zdania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie informuje o niedopełnieniu tego obowiązku właściwe władze w następnym porcie lub przystani morskiej, do którego ma zawinąć statek.”; Art. 10. 1. Niniejszego artykułu nie stosuje się do statków uczestniczących w usługach portowych w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1).	
Art. 8	1. Państwa członkowskie zapewniają pokrycie kosztów funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru i przetwarzania odpadów ze statków, innych niż pozostałości ładunku, poprzez pobieranie opłat od statków. Koszty te obejmują elementy wymienione w załączniku 4. 2. Systemy pokrywania kosztów nie mogą tworzyć zachęt dla statków do dokonywania zrzutów odpadów do morza. W tym celu państwa	T	Art. 19 – 25, Art. 9	Art. 19. Za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków, innych niż pozostałości ładunku, armatorzy wnoszą opłaty: pośrednią, dodatkową i specjalną. Art. 20. 1. Opłatę pośrednią, przez którą rozumie się opłatę za świadczenie usług portowych w zakresie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uiszcza się za	W art. 9 ust. 7 projektowanej ustawy przewidziano upoważnienie dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do wydania

członkowskie przy projektowaniu i wdrażaniu systemów pokrywania kosztów stosują wszystkie poniższe zasady: a) statki uiszczają opłatę pośrednią, niezależnie od odprowadzenia odpadów do portowego urządzenia do odbioru odpadów; b) opłata pośrednia obejmuje: (i) pośrednie koszty administracyjne; (ii) znaczną część bezpośrednich kosztów operacyjnych wskazanych w załączniku 4, która stanowi co najmniej 30 % całkowitych bezpośrednich kosztów rzeczywistego odprowadzania odpadów w roku poprzedzającym, z możliwością uwzględnienia również kosztów związanych z przewidywanym natężeniem ruchu w roku następnym; c) w celu zapewnienia maksymalnej zachęty dla statków do odprowadzania odpadów z załącznika V do konwencji MARPOL, innych niż pozostałości ładunku, za takie odpady nie pobiera się opłaty bezpośredniej, aby zapewnić prawo do odprowadzenia bez żadnych dodatkowych opłat uzależnionych od ilości odpadów, z wyjątkiem przypadków, w których ilość odprowadzonych odpadów przekracza maksymalną pojemność magazynowania, o której mowa w formularzu zawartym w załączniku 2 do niniejszej dyrektywy; system ten obejmuje również biernie poławiane odpady, w tym prawo do ich odprowadzenia; d) aby uniknąć sytuacji, w której koszty odbierania i przetwarzania biernie poławianych odpadów są ponoszone wyłącznie przez użytkowników portów, państwa członkowskie pokrywają te koszty – w stosownych przypadkach – z przychodów pochodzących z alternatywnych systemów finansowania, w tym z programów gospodarowania odpadami oraz z dostępnego finansowania unijnego, krajowego lub regionalnego; e) aby zachęcić do odprowadzania pozostałości po myciu zbiorników zawierających substancje o dużej lepkości trwale unoszące się na wodzie, państwa członkowskie mogą przewidzieć odpowiednie zachęty finansowe do ich odprowadzania; f) opłata pośrednia nie obejmuje odpadów pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych, których koszty są pokrywane na podstawie rodzajów i ilości odprowadzonych odpadów.		każdy statek niezależnie od faktycznego odprowadzania odpadów ze statków. 2. Opłata pośrednia obejmuje: 1) koszty pośrednie, 2) co najmniej 30 % całkowitych kosztów bezpośrednich rzeczywistego odprowadzania i przetwarzania odpadów ze statków w roku poprzedzającym, z możliwością uwzględnienia również kosztów związanych z przewidywanym natężeniem ruchu w roku następnym – określonych w załączniku do ustawy. 3. Opłata pośrednia w pełni pokrywa koszty odbioru i przetwarzania odpadów ze statków określonych w załączniku V do Konwencji MARPOL, włączając w to odpady związane z ładunkiem, inne niż pozostałości ładunku. 4. Odpady, o których mowa w ust. 3, obejmują również biernie poławiane odpady, które statki mogą zdać w porcie lub przystani morskiej bez ponoszenia dodatkowych opłat. 5. Opłata pośrednia nie obejmuje odbioru i przetwarzania odpadów pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych. 6. Nie pobiera się opłaty pośredniej od statku, który: 1) przebywa na kotwiczowisku wchodzącym w skład infrastruktury portu lub przystani morskiej bez zamiaru zawinięcia do portu lub przystani morskiej; 2) zgodnie z art. 10 ust. 16 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki uzyskał zwolnienie z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej. Art. 21. 1. Odbiór i przetwarzanie dodatkowych ilości odpadów ze statków nieobjętych opłatą pośrednią następuje za opłatą dodatkową. 2. Za odbiór i przetwarzanie odpadów ze statków, o których mowa w art. 20 ust. 3, pobiera się opłatę dodatkową, jeżeli ich ilość przekracza maksymalną pojemność magazynowania statku, która jest deklarowana zgodnie z przepisami wydawanymi na podstawie art. 10 ust. 6	rozporządzenia określającego wzór formularza, na którym jest składany „raport”
--	--	--	---

	3. Część kosztów nieobjętych pośrednią opłatą, jeśli takie występują, pokrywana jest na podstawie rodzajów oraz ilości odpadów faktycznie odprowadzonych przez statek. 4. Opłaty mogą być zróżnicowane na podstawie: a) kategorii, rodzaju i wielkości statku; b) świadczenia usług na rzecz statków poza normalnymi godzinami pracy w porcie; lub c) niebezpiecznego charakteru odpadów. 5. Opłaty obniża się na następującej podstawie: a) rodzaj handlu, w który statek jest zaangażowany, w szczególności, gdy zaangażowany jest w żeglugę morską bliskiego zasięgu; b) projekt, wyposażenie i działalność statku, które wykazują, że na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów, a odpadami gospodaruje się w sposób zrównoważony i bezpieczny dla środowiska. Do dnia 28 czerwca 2020 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia kryteriów wskazujących, że dany statek spełnia wymogi określone w akapicie pierwszym lit. b) w odniesieniu do gospodarowania odpadami na statku. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2. 6. W celu zapewnienia, że opłaty są sprawiedliwe, przejrzyste, łatwe do zidentyfikowania, niedyskryminujące oraz odzwierciedlają koszty urządzeń oraz dostępnych usług i, w stosownych przypadkach, wykorzystywanych, wysokość opłat oraz podstawy ich wyliczania należy udostępnić w języku urzędowym państwa członkowskiego, w którym znajduje się port, oraz – w stosownych przypadkach – w języku wykorzystywanym w kontaktach międzynarodowych użytkownikom portu w planie odbioru i zagospodarowania odpadów.		ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Art. 22. Odbiór odpadów ze statków w czasie i w warunkach innych niż określone w planie gospodarowania odpadami ze statków następuje za opłatą specjalną. Art. 23. 1. Wysokość opłat, o których mowa w art. 19, zwanych dalej „opłatami”, ustala podmiot zarządzający portem lub przystanią morską. 2. Opłaty są wnoszone przez armatora na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską. 3. Opłaty mogą być pobierane wraz z opłatami portowymi, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, pod warunkiem zapewnienia odróżnienia tych opłat. 4. Opłaty obejmują kategorie kosztów i przychodów netto związanych z funkcjonowaniem portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i zarządzaniem nimi wymienione w załączniku do ustawy. Art. 24. 1. Wysokość opłat jest ustalana w taki sposób, aby nie zniechęcać armatorów do korzystania z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. 2. Wysokość opłat różnicuje się na podstawie następujących kryteriów: 1) kategorii, typu i wielkości statku; 2) niebezpiecznego charakteru odpadów ze statków. 3. Wysokość opłat obniża się na podstawie następujących kryteriów: 1) charakteru żeglugi, w którą statek jest zaangażowany, w szczególności w żeglugę morską bliskiego zasięgu; 2) konstrukcji, wyposażenia i działalności statku, które powodują, że na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów ze statków, a odpadami ze statków gospodaruje się w sposób zrównoważony i bezpieczny dla środowiska, biorąc pod uwagę kryteria określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/91 z dnia 21 stycznia	
--	---	--	---	--

	7. Państwa członkowskie zapewniają gromadzenie danych dotyczących objętości i ilości biernie poławianych odpadów oraz przekazują te dane Komisji. Komisja, na podstawie tych danych publikuje sprawozdanie do dnia 31 grudnia 2022 r., a następnie co dwa lata. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia metod gromadzenia danych oraz formatu raportowania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2.		2022 r. określającym kryteria wskazujące, czy na danym statku powstaje zmniejszona ilość odpadów, a odpadami gospodaruje się w sposób zrównoważony i przyjazny dla środowiska zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 (Dz. Urz. UE L 15 z 24.01.2022, str. 12). Art. 25. 1. Armator wnosi opłatę za odbiór i przetwarzanie pozostałości ładunku ze statku. Opłata może być pobierana wraz z opłatami portowymi, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich, pod warunkiem zapewnienia odróżnienia tych opłat. 2. Opłatę za odbiór pozostałości ładunku ze statku ustala podmiot zarządzający portem lub przystanią morską. 3. Wysokość opłaty za odbiór pozostałości ładunku ze statku ustala się biorąc pod uwagę ich rodzaj, ilość i koszt przetwarzania, oraz w taki sposób, aby nie zniechęcać armatorów do korzystania z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. 4. Opłata za odbiór pozostałości ładunku ze statku jest wnoszona przez armatora na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską. 5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się w przypadku, gdy odbiorca ładunku zapewnia we własnym zakresie odbiór pozostałości ładunku ze statku. 6. W przypadku o którym mowa w ust. 5, odbiorca ładunku ze statku informuje zarządzającego portem lub przystanią morską o planowanym odbiorze pozostałości ładunku ze statku na 24 godziny przed jego realizacją oraz okazuje mu dokument potwierdzający odbiór pozostałości ładunku ze statku wydany przez odbiorcę odpadów ze statków. Art. 9. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską sporządza co dwa lata raport dotyczący funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zwany dalej „raportem”. 2. Raport zawiera:	
--	---	--	---	--

				1) nazwę, siedzibę i adres oraz formę prawną podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską; 2) informacje dotyczące ruchu poszczególnych rodzajów statków i częstotliwości korzystania przez te statki z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków; 3) informacje dotyczące kategorii, rodzajów i ilości odpadów odebranych ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków; 4) informacje dotyczące ilości biernie poławianych odpadów odebranych ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. 3. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską składa raport właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego w terminie do dnia 15 lutego roku następującego po roku, w którym został zakończony poprzedni okres rozliczeniowy. 4. Raport może być złożony za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną. 5. Właściwy dyrektor urzędu morskiego po otrzymaniu raportu, w terminie do dnia 31 marca danego roku, wydaje opinię, w której stwierdza, czy raport: 1) spełnia wymagania określone w ustawie i w przepisach wydanych na podstawie ust. 7; 2) wymaga uzupełnienia wraz ze wskazaniem zakresu tego uzupełnienia. 6. W przypadku konieczności uzupełnienia raportu przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską właściwy dyrektor urzędu morskiego wzywa podmiot zarządzający portem lub przystanią morską do jego uzupełnienia w terminie 30 dni od dnia otrzymania wezwania. 7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza, na którym jest składany raport, mając na względzie potrzebę zapewnienia efektywnego monitorowania eksploatacji portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.	
--	--	--	--	--	--

				8. Na podstawie raportów właściwy dyrektor urzędu morskiego przygotowuje zbiorcze zestawienie dotyczące objętości i ilości biernie poławianych odpadów ze statków zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/92 ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w odniesieniu do metod gromadzenia danych oraz formatu stosowanego do zgłaszania biernie poławianych odpadów (Dz. Urz. UE L 15 z 24.02.2022, str. 16) oraz przekazuje je do dnia 1 czerwca danego roku ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. 9. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej przekazuje Komisji Europejskiej informacje dotyczące objętości i ilości biernie poławianych odpadów ze statków do dnia 30 czerwca danego roku.	
Art. 9	1. Państwa członkowskie mogą zwolnić statek zawijający do ich portu z obowiązków określonych w art. 6, art. 7 ust. 1 i art. 8 („zwolnienie”), jeżeli istnieją wystarczające dowody na to, że spełniono następujące warunki: a) statek włączony jest w ustalony harmonogram podróży, z częstymi i regularnymi zawinięciami do portów; b) istnieje uzgodnienie zapewniające odprowadzanie odpadów i uiszczanie opłat w porcie wzdłuż trasy statku, które: (i) jest potwierdzone podpisaną umową z portem lub odbiorcą odpadów oraz pokwitowaniami odbioru odpadów; (ii) o tym uzgodnieniu poinformowano wszystkie porty położone na trasie statku; oraz (iii) zostało ono zaakceptowane przez port, gdzie następuje odprowadzenie i uiszczenie opłaty, co może mieć miejsce w porcie Unii lub w innym porcie, w którym dostępne są odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów, co ustalono na podstawie informacji przekazanych drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13, i w GISIS;		Art. 33 pkt 3	Art. 33 pkt 3 (...)16. Właściwy dyrektor urzędu morskiego udziela armatorowi na jego wniosek, w drodze decyzji, zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków na statku zgodnie z ust. 2, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej zgodnie z ust. 8 oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej zgodnie z art. 20 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, jeżeli w odniesieniu do statku są spełnione następujące warunki: 1) statek jest włączony w ustalony harmonogram podróży z częstymi zawinięciami do portów lub przystani morskich oraz regularnymi zawinięciami do portów lub przystani morskich; 2) zawarto uzgodnienie zapewniające odprowadzanie odpadów ze statków i uiszczanie opłat, o których mowa w ust. 12, w porcie lub przystani morskiej wzdłuż trasy statku: a) które jest potwierdzone zawartą umową z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską albo odbiorcą odpadów oraz pokwitowaniami odbioru odpadów ze statków, b) o tym uzgodnieniu poinformowano wszystkie porty lub przystanie morskie położone na trasie statku oraz	W zmienianym projektowaną ustawą art. 10 ust. 24 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki przewidziano upoważnienie dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego wzór 1) wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, 2) zaświadczenia, o którym mowa w ust. 22

	c) zwolnienie nie powoduje negatywnego wpływu na bezpieczeństwo morskie, zdrowie, warunki życia lub warunki pracy na statku ani na środowisko morskie. 2. W przypadku przyznania zwolnienia państwo członkowskie, na obszarze, którego położony jest port, wystawia świadectwo zwolnienia zgodnie z wzorem określonym w załączniku 5, potwierdzające, że statek spełnia niezbędne warunki i wymogi dotyczące stosowania zwolnień i wskazujące czas obowiązywania zwolnienia. 3. Państwa członkowskie przekazują informacje zawarte w świadectwie zwolnienia drogą elektroniczną do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13. 4. Państwa członkowskie zapewniają skuteczne monitorowanie i egzekwowanie uzgodnień dotyczących odprowadzania odpadów i płatności obowiązujących statki, którym przyznano zwolnienie, odwiedzające ich porty. 5. Niezależnie od przyznanego zwolnienia statek nie może udać się do następnego portu zawinięcia, jeżeli nie ma dostatecznej pojemności magazynowania przeznaczonej na wszystkie odpady, które zostały zgromadzone i które powstaną podczas planowanego rejsu statku do następnego portu zawinięcia.		c) jeżeli z informacji dostępnych w GISIS lub Narodowym Systemie SafeSeaNet wynika, że zostało zaakceptowane przez port lub przystań morską Unii Europejskiej lub inny port lub przystań morską, w którym są dostępne odpowiednie portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków, w których następuje zanieanie odpadów ze statków i uiszczenie opłat; 3) zwolnienie nie będzie powodować negatywnego wpływu na bezpieczeństwo morskie, środowisko morskie, zdrowie, warunki życia lub warunki pracy na statku. 17. Wniosek, o którym mowa w ust. 16, zawiera: 1) dane dotyczące statku i armatora; 2) informację zawierającą nazwy portów znajdujących się na trasie statku oraz dane o częstotliwości rejsów; 3) informację o umowach zawartych z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską lub odbiorcą odpadów ze statków zapewniającym odbiór odpadów ze statków oraz o uiszczaniu opłat za odprowadzenie odpadów ze statków; 4) oznaczenie miejsca, datę i podpis osoby upoważnionej do złożenia wniosku. 18. Do wniosku, o którym mowa w ust. 16, dołącza się: 1) kopię umowy lub umów o świadczeniu usług odbioru odpadów ze statków zawartych z odbiorcą odpadów ze statków zapewniających odbiór tych odpadów lub podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską, do którego zawija statek podczas rejsów na stałej linii żeglugowej, oraz kopie pokwitowań odbioru odpadów ze statków; 2) kopię zezwolenia na prowadzenie działalności polegającej na odbiorze i gospodarowaniu odpadami ze statków odbieranymi ze statków wydanego przez właściwe organy podmiotom, z którymi kapitan statku lub jego przedstawiciel, lub armator zawarł umowę, o której mowa w pkt 1; 3) potwierdzenie przez podmiot odbierający odpady ze statków lub podmiot zarządzający portem lub przystanią	
--	--	--	--	--

				morską, w którym są zdawane odpady ze statków, że umowa, o której mowa w pkt 1, zawiera postanowienia zgodne z informacjami dotyczącymi dostępu do odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, przekazanymi drogą elektroniczną za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. 19. Do dokumentów, o których mowa w ust. 18, sporządzonych w języku obcym, dołącza się tłumaczenia tych dokumentów na język polski sporządzone przez tłumacza przysięgłego. 20. Zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, udziela się na okres obowiązywania umowy, o której mowa w ust. 16 pkt 2 lit. a, lecz nie dłuższy niż 2 lata. 21. Decyzję, o której mowa w ust. 16, dyrektor właściwego urzędu morskiego przekazuje podmiotowi zarządzającemu portem lub przystanią morską, którego dotyczy zwolnienie z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów ze statków. 22. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, który wydał decyzję, o której mowa w ust. 16, wydaje zaświadczenie o udzieleniu zwolnienia oraz wprowadza informacje zawarte w zaświadczeniu do Narodowego Systemu SafeSeaNet. 23. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 22, zawiera: 1) dane dotyczące statku i armatora; 2) informację o włączeniu statku w ustalony harmonogram podróży obejmujący częste i regularne zawinięcia do wskazanego portu lub przystani morskiej bądź portów lub przystani morskich zgodnie z wcześniej ustaloną trasą; 3) informację o zawijaniu statku co najmniej raz na dwa tygodnie do wskazanych portów lub przystani morskich; 4) informację o zawartej umowie, o której mowa w ust. 16 pkt 2 lit. a;	
--	--	--	--	--	--

				5) wskazanie podstawy prawnej zwolnienia, o którym mowa w ust. 16; 6) termin ważności; 7) oznaczenie miejsca, datę i podpis osoby upoważnionej do wydania zaświadczenia. 24. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, określi wzór: 1) wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, 2) zaświadczenia, o którym mowa w ust. 22 – kierując się koniecznością ujednolicenia zakresu przekazywanych informacji oraz – w przypadku wzoru zaświadczenia – zapewniając jego zgodność z załącznikiem V do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE. 25. Jeżeli statek nie posiada dostępnej dostatecznej pojemności magazynowania odpadów ze statków mimo posiadania zwolnienia, o którym mowa w ust. 16, przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej, statek ten zdaje odpady ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i uiszcza opłaty, o których mowa w art. 19–25 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków. 26. Jeżeli statek, który wypłynął z portu lub przystani morskiej, nie dopełnił obowiązku zdania odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, właściwy dyrektor urzędu morskiego niezwłocznie informuje o niedopełnieniu tego obowiązku właściwe władze w następnym porcie lub przystani morskiej, do którego ma zawinąć statek.”;	
--	--	--	--	---	--

Art. 10	Państwa członkowskie zapewniają, aby inspekcjom, w tym inspekcjom wyrывkowym mógł zostać poddany każdy statek, w celu sprawdzenia zgodności z niniejszą dyrektywą.	T	Art. 33 pkt 5	5) w art. 26 w pkt 3 w lit. b kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu: „4) przeprowadzić inspekcję przestrzegania obowiązków określonych w art. 10 w odniesieniu do wszystkich statków zawijających do portów lub przystani morskich znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez względu na przynależność.”;	
Art. 11	1. Każde państwo członkowskie przeprowadza inspekcje statków zawijających do jego portów w liczbie odpowiadającej co najmniej 15 % ogólnej liczby pojedynczych statków zawijających rocznie do jego portów. Ogólną liczbę pojedynczych statków zawijających do portów danego państwa członkowskiego oblicza się jako średnią liczbę pojedynczych statków w trzech poprzednich latach, zgodnie z danymi wprowadzonymi do części systemu informacji, monitorowania i egzekwowania przepisów, o którym mowa w art. 13. 2. Państwa członkowskie realizują wymóg określony w ust. 1 niniejszego artykułu wybierając statki na podstawie unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka. Aby zapewnić harmonizację inspekcji i jednolite warunki wyboru statków do inspekcji, Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia szczegółowych elementów unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 20 ust. 2. 3. Państwa członkowskie ustanawiają procedury dotyczące inspekcji statków, które nie są objęte zakresem dyrektywy 2002/59/WE, aby zapewnić, w miarę możliwości, zgodność z przepisami niniejszej dyrektywy. Ustanawiając te procedury, państwa członkowskie mogą uwzględnić unijny ukierunkowany mechanizm oparty na analizie ryzyka, o którym mowa w ustępie 2. 4. Jeżeli odpowiedni organ państwa członkowskiego nie jest usatysfakcjonowany wynikami inspekcji, to bez uszczerbku dla zastosowania sankcji, o których mowa w art. 16, zapewnia, aby statek nie	T		Przepisy dyrektywy zostaną implementowane poprzez rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie przeglądów i inspekcji oraz międzynarodowych świadectw w zakresie ochrony morza przed zanieczyszczeniem przez statki, wydane na podstawie art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955).	

	opuścił portu, dopóki nie odprowadzi odpadów do portowego urządzenia do odbioru odpadów, zgodnie z art. 7.				
Art. 12	Wdrażanie i egzekwowanie przepisów niniejszej dyrektywy ułatwi system elektronicznego raportowania i wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi zgodnie z art. 13 i 14.	N			
Art. 13	1. Raportowanie i wymiana informacji powinny być oparte na unijnym systemie wymiany informacji morskich (SafeSeaNet), o którym mowa w art. 22a ust. 3 oraz w załączniku III do dyrektywy 2002/59/WE. 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby drogą elektroniczną i w rozsądnym terminie zgodnie z dyrektywą 2010/65/UE przekazywane były następujące informacje: a) dotyczące rzeczywistego czasu przybycia do portu i czasu wyjścia z portu każdego statku, objętego zakresem dyrektywy 2002/59/WE, który zawija do portu na terenie Unii, wraz z identyfikatorem danego portu; b) pochodzące z wcześniejszego powiadomienia o odpadach określonego w załączniku 2; c) pochodzące z pokwitowania odprowadzenia odpadów określonego w załączniku 3; d) widniejące na świadectwie zwolnienia określonym w załączniku 5. 3. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje wymienione w art. 5 ust. 2 był udostępniane poprzez SafeSeaNet drogą elektroniczną.	T	Art. 9 ust. 1 i 7, Art. 10 ust. 1 i 5, Art. 33 pkt 3 Art. 9. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską sporządza co dwa lata raport dotyczący funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zwany dalej „raportem”. Art. 9 ust. 7. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza, na którym jest składany raport, mając na względzie potrzebę zapewnienia efektywnego monitorowania eksploatacji portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków Art. 10. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej oraz przekazuje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi za pośrednictwem Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków, pobieranych opłatach związanych z gospodarowaniem odpadami ze statków, o których mowa w art. 19–25, oraz o znaczeniu dla ochrony środowiska morskiego właściwego odbioru odpadów ze statków, zwanych dalej „informacjami o odbiorze odpadów ze statków”. Art. 10 ust. 5. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską wprowadza do Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o odbiorze odpadów ze statków. § 10 ust. 6 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu	Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy należy potraktować jako okno dostępowe danych do Narodowego SSN a potem do Europejskiego SSN. Obowiązek, o którym mowa w ust. 2 lit. a dyrektywy realizowany jest już obecnie na podstawie par. 10 ust. 6 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz.U. z 2020 r. poz. 1496) Wdrożenie art. 13 ust. 2 lit. b i d dyrektywy zapewniać będzie	

				Statków i Przekazywania Informacji: „6. Kapitan portu przekazuje organowi inspekcyjnemu informacje dotyczące aktualnego czasu przybycia i wypłynięcia każdego statku zawijającego do jego portu lub na kotwiczowisko, wraz z identyfikatorem danego portu, za pomocą systemu wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi (SWIBŻ).” Art. 33 pkt 3 (...)2. Kapitan statku lub jego przedstawiciel przed zawinięciem do portu lub przystani morskiej znajdującej się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej powiadamia podmiot zarządzający portem lub przystanią morską o zamiarze zdanienia odpadów ze statków, informując o odpadach ze statków znajdujących się na statku za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. Informacja jest przekazywana na formularzu zawierającym w szczególności: 1) dane dotyczące statku; 2) dane dotyczące portu lub rejsu; 3) rodzaj i ilość odpadów oraz pojemność magazynowania. 14. W przypadku zdanienia odpadów ze statków w porcie lub przystani morskiej przez statek, o którym mowa w ust. 4, kapitan statku lub jego przedstawiciel przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej lub niezwłocznie po otrzymaniu pokwitowania odbioru odpadów ze statków, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, wprowadza zawarte w tym pokwitowaniu informacje do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. 22. Właściwy dyrektor urzędu morskiego, który wydał decyzję, o której mowa w ust. 16, wydaje zaświadczenie o udzieleniu zwolnienia oraz wprowadza informacje zawarte w zaświadczeniu do Narodowego Systemu SafeSeaNet.	rozporządzenie wydane na podstawie art. 9 ust. 7 ustawy – tj. rozporządzenie w sprawie określenia wzoru formularza, na którym będzie składany „raport”
Art. 14	1. Komisja opracowuje, utrzymuje i aktualizuje bazę danych wyników inspekcji, do której podłączone są wszystkie państwa członkowskie	N		Przepisy zostały wdrożone przez art. 8b ust. 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz.1955) w obecnym brzmieniu.	

	i która zawiera wszystkie informacje wymagane do wdrożenia systemu inspekcji określonego w niniejszej dyrektywie (zwaną dalej „bazą danych wyników inspekcji”). Baza danych wyników inspekcji jest oparta na bazie danych wyników inspekcji, o której mowa w art. 24 dyrektywy 2009/16/WE, oraz posiada podobne funkcje. 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje dotyczące inspekcji przeprowadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą, w tym informacje dotyczące niezgodności z przepisami i wydanych zakazów wyjścia w morze, były przekazywane do bazy danych wyników inspekcji niezwłocznie po: a) zakończeniu sporządzania protokołu inspekcji, b) uchyleniu zakazu wyjścia w morze; lub c) przyznaniu zwolnienia. 3. Komisja zapewnia, aby baza danych wyników inspekcji umożliwiała pobieranie wszelkich istotnych danych zgłoszonych przez państwa członkowskie w celu monitorowania wdrażania niniejszej dyrektywy. Komisja zapewnia, by baza danych wyników inspekcji zawierała informacje użyteczne dla unijnego ukierunkowanego mechanizmu opartego na analizie ryzyka, o którym mowa w art. 11 ust. 2. Komisja dokonuje regularnego przeglądu bazy danych wyników inspekcji w celu monitorowania wdrażania niniejszej dyrektywy i zwraca uwagę na wszelkie wątpliwości dotyczące całościowego wdrażania w celu zastosowania działań naprawczych. 4. Państwa członkowskie muszą mieć zawsze dostęp do informacji zarejestrowanych w bazie danych wyników inspekcji.			W art. 33 pkt 2 lit. b projektu ustawy zaproponowano dodatkowo preredagowanie treści art. 4 pkt 9: b) pkt 9 wyrazy „ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2020 r. poz. 1344)” zastępuje się wyrazami „ustawy z dnia ... o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. ...)”,	
Art. 15	Organy portowe i zarządzające portowymi urządzeniami do odbioru odpadów zapewniają, aby wszyscy pracownicy przechodzili szkolenie niezbędne do zdobycia wiedzy, która ma podstawowe znaczenie dla ich pracy w zakresie postępowania z odpadami, ze szczególnym naciskiem na aspekty dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa podczas postępowania z odpadami niebezpiecznymi, oraz aby wymogi szkoleniowe były regularnie aktualizowane w celu sprostania wyzwaniom związanym z innowacjami technologicznymi.	T	Art. 8	Art. 8. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia, aby wszyscy pracownicy obsługujący portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków zostali przeszkoleni w zakresie postępowania z odpadami, w tym w zakresie aspektów dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa podczas postępowania z odpadami niebezpiecznymi. 2. W przypadku wprowadzenia na terenie portu lub przystani morskiej zmian technologicznych w zakresie odbioru lub gospodarowania odpadami ze statków podmiot	

				zarządzający portem lub przystanią morską zapewnia powtórne przeszkolenie pracowników obsługujących portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków.	
Art. 16	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.	T	Art. 30 - 32, Art. 33 pkt 7 i 8	Art. 30. 1. Kto, będąc do tego upoważnionym przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską: 1) nie zapewnia statkom korzystającym z portu lub przystani morskiej dostępu do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w sposób i w zakresie określonym w art. 6 ust. 2–4, 2) nie zapewnia odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 1, 3) nie wydaje pokwitowania odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 2, 4) nie sporządza raportów dotyczących funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 9 ust. 1, 5) nie przekazuje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi informacji o odbiorze odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 1, 6) nie informuje kapitana statku lub jego przedstawiciela o braku możliwości przyjęcia do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 6, 7) nie wydaje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi pisemnego potwierdzenia niemożności przyjęcia do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków określonych rodzajów i ilości odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 7, 8) nie wskazuje kapitanowi statku lub jego przedstawicielowi najbliższego portu lub przystani morskiej gotowej do odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 7, 9) nie opracowuje planu gospodarowania odpadami ze statków zgodnie z art. 13 ust. 1, 10) sporządza plan gospodarowania odpadami ze statków niezgodnie z wymaganiami określonymi w art. 13 ust. 3 i 4 oraz art. 14, 11) nie powiadamia przeprowadzającego kontrolę o realizacji zaleceń pokontrolnych zgodnie z art. 26 ust. 14	

				– podlega karze grzywny. 2. Orzekanie w sprawach, o których mowa w ust. 1, następuje na zasadach i w trybie określonym w ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2021 r. poz. 457, 1005, 1595 i 2328 oraz z 2022 r. poz. 655). Art. 31. 1. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, który: 1) nie zapewnia statkom korzystającym z portu lub przystani morskiej dostępu na jego terenie do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w sposób i w zakresie określonym w art. 6 ust. 2–4, 2) nie zapewnia odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 1, 3) nie wydaje pokwitowania odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 7 ust. 2, z wyłączeniem sytuacji, o której mowa w art. 7 ust. 2 zdanie drugie, 4) w przypadku konieczności uzupełnienia raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków nie dokonuje jego uzupełnienia zgodnie z art. 9 ust. 6, 5) nie opracowuje planu gospodarowania odpadami ze statków zgodnie z art. 13 ust. 1, 6) sporządza plan gospodarowania odpadami ze statków niezgodnie z wymaganiami określonymi w art. 13 ust. 3 i 4 oraz art. 14, 7) nie ustala opłaty za odbiór odpadów ze statków zgodnie z art. 19–25, 8) nie powiadamia przeprowadzającego kontrolę o realizacji wskazanych zaleceń pokontrolnych zgodnie z art. 26 ust. 14 – podlega karze pieniężnej do wysokości 50 000 zł. 2. Inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich, które nie przestrzegają planu gospodarowania odpadami ze statków zatwierdzonego dla danego portu lub przystani morskiej w zakresie procedur i wymagań ujętych w tym planie	
--	--	--	--	---	--

				zgodnie z art. 14, podlegają karze pieniężnej do wysokości 50 000 zł. Art. 32. 1. Kary pieniężne za czyny, o których mowa w art. 31, wymierza, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w sprawach, o których mowa w art. 27 ust. 1, albo właściwy dyrektor urzędu morskiego w sprawach innych niż wskazane w art. 27 ust. 1. 2. Należności z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa. 3. W zakresie nieuregulowanym w niniejszym rozdziale do nakładania kar pieniężnych stosuje się przepisy działu IVA ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 1491 i 2052). Art. 33 pkt 7 i 8: 7) w art. 36a dodaje się pkt 11 w brzmieniu: „11) nie informuje portu lub przystani morskiej o odpadach ze statków znajdujących się na statku zgodnie z art. 10 ust. 7.”; 8) w art. 37 w pkt 22 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 23 w brzmieniu: „23) nie zdaje odpadów ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków zgodnie z art. 10 ust. 6.”.	
Art. 17	Komisja zapewnia zorganizowanie wymiany doświadczeń między organami państw członkowskich i ekspertami, w tym z sektora prywatnego, społeczeństwa obywatelskiego i związków zawodowych, na temat stosowania niniejszej dyrektywy w portach na terenie Unii	N			
Art. 18	1. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 19 do wprowadzenia zmian do załączników do niniejszej dyrektywy i odniesień do instrumentów IMO w niniejszej dyrektywie w zakresie niezbędnym do dostosowania ich do prawa Unii lub w celu uwzględnienia postępów na poziomie międzynarodowym, w szczególności w odniesieniu do IMO.	N			

	2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu zmiany załączników, jeżeli jest to konieczne do poprawy rozwiązań dotyczących wdrażania i monitorowania ustanowionych niniejszą dyrektywą, w szczególności określonych w art. 6, 7 i 9, w celu zapewnienia skutecznego powiadamiania i odprowadzania odpadów, a także właściwego stosowania zwolnień. 3. W wyjątkowych okolicznościach, w przypadku, gdy jest to należycie uzasadnione odpowiednią analizą przeprowadzoną przez Komisję oraz w celu uniknięcia poważnego i niedopuszczalnego zagrożenia dla środowiska morskiego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu zmiany niniejszej dyrektywy w zakresie koniecznym do uniknięcia takiego zagrożenia, tak aby do celów niniejszej dyrektywy nie stosować zmiany wprowadzonej do konwencji MARPOL. 4. Akty delegowane przewidziane w niniejszym artykule przyjmuje się co najmniej trzy miesiące przed upływem terminu ustalonego na szczepku międzynarodowym dla dorozumianego przyjęcia danej zmiany do konwencji MARPOL lub przed przewidzianą datą wejścia w życie tej zmiany. W okresie poprzedzającym wejście w życie takich aktów delegowanych państwa członkowskie powstrzymują się od wszelkich inicjatyw zmierzających do włączenia tej zmiany do przepisów krajowych lub od stosowania zmiany do danego instrumentu międzynarodowego.				
Art. 19	1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. 2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 18 ust. 1, 2 i 3, powierza się Komisji na czas pięciu lat od dnia 27 czerwca 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu. 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 18 ust. 1, 2 i 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub	N			

	przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych. 4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. 5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. 6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 18 ust. 1, 2 i 3 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.				
Art. 20	1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (22). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N			
Art. 21	W pkt A załącznika do dyrektywy 2010/65/UE pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4. Powiadomienie o odpadach ze statków, w tym pozostałości Art. 6, 7 i 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).”	N			
Art. 22	Dyrektywa 2000/59/WE traci moc. Odniesienia do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odniesienia do niniejszej dyrektywy.	N			

Art. 23	1. Komisja oceni niniejszą dyrektywę i prześle wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 28 czerwca 2026 r. Ocena ta obejmuje także szczegółowe sprawozdanie na temat najlepszych praktyk dotyczących zapobiegania powstawaniu odpadów i gospodarowania nimi na statkach. 2. W świetle rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1625, gdy nadejdzie termin kolejnego przeglądu mandatu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Komisja oceni również, czy agencji tej należy przyznać dodatkowe kompetencje w celu wdrażania niniejszej dyrektywy.	N			
Art. 24	1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie, środki ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 28 czerwca 2021 r. Niezwłocznie informują one o tym Komisję. Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N			
Art. 25	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N			
Art. 26	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			

Odwrócona tabela zgodności

Ustawa z dnia o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków		
JEDN. RED.	TREŚĆ PRZEPISU PROJEKTU	UZASADNIENIE WPROWADZENIA PRZEPISU
Art. 33 pkt 4	W ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki wprowadza się następujące zmiany: (...) 4) art. 20f ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Informacje, o których mowa w ust. 1, są przekazywane nie później niż na 24 godziny przed zawinięciem statku do portu lub przystani morskiej za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego na formularzu, którego wzór jest określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 3.”.	Zmiana przedmiotowego przepisu nie ma bezpośredniego związku z implementacją przepisów dyrektyw, lecz jest konieczna ze względu na potrzebę ujednolicenia systemu raportowania o odpadach z systemem raportowania o wodach balastowych. Obecnie zgodnie z art. 20 f ust. 1 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, statek jest zobowiązany do poinformowania portu o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki za pomocą systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS). Przewidywana zmiana nazwy systemu ułatwi statkom wywiązanie się z obowiązków raportowych w związku z zobowiązaniem ich do raportowania w jednym systemie teleinformatycznym. Ponadto, system PHICS będzie w roku 2021 zastąpiony przez interfejs graficzny użytkownika Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego.
Art. 34	W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699) w art. 3 w ust. 1 w pkt 32 po wyrazach „wytwórcą odpadów powstających w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy, rozbioru, remontu obiektów, czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątania, konserwacji i napraw jest podmiot, który świadczy usługę, chyba że umowa o świadczenie usługi stanowi inaczej;” dodaje się wyrazy „wytwórcą odpadów zdawanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w rozumieniu art. 5 pkt 9 ustawy z dnia ... o portowych urządzeniach do odbioru odpadów (Dz. U. poz. ...) jest podmiot świadczący usługę odbioru odpadów w porcie lub przystani morskiej;”.	Zmiana definicji wytwórcy odpadów nie jest wprost przewidziana w dyrektywie, która podlega implementacji niniejszym projektem ustawy. Wynika jednak z potrzeby dostosowania ogólnego reżimu odpadowego do systemu gospodarowania odpadami ze statków. Należy podkreślić, że wytwórca odpadów posiada liczne obowiązki na podstawie ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Spełnienie tych obowiązków przez statki o obcej przynależności wiązałoby się z nieproporcjonalnymi obciążeniami dla tych jednostek. W związku z tym, istnieje konieczność wskazania podmiotów świadczących usługę odbioru odpadów w porcie lub przystani morskiej jako wytwórców odpadów odbieranych ze statków.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru formularza do przekazywania portom i przystaniom morskim
informacji o odpadach ze statków znajdujących się na statku**

Na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955 oraz z 2022 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór formularza do przekazywania portom i przystaniom morskim informacji o odpadach ze statków znajdujących się na statku, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morska, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 listopada 2016 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz. U. poz. 1851), które utraciło moc z dniem ..., na podstawie art. 37 ust. 2 ustawy z dnia ... o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. z 2022 r. poz. ...).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz. ...)

Wzór

**Informacja o odpadach ze statków znajdujących się na statku do przekazania przed
zawinięciem do portu lub przystani morskiej**

(INFORMATION ON WASTE ON SHIP TO BE TRANSFERRED BEFORE ARRIVAL TO PORT)

.....

(podać nazwę portu zawinięcia)
(enter name of port call)

Niniejszy formularz należy przechowywać na statku wraz z odpowiednią książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów o postępowaniu z odpadami lub planem postępowania z odpadami zgodnie z wymogami konwencji MARPOL.

(This form should be retained on board the ship along with the appropriate Oil Record Book, Cargo Record Book, Garbage Record Book or Garbage Management Plan as required by the MARPOL Convention.)

**1. DANE DOTYCZĄCE STATKU
(SHIP PARTICULARS)**

1.1. Nazwa statku: (Name of the Ship)	1.5. Właściciel lub operator: (Owner or operator)
1.2. Numer IMO: (IMO number)	1.6. Numer lub litery identyfikacyjne: (Distinctive number or letters)
	Numer MMSI (Identyfikator morskiej służby ruchomej): (MMSI (Maritime Mobile Service Identity) number)
1.3. Pojemność brutto: (Gross tonnage)	1.7. Państwo bandery: (Flag State)
1.4 Rodzaj statku: ☐ Tankowiec ☐ Chemikaliowiec ☐ Masowiec ☐ Kontenerowiec (Type of ship) (oil tanker) (Chemical tanker) (Bulk carrier) (Container) ☐ Inny statek towarowy ☐ Statek pasażerski ☐ Statek ro-ro ☐ Inny (proszę określić) (Other cargo ship) (Passenger ship) (Ro-ro ship) (Other (specify))	

2. DANE DOTYCZĄCE PORTU I REJSU (PORT AND VOYAGE PARTICULARS)

2.1. Lokalizacja/nazwa terminalu: (Location/terminal name)	2.6. Ostatni port, w którym odprowadzono odpady: (Last port where waste was delivered)
2.2. Data i godzina przybycia do portu: (Arrival date and time)	2.7. Data ostatniego odprowadzenia odpadów: (Date of last delivery)
2.3. Data i godzina wypłynięcia z portu: (Departure date and time)	2.8. Następny port odprowadzenia odpadów: (Next port of delivery)
2.4. Ostatni port i kraj (jeżeli są znane): (Last port and country)	2.9. Następny port odprowadzenia odpadów: (Person submitting this form (if other than the master))
2.5. Następny port i kraj (jeśli są znane): (Next port and country (if known))	

3. RODZAJ I ILOŚĆ ODPADÓW ZE STATKÓW ORAZ POJEMNOŚĆ MAGAZYNOWANIA (TYPE AND OF WASTE AND STORAGE CAPACITY)

Rodzaj (Type)	Ilość odpadów ze statków do odprowadzenia (m³) (Waste to be delivered (m³))	Maksymalna pojemność magazynowania przeznaczona na odpady ze statków (m³) (Maximum dedicated storage capacity (m³))	Ilość odpadów ze statków zatrzymanych na statku (m³) (Amount of waste retained on board (m³))	Port lub przystań, w którym pozostałe odpady ze statków zostaną odprowadzone (Port at which remaining waste will be delivered)	Szacowana ilość odpadów ze statków wytworzonych między powiadomieniem a następnym portem lub przystanią zawinięcia (m³) (Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call (m³))
Konwencja MARPOL Załącznik I - Oleje (MARPOL Annex I –Oil)					
Zaolejone wody zęzowe (Oily bilge water)					
Pozostałości olejowe (szlam) (Oily residues (sludge))					

Zaolejone wody po myciu zbiorników (<i>Oily tank washings</i>)					
Brudny balast (<i>Dirty ballast water</i>)					
Kamień i szlam po czyszczeniu zbiorników (<i>Scale and sludge from tank cleaning</i>)					
Inne (proszę określić) (<i>Other (please specify)</i>)					
Konwencja MARPOL Załącznik II – SZKODLIWE SUBSTANCJE CIEKŁE ⁽¹⁾ (MARPOL Annex II – NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES (NLS) ⁽¹⁾)					
Substancja kategorii X (<i>Category X substance</i>)					
Substancja kategorii Y (<i>Category Y substance</i>)					
Substancja kategorii Z (<i>Category Z substance</i>)					
IS – Inne substancje (<i>OS – other substance</i>)					
Konwencja MARPOL Załącznik IV - Ścieki (MARPOL Annex IV - Sewage)					
Konwencja MARPOL Załącznik V – Odpady (MARPOL Annex V - Garbage)					
A. Tworzywa sztuczne (<i>Plastics</i>)					
B. Odpady produktów spożywczych (<i>Food waste</i>)					
C. Odpady komunalne (np. wyroby z papieru, szmaty, szkło, metal, butelki, porcelana stołowa itp.) (<i>Domestic waste (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crocery, etc.)</i>)					
D. Zużyty olej spożywczy (<i>Cooking oil</i>)					

E. Popiół ze spalarek (Incinerator ashes)					
F. Odpady eksploatacyjne (Operational waste)					
G. Zwłoki zwierzęce (Animal carcass(es))					
H. Narzędzia połowowe (Fishing gear)					
I. Zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny (E-waste)					
¹ Należy podać prawidłową nazwę przewozową przedmiotowej szkodliwej substancji ciekłej. (Indicate the proper shipping name of the NLS involved.)					
J. Pozostałości ładunku ² (szkodliwe dla środowiska morskiego) (Cargo residues ² (Harmful to the Marine Environment – HME))					
K. Pozostałości ładunku ² (nieszkodliwe dla środowiska morskiego) (Cargo residues ² (non-HME))					
Konwencja MARPOL Załącznik VI – Związane z zanieczyszczeniem powietrza (MARPOL Annex VI – Air Pollution related)					
Substancje zubożające warstwę ozonową i urządzenia zawierające takie substancje ³ (Ozone-depleting substances and equipment containing such substances ³)					
Pozostałości z oczyszczania spalin (Exhaust gas-cleaning residues)					
Inne odpady nieujęte w konwencji MARPOL (Other waste, not covered by MARPOL)					
Biernie poławiane odpady (Passively fished waste)					

Uwagi:

(Notes)

1. Powyższe informacje mogą być wykorzystane w ramach inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu oraz innych inspekcji.
(This information shall be used for port State control and other inspection purposes).
2. Niniejszy formularz należy wypełnić, chyba że statek podlega wyłączeniu zgodnie z art. 9 dyrektywy (UE) 2019/883.
(This form is to be completed unless the ship is covered by an exemption in accordance with Article 9 of Directive (EU) 2019/883).

¹ Wartości mogą być szacunkowe. Należy podać prawidłową nazwę przewozową suchego ładunku.

(May be estimates. Indicate the proper shipping name of the dry cargo).

² Wartości mogą być szacunkowe. Należy podać prawidłową nazwę przewozową suchego ładunku.

(May be estimates. Indicate the proper shipping name of the dry cargo).

³ Wynikające z normalnych czynności konserwacyjnych na pokładzie.

(Arising from normal maintenance activities on board).

Uzasadnienie

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz.) zwanej dalej jako „Ustawa”, transponującej do polskiego porządku prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116) zwanej dalej jako „Dyrektywa PRF”, konieczne jest wydanie rozporządzenia w sprawie wzoru formularza do przekazywania portom i przystaniom morskim informacji o odpadach ze statków znajdujących się na statku

Delegacja ustawowa do wydania rozporządzenia przewidziana została w art. 33 pkt 3 ww. ustawy, w którym nadano nowe brzmienie w art. 10 ust. 6 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 Dyrektywy PRF operator, agent lub kapitan statku zobowiązany jest do wcześniejszego sporządzania i przekazywania do portu planowanego zawinięcia, informacji o odpadach znajdujących się na statku. Forma informacji powinna odpowiadać wzorowi określonymu w załączniku II do Dyrektywy PRF.

W załączniku do rozporządzenia określa się wzór formularza służącego do przekazywania informacji o odpadach ze statków znajdujących się na statku do przekazania przed zawinięciem do portu lub przystani morskiej, mając na względzie konieczność zapewnienia organizacji procesu odbioru odpadów w sposób niepowodujący nieuzasadnionych opóźnień w ruchu statków. Wzór formularza stanowi dwujęzyczną (polsko-angielską) wersję załącznika II do Dyrektywy PRF.

Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady. Przekazywanie informacji o odpadach znajdujących się na statku za pomocą ujednoliconego wzoru formularza do portu, będącego lub mogącego być celem zawinięcia, jest jednym z instrumentów umożliwiających kontrolę realizacji przez statek właściwych przepisów środowiskowych.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), rozporządzenie nie podlegało konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie

Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.).

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru formularza do przekazywania portom i przystaniom morskim informacji o odpadach ze statków znajdujących się na statku Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Andrzej Przybylski, Główny Specjalista, Departament Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, tel. +48 22 583 85 98, e-mail: Andrzej.Przybylski@mi.gov.pl	Data sporządzenia Źródło: upoważnienie ustawowe Ustawa z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. ____) Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia został przygotowany w celu wypełnienia delegacji zawartej w art. 33 pkt 3 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, w części dotyczącej zmian w niektórych przepisach ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Zgodnie z art. 10 ust. 6 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi wzór formularza do przekazywania portom i przystaniom morskim informacji o odpadach ze statków znajdujących się na statku, mając na względzie konieczność zapewnienia organizacji procesu odbioru odpadów w sposób niepowodujący nieuzasadnionych opóźnień w ruchu statków.

Art. 10 ust. 6 zmienianej ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki dotyczy przekazywania informacji, o których mowa w art. 6 ust. 1 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116) zwanej dalej jako „Dyrektywa PRF”). Przepis ten nakłada na operatora, agenta lub kapitana statku obowiązek wcześniejszego sporządzania i przekazywania do portu planowanego zawinięcia, informacji o odpadach znajdujących się na statku przy wykorzystaniu odpowiedniego formularza. Forma informacji powinna odpowiadać wzorowi określoneemu w załączniku II do Dyrektywy PRF.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru formularza do przekazywania portom i przystaniom morskim informacji o odpadach ze statków znajdujących się na statku implementuje do polskiego porządku m.in. załącznik II do Dyrektywy PRF. Przyjęcie projektu rozporządzenia pozwoli na ujednolicenie, dzięki zastosowaniu odpowiedniego formularza, sposobu i formy informowania portu lub przystani morskiej o odpadach znajdujących się na statku.

Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady. Przekazywanie informacji o odpadach znajdujących się na statku za pomocą ujednoliconego wzoru formularza do portu, będącego lub mogącego być celem zawinięcia, jest jednym z instrumentów umożliwiających kontrolę realizacji przez statek właściwych przepisów środowiskowych.

Nie jest możliwe rozwiązanie problemu w inny sposób niż wydanie projektu rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Statki korzystające z polskich portów	21757	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019	Przekazywanie informacji portom lub przystaniom morskim o odpadach znajdujących się na statku, uwzględniając zakres wymaganych informacji oraz wzór formularza służącego do ich przekazywania.

Statki objęte obowiązkiem informowania o odpadach znajdujących się na statku.	2715	Ministerstwo Infrastruktury	Przekazywanie informacji portom lub przystaniom morskim o odpadach znajdujących się na statku, uwzględniając zakres wymaganych informacji oraz wzór formularza służącego do ich przekazywania., którego dane powinny być następnie wprowadzone do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego.
Porty	32	Ministerstwo Infrastruktury	Przekazywanie informacji portom lub przystaniom morskim o odpadach znajdujących się na statku, uwzględniając zakres wymaganych informacji oraz wzór formularza służącego do ich przekazywania.
Przystanie morskie	50	Ministerstwo Infrastruktury	Przekazywanie informacji portom lub przystaniom morskim o odpadach znajdujących się na statku, uwzględniając zakres wymaganych informacji oraz wzór formularza służącego do ich przekazywania.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz zostanie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	N/d												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Bez wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Bez wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Bez wpływu.						
Niemierzalne		Bez wpływu.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość, rodzinę i gospodarstwa domowe. Wpływ na obywateli opisano w pkt 4 OSR.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
---	--	---

☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe ☐ inne:		
Omówienie wpływu	Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady. Przekazywanie informacji o odpadach znajdujących się na statku za pomocą ujednoliconego wzoru formularza do portu, będącego lub mogącego być celem zawinięcia, jest jednym z instrumentów umożliwiających kontrolę realizacji przez statek właściwych przepisów środowiskowych.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przewiduje się wejście w życie projektu rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Podstawą ewaluacji efektów projektu rozporządzenia stanowić będą wyniki kontroli przeprowadzanych przez właściwe organy oraz dane wprowadzone do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. Analizowana będzie adekwatność wprowadzanych danych oraz ilość uchybień związanych z realizacją projektu rozporządzenia. Ostateczna ewaluacja efektów wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku nastąpi do dnia 28 czerwca 2026 r. i będzie prowadzona równorzędnie z ewaluacją ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
N/D		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru wniosku o udzielenie zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej oraz wzoru zaświadczenia o udzieleniu zwolnienia

Na podstawie art. 10 ust. 24 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955 oraz z 2022 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór wniosku o udzielenie zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej, stanowiącego załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 2. Określa się wzór zaświadczenia o udzieleniu zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej, stanowiącego załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister 2 r. poz. ...).

kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2008 r. w sprawie udzielania statkom zwolnień z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów i pozostałości ładunkowych przed opuszczeniem portu (Dz. U. z 2009 r. poz. 21), które utraciło moc z dniem ..., na podstawie art. 37 ust. 2 ustawy z dnia o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. z 2022 r. poz. ...).

Załączniki do
rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz. ...)

Załącznik nr 1

Wzór

Dyrektor Urzędu Morskiego

W

Director of Maritime Office in:

**Wniosek o udzielenie zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania
o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów
ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego
wnoszenia opłaty pośredniej**

(Request for an exemption from the obligation to notify about waste on ship, every disposal of
waste from a ship before leaving port and paying a fee every time)

Wnoszę o udzielenie statkowi zwolnienia z obowiązku powiadamiania o odpadach znajdujących się na
statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statku oraz każdorazowego wnoszenia opłaty przed
wypłynięciem z następującego portu:

Nazwa portu

1. Dane statku i armatora:

Owner and ship particulars

1) Nazwa statku

Name of the ship

2) Numer IMO

IMO number

3) Państwo bandery

Flag state

4) Nazwa i adres armatora

Name and Address of the ship-owner

2. Statek uprawia żeglugę na stałej linii między następującymi portami:.....

The ship is in regular service between the following ports:

3. Częstotliwość rejsów

Frequency of voyages

4. Informacje o umowach zawartych z podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską lub odbiorcą odpadów o świadczenie usług odbioru odpadów ze statków oraz o uiszczaniu opłat za odprowadzenie tych odpadów:

Nazwa i adres podmiotu, z którym zawarto umowę:

Name and address of the contractor

- 1)
.....
.....
2)
.....
.....

5. Załączniki:

1) kopia umowy lub umów o świadczeniu usług odbioru odpadów ze statków zawartych z odbiorcą odpadów ze statków zapewniających odbiór tych odpadów lub podmiotem zarządzającym portem lub przystanią morską, do którego zawija statek podczas rejsów na stałej linii żeglugowej, oraz kopie pokwitowań odbioru odpadów ze statków;

2) kopia zezwolenia na prowadzenie działalności polegającej na odbiorze i gospodarowaniu odpadami ze statków odbieranymi ze statków wydanego przez właściwe organy podmiotom, z którymi kapitan statku lub jego przedstawiciel, lub armator zawarł umowę, o której mowa w pkt 1;

3) potwierdzenie przez podmiot odbierający odpady ze statków lub podmiot zarządzający portem lub przystanią morską, w którym są zdawane odpady ze statków, że umowa, o której mowa w pkt 1, zawiera postanowienia zgodne z informacjami dotyczącymi dostępu do odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, przekazanymi drogą elektroniczną za pomocą Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego;

4) Do dokumentów, o których mowa w pkt 1 i 2, sporządzonych w języku obcym, dołącza się ich tłumaczenia na język polski sporządzone przez tłumacza przysięgłego.

Miejscowość

Data

Podpis upoważnionej osoby

.....

.....

.....

Załącznik nr 2

Wzór

**Zaświadczenie o udzieleniu zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania
o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów
ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego
wnoszenia opłaty pośredniej**

.....

(wpisać nazwę portu/portów)

W

(wpisać nazwę państwa)

*certificate of exemption of a ship from mandatory delivery of waste before leaving the port(s),
notification on waste on ship and the payment of the mandatory fee at the following port(s):*

.....

(insert port(s))

in

.....

(insert member state)

Nazwa statku

Numer IMO lub litery identyfikacyjne

Państwo bandery

(insert name of the ship)

(insert IMO number)

(insert name of the Flag State)

.....

.....

.....

1. Statek włączony jest w ustalony harmonogram podróży, z częstymi i regularnymi zawinięciami do portu/przystani morskiej (portów/przystani morskich) w *(wpisać nazwę państwa członkowskiego)* zgodnie z harmonogramem lub wcześniej ustaloną trasą:

*(Is in scheduled traffic with frequent and regular port calls at the following port(s) located in
(insert name of the Member State) according to a schedule or predetermined route):*

.....

.....

.....

2. Zawija co najmniej raz na dwa tygodnie do portów:

(And calls at these ports at least once a fortnight):

.....
.....
.....

3. Zawarta została umowa w celu zapewnienia uiszczania opłat i odprowadzania odpadów ze statków do portu/przystani morskiej lub do odbiorcy tych odpadów w porcie/przystani morskiej:

(And has made an arrangement to ensure the payment of the fees and the delivery of waste to the port or a third party at the port of):

.....
.....
.....

4. W związku z powyższym jest zwolniony, zgodnie z *(wpisać odpowiedni przepis prawa krajowego obowiązujący w danym kraju)*, z wymogów dotyczących:

(And is thus exempted, in accordance with (insert relevant provision in national legislation of the country), from the Requirements on):

☐ obowiązku odprowadzania odpadów ze statków,

(mandatory delivery of waste from ships)

☐ wcześniejszego powiadamiania o odpadach ze statków oraz

(the advance waste notification, and)

☐ uiszczania obowiązkowej opłaty, w następującym porcie lub przystani morskiej
(następujących portach/przystaniach morskich):

(the payment of the mandatory fee, at the following port(s))

.....
.....
.....

5. Niniejsze zaświadczenie jest ważne do *(wstawić datę)*, chyba że podstawa wydania niniejszego zaświadczenia zostanie zmieniona przed tą datą.

(The certificate is valid until (insert date), unless the grounds for issuing the certificate are changed before that date)

Miejscowość i data

(Place and date)

.....

Podpis i pieczęć osoby upoważnionej

(Name and Title)

.....

UZASADNIENIE

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz.) zwanej dalej jako „Ustawa”, transponującej do polskiego porządku prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116) zwanej dalej jako „Dyrektywa PRF”, konieczne jest wydanie rozporządzenia w sprawie wzoru wniosku o udzielenie zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej oraz wzoru zaświadczenia o udzieleniu zwolnienia. Delegacja do wydania rozporządzenia przewidziana została w art. 33 pkt 4 ww. ustawy, w którym wskazano brzmienie art. 10 ust. 24 zmienianej ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 Dyrektywy PRF statek zawijający do portu może być zwolniony z obowiązku wcześniejszego powiadamiania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej. Zgodnie z art. 9 ust. 2 Dyrektywy PRF forma przyznania zwolnienia statkowi powinna odpowiadać wzorowi określonemu w załączniku V do Dyrektywy PRF.

W załącznikach nr 1 i nr 2 do projektu rozporządzenia określono wzory wniosków o udzielenie zwolnienia oraz zaświadczenie o zwolnieniu statku z obowiązku wcześniejszego powiadamiania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej. Zaświadczenie stanowi dwujęzyczną (polsko-angielską) wersję załącznika V do Dyrektywy PRF.

Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statku jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady.

Sporządzanie wniosków o udzielenie zwolnienia oraz wydawanie zaświadczeń o zwolnieniu statku z obowiązku wcześniejszego powiadamiania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej za pomocą ujednoliconych wzorów formularzy przez dyrektorów właściwych urzędów morskich, jest jednym z instrumentów umożliwiających kontrolę realizacji przez statek właściwych przepisów środowiskowych.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), rozporządzenie nie podlegało konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.).

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru wniosku o udzielenie zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej oraz wzoru zaświadczenia o udzieleniu zwolnienia Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Andrzej Przybylski, Główny Specjalista, Departament Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, tel. +48 22 583 85 98, e-mail: Andrzej.Przybylski@mi.gov.pl	Data sporządzenia Źródło: upoważnienie ustawowe Ustawa z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. ____) Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia został przygotowany w celu wypełnienia delegacji zawartej w art. 33 pkt 3 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków w części dotyczącej zmian w niektórych przepisach ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Zgodnie z art. 10 ust. 24 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi wzór wniosku o udzielenie zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej oraz wzoru zaświadczenia o udzieleniu zwolnienia, w sposób niepowodujący nieuzasadnionych opóźnień w ruchu statków, oraz w sposób niemający negatywnego wpływu na bezpieczeństwo morskie, zdrowie, warunki życia lub warunki pracy na statki ani na środowisko morskie.

Art. 10 ust. 24 zmienianej ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki dotyczy warunków, o których mowa w art. 9 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116) zwanej dalej jako „Dyrektywa PRF”. Przepis ten określa warunki, na podstawie których uprawnione organy administracji mogą zwolnić statek z obowiązku wcześniejszego powiadamiania o odpadach znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz wnoszenia opłaty pośredniej. Forma zwolnienia powinna odpowiadać wzorowi zaświadczenia określonego w załączniku V do Dyrektywy PRF.

Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statku jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady. Przekazywanie informacji o odpadach znajdujących się na statku za pomocą ujednoliconego wzoru formularza do portu, będącego lub mogącego być celem zawinięcia, jest jednym z instrumentów umożliwiających kontrolę realizacji przez statek właściwych przepisów środowiskowych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru wniosku o udzielenie zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej oraz wzoru zaświadczenia o udzieleniu zwolnienia implementuje do polskiego porządku prawnego m.in. załącznik V do Dyrektywy PRF. Przyjęcie projektu rozporządzenia pozwoli na ujednolicenie, dzięki zastosowaniu odpowiedniego formularza, sposobu i formy informowania portu o odpadach znajdujących się na statku.

Nie jest możliwe rozwiązanie problemu w inny sposób niż wydanie rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Statki korzystające z polskich portów	21757	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019	Przekazywanie informacji portom lub przystaniom morskim o odpadach znajdujących się na statku, uwzględniając zakres wymaganych informacji oraz wzór formularza służącego do ich przekazywania
Statki objęte obowiązkiem informowania o odpadach znajdujących się na statku.	2715	Ministerstwo Infrastruktury	Przekazywanie informacji portom lub przystaniom morskim o odpadach znajdujących się na statku, uwzględniając zakres wymaganych informacji oraz wzór formularza służącego do ich przekazywania
Porty	32	Ministerstwo Infrastruktury	Przekazywanie informacji portom lub przystaniom morskim o odpadach znajdujących się na statku, uwzględniając zakres wymaganych informacji oraz wzór formularza służącego do ich przekazywania
Przystanie morskie	50	Ministerstwo Infrastruktury	Przekazywanie informacji portom lub przystaniom morskim o odpadach znajdujących się na statku, uwzględniając zakres wymaganych informacji oraz wzór formularza służącego do ich przekazywania

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz zostanie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania		N/d											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Bez wpływu.											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Bez wpływu.											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne		Bez wpływu.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość, rodzinę i gospodarstwa domowe. Wpływ na obywateli opisano w pkt 4 OSR.											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu													
☐ nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy									
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:									
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.				☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy									
9. Wpływ na rynek pracy													
Brak wpływu na rynek pracy.													

10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statku jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady. Przekazywanie informacji o odpadach znajdujących się na statku za pomocą ujednoliconego wzoru formularza do portu, będącego lub mogącego być celem zawinięcia, jest jednym z instrumentów umożliwiających kontrolę realizacji przez statek właściwych przepisów środowiskowych.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przewiduje się wejście w życie projektu rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Podstawą ewaluacji efektów projektu rozporządzenia stanowią będą wyniki kontroli przeprowadzanych przez właściwe organy oraz dane wprowadzone do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. Analizowana będzie adekwatność wprowadzanych danych oraz ilość uchybień związanych z realizacją projektu rozporządzenia.		
Ostateczna ewaluacja efektów wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku nastąpi do dnia 28 czerwca 2026 r. i będzie prowadzona równorzędnie z ewaluacją ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
N/D		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków

Na podstawie art. 7 ust. 8 ustawy z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz.U. poz.____) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

Załącznik do
rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz. ...)

Wzór

Formularz pokwitowania odbioru odpadów ze statków

Wyznaczony przedstawiciel podmiotu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. ____) przekazuje poniższy formularz kapitanowi statku, który odprowadził odpady ze statków zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. z 2020 r. poz. 1955 ____).

(The designated representative of entity mentioned in Article 7 par. 2 ustawy z dnia ____ o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. z ____) shall provide the following form to the master of a ship that has delivered waste in accordance with Article 10 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. z 2020 r. poz. 1955 ____))

Formularz ten należy zachować na statku wraz z odpowiednią książką zapisów olejowych, książką zapisów ładunkowych, książką zapisów postępowania z odpadami lub planem postępowania z odpadami zgodnie z wymogami konwencji MARPOL.

(This form shall be retained on board the ship along with the appropriate Oil Record Book, Cargo Record Book, Garbage Record Book or Garbage Management Plan as required by the MARPOL Convention)

1. PORTOWE URZĄDZENIA DO ODBIORU ODPADÓW ZE STATKÓW I DANE DOTYCZĄCE PORTU LUB PRZYSTANI MORSKIEJ
(PORT RECEPTION FACILITY AND PORT PARTICULARS)

1.1. Lokalizacja/nazwa terminalu: (Location/terminal name)	
1.2. Dostawca (dostawcy) portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statku: (Port reception facility provider(s))	
1.3. Podmiot świadczący (podmioty świadczące) usługi przetwarzania – jeżeli inne niż powyżej: (Treatment facility provider(s) – if different from above)	
1.4. Data i czas odprowadzenia odpadów od:	do:
(Waste delivery date and time from:	to:)

2. DANE DOTYCZĄCE STATKU
(SHIP PARTICULARS)

2.1. Nazwa statku: (Name of the Ship)	2.5. Właściciel lub operator: (Owner or operator)
2.2. Numer IMO: (IMO number)	2.6. Numery lub litery identyfikacyjne: (Distinctive numer or letters) Numer MMSI (Identyfikator morskiej służby ruchomej): (MMSI - Maritime Mobile Service Identity number)
2.3. Pojemność brutto: (Gross tonnage)	2.7. Państwo bandery: (Flag State)
2.4. Rodzaj statku: ☐ Tankowiec ☐ Chemikaliowiec ☐ Masowiec ☐ Kontenerowiec (oil tanker) (Chemical tanker) (Bulk carrier) (Container) ☐ Inny statek ☐ Statek pasa- ☐ Statek ro-ro ☐ Inny (proszę towarowy żerski określić) (Other cargo (Passenger (Ro-ro) (Other (specify)) ship) ship)	

3. RODZAJ I ILOŚĆ ODPROWADZONYCH ODPADÓW ZE STATKÓW
(TYPE AND AMOUNT OF WASTE RECEIVED)

Konwencja MARPOL Załącznik I – Oleje (MARPOL Annex I – Oil)	Ilość (m³) (Quantity (m³))
Zaolejone wody zęzowe (Oily bilge water)	
Pozostałości olejowe (szlam) (Oily residues (sludge))	
Zaolejone wody po myciu zbiorników (Oily tank washings)	
Brudny balast (Dirty balast water)	
Kamień i szlam po czyszczeniu zbiorników (Scale and sludge from tank cleaning)	
Inne (proszę określić) (Other (please specify))	
Konwencja MARPOL Załącznik II – Szkodliwe substancje ciekłe (MARPOL Annex II – Noxious Liquid Substances (NLS))	Ilość (m³)/ Nazwa¹ (Quantity (m³)/ Name
Substancja kategorii X (Category X substance)	

Konwencja MARPOL Załącznik V – Śmieci (MARPOL Annex V - Garbage)	Ilość (m³) (Quantity (m³))
A. Tworzywa sztuczne (Plastics)	
B. Odpady produktów spożywczych (Food waste)	
C. Odpady komunalne (np. wyroby z papieru, szmaty, szkło, metal, butelki, porcelana stołowa itp.) (Domestic waste (e.g. paper products, rags, glass, metal, bottles, crocery, etc.))	
D. Zużyty olej spożywczy (Cooking oil)	
E. Popioły ze spalarek (Incinerator ashes)	
F. Odpady eksploatacyjne (Operational waste)	
G. Zwłoki zwierzęce (Animal carcass(es))	
H. Narzędzia połowowe (Fishing gear)	

¹ Należy podać prawidłową nazwę przewozową przedmiotowej szkodliwej substancji ciekłej.
(Indicate the proper shipping name of the NLS involved.).

Substancja kategorii Y (Category Y substance)	
Substancja kategorii Z (Category Z substance)	
IS – inne substancje (OS – other substance)	
Konwencja MARPOL Załącznik IV – Ścieki MARPOL Annex IV - Sewage	Ilość (m³) (Quantity (m³))

I. Zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny (E-waste)	
J. Pozostałości ładunku ¹ (szkodliwe dla środowiska morskiego) (Cargo residues (Harmful to the Marine Environment – HME))	
K. Pozostałości ładunku (nieszkodliwe dla środowiska morskiego) (Cargo residues (non-HME))	
Konwencja MARPOL Załącznik VI – Związane z zanieczyszczeniem powietrza (MARPOL Annex VI – Air Pollution related)	Ilość (m³) (Quantity (m³))
Substancje zubożające warstwę ozonową i urządzenia zawierające takie substancje (Ozone-depleting substances and equipment containing such substances)	
Pozostałości z oczyszczania spalin (Exhaust gas-cleaning residues)	
Inne odpady nieujęte w konwencji MARPOL (Other waste, not covered by MARPOL)	Ilość (m³) (Quantity (m³))
Biernie poławiane odpady (Passively fished waste)	

¹ Należy podać prawidłową nazwę przewozową suchego ładunku.
(Indicate the proper shipping name of the dry cargo.).

UZASADNIENIE

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz.), zwanej dalej jako „Ustawa”, transponującej do polskiego porządku prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającą dyrektywę 2010/65/UE i uchylającą dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116), dalej jako „Dyrektywa PRF”, konieczne jest wydanie rozporządzenia w sprawie wzoru formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków. Delegacja ustawowa do wydania rozporządzenia przewidziana jest w art. 7 ust. 8 ustawy.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 Dyrektywy PRF, operator portowego urządzenia do odbioru odpadów ze statków lub podmiot zarządzający portem lub przystanią morską jest zobowiązany do wydania kapitanowi statku pokwitowania odbioru odpadów ze statku, którego wzór określono w załączniku III do Dyrektywy PRF.

Projekt rozporządzenia określa wzór formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków, który został określony w załączniku do rozporządzenia. Wzór formularza stanowi dwujęzyczną (polsko-angielską) wersję załącznika III do Dyrektywy PRF. Informacje zawarte w formularzu obejmują dane dotyczące portu lub przystani morskiej, statku oraz ilości i rodzaju odprowadzonych odpadów (zgodnie z Załącznikami I, II, IV, V i VI do Konwencji MARPOL oraz inne kategorie odpadów nieuwjęte w Konwencji MARPOL tj. biernie poławiane odpady).

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), rozporządzenie nie podlegało konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.).

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Juliusz Stępniewski, Specjalista, Departament Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, tel. +48 22 583 88 95, e-mail: Juliusz.Stepniewski@mi.gov.pl	Data sporządzenia Źródło: upoważnienie ustawowe Ustawa z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. ____) Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 roku w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116) zwana dalej jako „Dyrektywa PRF” nakłada w art. 7 ust. 2 na operatora portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków lub podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązek wydania pokwitowania odbioru odpadów ze statku. Forma pokwitowania powinna odpowiadać wzorowi określone w załączniku III do Dyrektywy PRF.

Art. 7 ust. 8 projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków zawiera upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia w sprawie wzoru formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków, kierując się koniecznością ujednolicenia zakresu przekazywanych informacji oraz potrzebą zapewnienia kontroli w odniesieniu do rozliczenia zdanych przez statek odpadów.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statku jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady. Pokwitowanie odbioru odpadów ze statku jest jednym z instrumentów umożliwiających kontrolę realizacji przez statek właściwych przepisów środowiskowych.

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru formularza pokwitowania odbioru odpadów ze statków, implementuje do polskiego porządku prawnego załącznik III do Dyrektywy PRF. Przyjęcie rozporządzenia pozwoli na ujednolicenie wzoru pokwitowania odbioru odpadów wydawanego przez porty lub przystanie morskie.

Nie jest możliwe rozwiązanie problemu w inny sposób niż wydanie projektu rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Statki korzystające z polskich portów	21757	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019	Projekt rozporządzenia określa wzór pokwitowania przekazywanego kapitanowi statku.
Statki objęte obowiązkiem raportowania danych z pokwitowania odbioru odpadów ze statku.	2715	Ministerstwo Infrastruktury	Projekt rozporządzenia określa wzór pokwitowania, z którego dane powinny być następnie wprowadzone do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego.
Porty	32	Ministerstwo Infrastruktury	Projekt rozporządzenia określa wzór pokwitowania wydawanego przez porty.

Przystanie morskie	50	Ministerstwo Infrastruktury	Projekt rozporządzenia określa wzór pokwitowania wydawanego przez przystanie morskie.
--------------------	----	-----------------------------	---

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz zostanie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania	N/d
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Bez wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Bez wpływu.						

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Bez wpływu.
Niemierzalne		Bez wpływu.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość, rodzinę i gospodarstwa domowe. Wpływ na obywateli opisano w pkt 4 OSR.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☒ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
Komentarz: Obowiązek zwiększenia liczby wydawanych przez port dokumentów wynika z bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa unijnego.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady. Pokwitowanie odbioru odpadów ze statku jest jednym z instrumentów umożliwiających kontrolę realizacji przez statek właściwych przepisów środowiskowych.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przewiduje się wejście w życie projektu rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Podstawą ewaluacji efektów projektu rozporządzenia stanowią będą wyniki kontroli przeprowadzanych przez właściwe organy oraz dane wprowadzone do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. Analizowana będzie adekwatność wprowadzanych danych oraz ilość uchybień związanych z realizacją projektu rozporządzenia. Ostateczna ewaluacja efektów wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie trybu i formy wystawiania pokwitowania odbioru odpadów ze statku nastąpi do dnia 28 czerwca 2026 r. i będzie prowadzona równocześnie z ewaluacją ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
N/D		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru formularza raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia
wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków**

Na podstawie art. 9 ust. 7 ustawy z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. ____) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór formularza raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie raportów dotyczących funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych (Dz. U. poz. 1988), które utraciło moc z dniem ..., na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy z dnia o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. z 2022 r. poz. ...).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz. ...)

Wzór

Raport dotyczący funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków za lata _____

1. Dane portu lub przystani morskiej			
1.1. Nazwa	1.2. Siedziba	1.3. Adres	1.4. Forma prawna podmiotu zarządzającego

2. Rodzaje i ilość statków zawiązujących do portu lub przystani morskiej oraz częstotliwość korzystania przez nie z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków¹⁾						
2.1. Rodzaj statku	2.2. Ilość zawinięć do portu lub przystani morskiej	2.3. Ilość statków, które przekazały poszczególne odpady ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków ²⁾				
		Konwencja MARPOL Załącznik I – oleje	Konwencja MARPOL Załącznik II – szkodliwe substancje ciekłe	Konwencja MARPOL Załącznik IV – ścieki	Konwencja MARPOL Załącznik V – śmieci	Konwencja MARPOL Załącznik VI – związane z zanieczyszczeniem powietrza
Tankowiec						
Chemikaliowiec						
Masowiec						
Kontenerowiec						
Inny statek towarowy						
Statek pasażerski						
Statek ro-ro						
Statki rybackie						

¹⁾ Dane należy podawać z podziałem na poszczególne lata sprawozdawcze.

²⁾ Odpady należy klasyfikować zgodnie z systematyką przewidzianą w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101 i 102, z późn. zm.) oraz uzupełnionej Protokołem przyjętym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680).

Rekreacyjne jednostki pływające						
Inne statki						

3. Rodzaj oraz ilość odpadów odebranych ze statków ¹⁾		
3.1. Kategorie odpadów	3.2. Objętość (m ³) poszczególnych odpadów odebranych w portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków	3.3. Kod ²⁾
Konwencja MARPOL Załącznik I – oleje		
Konwencja MARPOL Załącznik II – Szkodliwe substancje ciekłe		
Konwencja MARPOL Załącznik IV – ścieki		
Konwencja MARPOL Załącznik V – śmieci		
Konwencja MARPOL Załącznik VI – Związane z zanieczyszczeniem powietrza		

4. Biernie poławiane odpady zdawane do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków		
4.1. Objętość (m ³)	I rok sprawozdawczy	II rok sprawozdawczy
4.2. Waga (kg) ³⁾		

(data i podpis osoby upoważnionej)

¹⁾ Dane należy podawać z podziałem na poszczególne lata sprawozdawcze.

²⁾ Należy wskazać zgodnie z rozporządzeniem ministra właściwego do spraw klimatu wydanym na podstawie art. 4 ust.3 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r. poz. 779, 784, 1648 i 2151 oraz z 2022 r. poz.).

³⁾ Metoda przeliczania objętości na wagę zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/92 ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w odniesieniu do metod gromadzenia danych oraz formatu stosowanego do zgłaszania biernie poławianych odpadów (Dz. Urz. UE L 15 z 24.02.2022, str. 16).

Uzasadnienie

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz.), zwanej dalej jako „Ustawa”, transponującej do polskiego porządku prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116) zwanej dalej jako „Dyrektywa PRF”, konieczne jest wydanie przez Ministra Infrastruktury rozporządzenia w sprawie wzoru formularza raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Delegacja ustawowa do wydania rozporządzenia przewidziana jest w art. 9 ust. 7 Ustawy.

Zgodnie z Ustawą raporty dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków są składane przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską co dwa lata. Dane w nich zawarte są istotne dla oceny funkcjonowania systemu gospodarki odpadami ze statków. Ponadto, służą one wypełnieniu obowiązku raportowania, o którym mowa w art. 8 ust. 7 Dyrektywy PRF, do Komisji Europejskiej przez państwo członkowskie o ilości biernie poławianych odpadów zdawanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

W formularzu raportu określonego w załączniku do rozporządzenia uwzględnia się informacje dotyczące: i) ruchu poszczególnych rodzajów statków i częstotliwości korzystania przez te statki z portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, ii) kategorii, rodzajów i ilości odpadów odebranych ze statków oraz iii) ilości biernie poławianych odpadów odebranych ze statków do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Zakres informacji podlegający raportowaniu jest zdecydowanie węższy niż w poprzednio obowiązującym rozporządzeniu. Projektując przepis w proponowanym brzmieniu pominięto między innymi informacje, które zawarte są w planach gospodarowania odpadami ze statków, o których mowa w art. 13 ust. 1 Ustawy oraz dane, które nie są istotne dla oceny funkcjonowania systemu gospodarki odpadami ze statków. W związku ze zmianą w Ustawie okresu raportowego z 5 do 2 lat zasadne jest ograniczenie zakresu informacji podlegających raportowaniu.

Zaproponowane obowiązki raportowe wykraczają poza wymagania przewidziane przez Dyrektywę PRF, lecz są istotne dla zapewnienia racjonalnego zarządzania środowiskiem naturalnym i realizacji celów zrównoważonego rozwoju. Informacje zawarte w raportach pozwalają między innymi oszacować skuteczność regulacji dotyczących gospodarki odpadami ze statków. Jednocześnie stanowią one element monitorowania wpływu odpadów ze statków na środowisko naturalne Morza Bałtyckiego

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), rozporządzenie nie podlegało konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikro przedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.).

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru formularza raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Juliusz Stępniewski, Specjalista, Departament Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, tel. +48 22 583 88 95, e-mail: Juliusz.Stepniewski@mi.gov.pl	Data sporządzenia Źródło: Upoważnienie ustawowe Ustawa z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. z ____) Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Art. 9 ust. 1 projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków wprowadza dla podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi obowiązek sporządzania co dwa lata raportu obejmującego dane dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

Zgodnie z art. 9 ust. 7 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zobowiązany jest do wydania rozporządzenia określającego wzór formularza raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

Istnieje potrzeba zbierania danych dotyczących objętości i ilości biernie poławianych odpadów zdawanych do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w celu realizacji obowiązku raportowania tych informacji do Komisji Europejskiej zgodnie z art. 8 ust. 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116) zwanej dalej jako „Dyrektywa PRF”.

Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W celu realizacji ww. upoważnienia ustawowego oraz umożliwienia zbierania danych dotyczących biernie poławianych odpadów konieczne jest wydanie przez Ministra Infrastruktury projektu rozporządzenia w sprawie wzoru formularza raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków.

Projekt rozporządzenia określa zakres informacji oraz format, w którym powinny być one przekazane przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi do właściwych terenowo dyrektorów urzędów morskich. Zgodnie z projektem ustawy raporty powinny być przekazywane na wzorze stanowiącym załącznik do projektu przedmiotowego rozporządzenia.

Proponowane regulacje są ukierunkowane na ujednolicenie formatu raportowania w obszarze gospodarki odpadami ze statków.

Nie jest możliwe rozwiązanie problemu w inny sposób niż wydanie projektu rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Porty	32	Ministerstwo Infrastruktury	Określa zakres i tryb raportowania.

Przystanie morskie	50	Ministerstwo Infrastruktury	Określa zakres i tryb raportowania.
--------------------	----	-----------------------------	-------------------------------------

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Rozporządzenie zostanie zamieszczone na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz zostanie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania	N/d
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Bez wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Bez wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Bez wpływu.						
Niemierzalne		Bez wpływu.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz: Zaproponowane obowiązki raportowe wykraczają poza wymagania przewidziane przez Dyrektywę PRF, lecz są istotne dla zapewnienia racjonalnego zarządzania środowiskiem naturalnym i realizacji celów zrównoważonego rozwoju. Informacje zawarte w raportach pozwalają między innymi oszacować skuteczność regulacji dotyczących gospodarki odpadami ze statków. Jednocześnie stanowią one element monitorowania wpływu odpadów ze statków na środowisko naturalne Morza Bałtyckiego. Należy jednak wskazać, że względem obecnie obowiązujących przepisów zmniejszono zakres informacji do raportowania, do których zobowiązane są podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Celem regulacji dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków ¹¹ jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady.	
12. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przewiduje się wejście w życie projektu rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
13. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Podstawę ewaluacji efektów projektu rozporządzenia stanowić będą wyniki opiniowania raportów przez dyrektorów urzędów morskich, które będą pozwalały stwierdzić, czy normy projektu rozporządzenia są prawidłowo realizowane. Ostateczna ewaluacja efektów wejścia w życie projektu rozporządzenia będzie prowadzona równorzędnie z ewaluacją ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.		
14. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
N/D		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania
odpadami ze statków**

Na podstawie art. 15 ust. 4 ustawy z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz.U. poz. ____) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz. U. poz. 1989 oraz z 2005 r. poz. 747), które utraciło moc z dniem ..., na podstawie art. 37 ust. 1 ustawy z dnia o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. z 2022 r. poz. ...).

Załącznik do
rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz. ...).

Wzór

WNIOSEK O ZATWIERDZENIE PLANU GOSPODAROWANIA ODPADAMI ZE STATKÓW	
Data	
Nazwa i adres wnioskodawcy	
Organ właściwy do rozpatrzenia wniosku	
Port lub przystań morska	
Adres portu lub przystani morskiej	
Data ostatniego zatwierdzenia planu (jeżeli dotyczy)	
Spis załączników	
Podpis składającego wniosek	

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 15 ust. 4 ustawy z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz.), zwanej dalej jako „Ustawa”, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, określa, w drodze rozporządzenia wzór formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków. Realizacja wspomnianej delegacji ustawowej służy transpozycji do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116).

Obecnie kwestie, których dotyczy niniejsze rozporządzenie zostały uregulowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz. U. poz. 1989) oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz. U. poz. 747). Zgodnie z art. 36 Ustawy wymienione rozporządzenia obowiązują do momentu zastąpienia ich przez akty wykonawcze wydane na podstawie aktualnych przepisów, lecz nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie Ustawy.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 Ustawy podmioty zarządzające portem lub przystanią morską zobowiązane są do opracowania planu gospodarowania odpadami ze statków. Ich przygotowanie powinno być poprzedzone konsultacjami publicznymi z podmiotami wskazanymi w art. 13 ust. 3 Ustawy. Plany zatwierdzane są przez marszałka województwa lub starostę po zasięgnięciu opinii dyrektora urzędu morskiego. Ponowne, zatwierdzenie Planu następuje co 5 lat lub wcześniej w przypadku zaistnienia znaczących zmian w działalności portu lub przystani morskiej.

W załączniku do przedmiotowego projektu rozporządzenia określono wzór formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków, który powinien zawierać m.in. informacje wymienione enumeratywnie w art. 14 Ustawy. Wzór ma formę tabeli w celu ułatwienia organom administracji jego procedowania. Projekt rozporządzenia zakłada, że wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.). W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446), rozporządzenie nie podlegało konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, ani nie będzie wywierał wpływu na działanie mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Regulacja jest zgodna z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.).

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Juliusz Stępniewski, Specjalista, Departament Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, tel. +48 22 583 88 95, e-mail: Juliusz.Stepniewski@mi.gov.pl	Data sporządzenia Źródło: upoważnienie ustawowe Ustawa z dnia ____ 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. ____) Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia został przygotowany w celu wypełnienia delegacji zawartej w art. 15 ust 4 projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków. Zgodnie z powyższym przepisem minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi wzór formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków, kierując się koniecznością ujednolicenia zakresu przekazywanych informacji oraz potrzebą zapewnienia kontroli w odniesieniu do gospodarowania odpadami w portach i przystaniach morskich.

Art. 13–18 ustawy portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków dotyczy planów odbioru i gospodarowania odpadami, o których mowa w art. 5 ust. 1 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116) zwanej dalej jako „Dyrektywa PRF”. Przepis ten nakłada na państwa członkowskie UE obowiązek wdrożenia w każdym porcie lub przystani morskiej odpowiedni plan odbioru i zagospodarowania odpadami ze statków.

Art. 13 ust. 1 ww. ustawy wprowadza obowiązek sporządzania przez podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi planów gospodarowania odpadami ze statków.

Celem regulacji dotyczących planów odbioru i zagospodarowania odpadów ze statków jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady. Plan gospodarowania odpadami ze statków jest jednym z instrumentów zapewniających odpowiedniość portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz zapewniający kontrolę realizacji przez porty i przystanie morskie właściwych przepisów środowiskowych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt

Wydanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru formularza wniosku o zatwierdzenie planu gospodarowania odpadami ze statków pośrednio implementuje do polskiego porządku załącznik I do Dyrektywy PRF, którego postanowienia zostały ujęte bezpośrednio w ustawie o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.

Przyjęcie projektu rozporządzenia pozwoli na ujednolicenie planów gospodarowania odpadami ze statków opracowywanych przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi. Nie jest możliwe rozwiązanie problemu w inny sposób niż wydanie projektu rozporządzenia ze względu na obligatoryjne upoważnienie ustawowe do wydania projektu rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Statki korzystające z polskich portów	21757	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019	Obowiązek przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statkach

Porty	32	Ministerstwo Infrastruktury	Obowiązek sporządzania planów gospodarowania odpadami ze statków
Przystań morskie	50	Ministerstwo Infrastruktury	Obowiązek sporządzania planów gospodarowania odpadami ze statków

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz zostanie przesłany w ramach konsultacji publicznych do zainteresowanych podmiotów.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania	N/d
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d	N/d
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Bez wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Bez wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Bez wpływu.						

Niemierzalne	Bez wpływu.	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki morskiej oraz na przedsiębiorczość, rodzinę i gospodarstwa domowe. Wpływ na obywateli opisano w pkt 4 OSR.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Sekcja nie dotyczy przedmiotowego projektu rozporządzenia.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Celem regulacji dotyczących planów gospodarowania odpadami ze statków jest poprawa jakości środowiska morskiego poprzez ograniczenie jego zanieczyszczenia przez odpady. Plan gospodarowania odpadami ze statków jest jednym z instrumentów zapewniających odpowiedniość portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz zapewniający kontrolę realizacji przez porty i przystanie morskie właściwych przepisów środowiskowych.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Przewiduje się wejście w życie projektu rozporządzenia 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Podstawą ewaluacji efektów projektu rozporządzenia stanowią będą wyniki kontroli przeprowadzanych przez właściwe organy oraz dane wprowadzone do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego. Analizowana będzie adekwatność wprowadzanych danych oraz ilość uchybień związanych z realizacją projektu rozporządzenia. Ostateczna ewaluacja efektów wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie planów odbioru i zagospodarowania odpadów ze statków nastąpi do dnia 28 czerwca 2026 r. i będzie prowadzona równorzędnie z ewaluacją ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
N/D		



Warszawa, 6 maja 2022 r.

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn. DPUE.920.2457.2021.AR(13)
dot.: RM-0610-58-22 z 04.05.2022 r.

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków*, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Konrad Szymański
Minister do Spraw Unii Europejskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury