



2024/3101

16.12.2024

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/3101

z dnia 27 listopada 2024 r.

w sprawie zmiany dyrektywy 2005/35/WE w odniesieniu do zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz w sprawie wprowadzenia kar administracyjnych za naruszenia

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka morska Unii ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Cel ten można osiągnąć przez przestrzeganie konwencji, kodeksów i rezolucji międzynarodowych, przy jednoczesnym zachowaniu swobody żeglugi przewidzianej w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.
- (2) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (zwana dalej „konwencją MARPOL 73/78”) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przewiduje ogólny zakaz zrzutu odpadów ze statków do morza, reguluje jednak również warunki, w jakich niektóre substancje mogą być zrzucane ze statków do środowiska morskiego. Konwencja MARPOL 73/78 zawiera wyjątki dotyczące zrzutów substancji zanieczyszczających, objętych załącznikami do tej konwencji, których to zrzutów nie należy uznawać za naruszenie w przypadku, gdy spełnione są określone warunki. Załączniki te nie wyłączają przypadków, gdy osoby odpowiedzialne za szkodę działały z zamiarem spowodowania szkody albo nierozważnie i ze świadomością, że szkoda prawdopodobnie nastąpi.
- (3) Od czasu przyjęcia dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ konwencja MARPOL 73/78 i załączniki do niej uległy istotnym zmianom, które wprowadziły surowsze normy i zakazy dotyczące zrzutów substancji ze statków do morza. Należy uwzględnić te zmiany, a także wnioski wyciągnięte z wykonywania dyrektywy 2005/35/WE.
- (4) Chociaż nadrzędnym celem niniejszej dyrektywy jest transpozycja do prawa Unii ważnych zmian wprowadzonych w konwencji MARPOL 73/78, aktualny i kompletny tekst konwencji MARPOL 73/78 i załączników do niej nie jest publicznie dostępny. Utrudnia to sektorowi, obywatelom i administracjom uzyskanie odpowiedniego dostępu do tekstu konwencji MARPOL 73/78 oraz innych podobnych konwencji IMO.
- (5) Państwa członkowskie powinny podejmować działania w ramach IMO w celu bezpłatnego publicznego udostępnienia pełnych i aktualnych tekstów konwencji IMO, w tym konwencji MARPOL 73/78 i załączników do niej.

⁽¹⁾ Dz.U. C, C/2023/872, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/872/oj>.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 kwietnia 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 18 listopada 2024 r.

⁽³⁾ Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11).

- (6) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883⁽⁴⁾ zapewnia odprowadzanie odpadów ze statków do portów Unii, gdzie odbiera się te odpady za pomocą odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów. Egzekwowanie dyrektywy (UE) 2019/883 stanowi, wraz z dyrektywą 2005/35/WE, kluczowy instrument do celu zapobiegania zanieczyszczeniu pochodzącemu ze statków. Aby zapewnić skuteczny, zintegrowany i spójny system egzekwowania przepisów dyrektywy (UE) 2019/883 dotyczących odprowadzania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów, należy zmienić dyrektywę 2005/35/WE w celu rozszerzenia jej zakresu stosowania na załączniki IV–VI do konwencji MARPOL 73/78, aby zniechęcić statki do nielegalnego zrzucania substancji zanieczyszczających do morza zamiast odprowadzania ich do portowych urządzeń do odbioru odpadów zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/883.
- (7) Zakres stosowania dyrektywy (UE) 2019/883 nie obejmuje załącznika III do konwencji MARPOL 73/78, ponieważ towarów pakowanych nie klasyfikuje się jako odpady, a zatem zwykle towarów tych nie odprowadza się do portowych urządzeń do odbioru odpadów. Nie można jednak wykluczyć, że szkodliwe substancje przewożone w opakowaniach mogą być nielegalnie wyrzucane do morza. Zakres stosowania dyrektywy 2005/35/WE należy zatem rozszerzyć, aby objąć nim załącznik III do konwencji MARPOL 73/78. W związku z tym wyrzucanie szkodliwych substancji powinno być zakazane na podstawie dyrektywy 2005/35/WE, chyba że właściwe organy stwierdzą, że takie wyrzucenie było konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu. W tym względzie zrzuć, o których mowa w niniejszej dyrektywie, nie obejmują zatapiania odpadów na podstawie zawartej w Londynie Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji z 1972 r. oraz protokołu do niej z 1996 r.
- (8) W konwencji MARPOL 73/78 w definicji zrzutów zawartej w art. 2 uwzględniono emisje ze statków. Załącznik VI do konwencji MARPOL 73/78 dotyczy zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki. W załączniku VI i odpowiednich wytycznych IMO dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych (rezolucja MEPC.340(77)) dopuszczono stosowanie takich systemów przez statki jako alternatywny sposób spełnienia wymogów w celu zmniejszenia emisji tlenku siarki (SO_x). W załączniku VI do konwencji MARPOL 73/78 uregulowano kwestie pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych, zakazując ich zrzutu do morza oraz wymagając odprowadzenia ich do odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów. Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802⁽⁵⁾ transponuje się normy międzynarodowe dotyczące SO_x do prawa Unii, podczas gdy dyrektywa (UE) 2019/883 zapewnia, aby pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych odprowadzane do portowych urządzeń do odbioru odpadów. Ponieważ pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych powodują zanieczyszczenie środowiska morskiego, w przypadku nielegalnych zrzutów powinny mieć zastosowanie sankcje przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE.
- (9) „Ścieki” zdefiniowane zarówno w okólniku MEPC.1/Circ.899, jak i w rezolucji MEPC.340(77), mogą być zrzucane bezpośrednio za burtę, jeżeli spełniają kryteria jakości ścieków określone w wytycznych IMO dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych. Jednakże ścieki z systemów oczyszczania gazów spalinowych mogą mieć wpływ na ekosystem, mimo że spełniają wymogi konwencji MARPOL 73/78. W takim przypadku państwo członkowskie może nałożyć ograniczenia, które mogą opierać się na ocenie przeprowadzonej przy zastosowaniu metodyki ocen ryzyka i skutków zawartej w wytycznych opracowanych przez IMO i zaleconych przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC). W tym przypadku „ścieki” powodują zanieczyszczenie środowiska morskiego, a w przypadku nielegalnych zrzutów powinny mieć zastosowanie kary administracyjne przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE z należyty uwzględnieniem MEPC.1/Circ.883/Rev.1.
- (10) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1203⁽⁶⁾ zapewnia się wspólne definicje przestępstw przeciwko środowisku oraz dostępność skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar za poważne przestępstwa przeciwko środowisku. Dyrektywę 2005/35/WE zmieniono dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE⁽⁷⁾, którą wprowadzono sankcje karne za niektóre naruszenia dyrektywy 2005/35/WE, które obecnie wchodzą w zakres stosowania dyrektywy (UE) 2024/1203. W związku z tym przepisy dyrektywy 2005/35/WE, które dodano lub zastąpiono dyrektywą 2009/123/WE, należy uchylić.
- (11) Kary administracyjne wprowadzone w ramach transpozycji dyrektywy 2005/35/WE powinny pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy (UE) 2024/1203. Państwa członkowskie powinny zgodnie z prawem krajowym określić zakres egzekwowania prawa administracyjnego i karnego w odniesieniu do przestępstw związanych z zanieczy-

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1203 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne i zastępująca dyrektywy 2008/99/WE i 2009/123/WE (Dz.U. L, 2024/1203, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1203/oj>).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z dnia 21 października 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 280 z 27.10.2009, s. 52).

szczeniem pochodzącym ze statków. Niniejsza dyrektywa nie uniemożliwia państwom członkowskim przyjmowania bardziej rygorystycznych środków zgodnie z prawem Unii i prawem międzynarodowym w drodze ustanowienia kar administracyjnych lub sankcji karnych zgodnie z ich prawem krajowym. Stosując prawo krajowe transponujące dyrektywę 2005/35/WE, państwa członkowskie powinny zapewniać, aby nakładanie sankcji karnych i kar administracyjnych było zgodne z zasadami Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, w tym z zasadą *ne bis in idem*, z należytym uwzględnieniem – w stosownych przypadkach – zasady „zanieczyszczający płaci”.

- (12) Należy wzmocnić system sankcji przewidziany w dyrektywie 2005/35/WE przez zapewnienie spójnego stosowania kar administracyjnych w całej Unii. Aby wzmocnić odstrasżający skutek sankcji nakładanych za przestępstwa związane z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków, kary administracyjne powinny mieć co najmniej formę grzywnien nakładanych na przedsiębiorstwo, do którego należy statek, które zostanie pociągnięte do odpowiedzialności. W tym kontekście przedsiębiorstwo, do którego należy dany statek, oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku, zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (zwanym dalej „kodeksem ISM”) ⁽⁸⁾, wdrożonym do prawa Unii na mocy rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁹⁾. W dyrektywie 2005/35/WE należy uznać, że zarejestrowany właściciel może powierzyć zarządzanie statkiem innemu podmiotowi, który należy pociągnąć do odpowiedzialności w pierwszej kolejności za niewykonanie jego obowiązków wynikających z kodeksu ISM w celu zapewnienia uniknięcia szkody dla środowiska lub zapewnienia powierzenia działań wykonywanych na statku wykwalifikowanemu personelowi. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie aktów ustawodawczych Unii decyzje dotyczące sankcji, które mają być stosowane, powinny być podejmowane w ramach krajowych systemów administracyjnych i karnych. W odniesieniu do sankcji karnych obowiązki państw członkowskich określono w dyrektywie (UE) 2024/1203. W związku z tym niniejsza dyrektywa dotyczy wyłącznie kar administracyjnych i nie dotyczy postępowań karnych przeciwko osobom fizycznym lub prawnym prowadzonych zgodnie z prawem krajowym.
- (13) Uznając, że przestrzeganie przez niektóre państwa członkowskie wymogu dotyczącego kar administracyjnych nie jest możliwe ze względu na krajowe prawo konstytucyjne, państwa członkowskie mogą stosować przepisy niniejszej dyrektywy dotyczące kar administracyjnych w taki sposób, że o zastosowanie sankcji wnosi właściwy organ, a nakłada je właściwy sąd krajowy, przy jednoczesnym zapewnieniu zgodności z wymogiem skuteczności, proporcjonalności i odstrasżającego charakteru sankcji. W przypadku zawartych w niniejszej dyrektywie odniesień do kar administracyjnych te państwa członkowskie będą stosować sankcje w rozumieniu ich krajowego systemu prawnego.
- (14) W wyniku inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE ⁽¹⁰⁾, gdy inspekcja taka jest obowiązkowa lub planowana, można wykryć nieprawidłowości i uzyskać informacje. Można również wykryć nieprawidłowości w odniesieniu do odprowadzania odpadów wytwarzanych przez statki lub powiadamiania o nich, zgodnie z wymogami dyrektywy (UE) 2019/883 lub w odniesieniu do niezgodności z kryteriami stosowania systemów oczyszczania gazów spalinowych działających jako metody redukcji emisji określone w załączniku II do dyrektywy (UE) 2016/802 a także można uzyskać w związku z potencjalnym nielegalnym zrzutem ze statku informacje w ramach procedur przewidzianych w dyrektywie 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹¹⁾, w tym wszelkie dowody lub uzasadnione podejrzenia dotyczące zrzutów olejów lub innych naruszeń konwencji MARPOL 73/78, o których kapitan statku powiadomił państwo członkowskie, lub informacje dotyczące zgłoszonych przez niego zdarzeń lub wypadków, a także wszelkie inne informacje od osób zaangażowanych w eksploatację statku, w tym pilotów.
- (15) Podczas inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu można wykryć nieprawidłowości lub informacje dające podstawę do podejrzenia, że doszło do nielegalnego zrzutu. W takim przypadku może okazać się, że nowa kontrola nie jest konieczna lub wystarczająco skuteczna. Państwo członkowskie może raczej podjąć inne odpowiednie działania, takie jak zatrzymanie statku, wszczęcie postępowania lub podjęcie środków zaradczych.

⁽⁸⁾ Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską w drodze rezolucji Zgromadzenia A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r., z późniejszymi zmianami.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Dz.U. L 64 z 4.3.2006, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

⁽¹¹⁾ Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

- (16) Krajowe organy administracyjne i sądowe powinny brać pod uwagę wszystkie istotne okoliczności, w tym recydywę w zakresie zanieczyszczenia pochodzącego ze statku, przy określaniu wysokości sankcji nakładanych na zanieczyszczającego. Biorąc pod uwagę zróżnicowany charakter substancji zanieczyszczających objętych dyrektywą 2005/35/WE oraz znaczenie spójnego stosowania sankcji w całej Unii w świetle transgranicznego charakteru regulowanych zachowań, należy wspierać dalsze zbliżanie i skuteczność wysokości sankcji przez wymianę poglądów na temat kryteriów ustalania i stosowania sankcji za zrzuty różnych substancji zanieczyszczających. Aby zapewnić skuteczne stosowanie sankcji oraz osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, kluczowe znaczenie ma ułatwienie wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk między właściwymi organami krajowymi państw członkowskich. Ponadto na podstawie spostrzeżeń uzyskanych w wyniku takiej wymiany Komisja mogłaby zaproponować bardziej szczegółowe wytyczne, w tym wytyczne dotyczące konkretnych rodzajów substancji zanieczyszczających i problematycznych obszarów wrażliwych.
- (17) W przypadku gdy państwo członkowskie podejrzewa, że statek, który dobrowolnie przebywa w jego porcie lub w terminalu przybrzeżnym, dokonał nielegalnego zrzutu, należy przeprowadzić odpowiednią inspekcję w celu ustalenia okoliczności. Aby pomóc państwom członkowskim w wypełnianiu obowiązków wynikających z dyrektywy 2005/35/WE w zakresie inspekcji takich statków, załącznik I do dyrektywy 2005/35/WE zawiera orientacyjny wykaz nieprawidłowości lub informacji, które właściwe organy powinny uwzględnić w poszczególnych przypadkach przy ustalaniu, czy dany statek należy uznać za podejrzany.
- (18) Środki towarzyszące w zakresie współpracy oraz obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich nie były wystarczające, aby umożliwić pełną analizę tego, czy zanieczyszczający podlegają skutecznym, proporcjonalnym i odstraszającym sankcjom oraz aby udostępnić Komisji odpowiednie dane do celu monitorowania wykonywania dyrektywy 2005/35/WE. W celu zapewnienia skutecznego i spójnego egzekwowania dyrektywy 2005/35/WE, należy ułatwić wymianę informacji, doświadczeń i najlepszych praktyk przez wzmocnioną współpracę, zapewniając jednocześnie udostępnianie Komisji odpowiednich danych w celu umożliwienia właściwego monitorowania wykonywania dyrektywy 2005/35/WE.
- (19) Aby polepszyć informacje wymagane do skutecznego wykonywania niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie dysponują odpowiednimi mechanizmami sprawozdawczymi, takimi jak sprawozdawczość w ramach regionalnych konwencji morskich i innych porozumień o współpracy regionalnej, takich jak umowa z Bonn, sieć inspektorów i prokuratorów ds. Morza Północnego oraz sieć prokuratorów ds. przestępstw przeciwko środowisku w regionie Morza Bałtyckiego.
- (20) Należy rozszerzyć istniejący satelitarny system „CleanSeaNet”, służący do powiadamiania organów państw członkowskich o potencjalnych nielegalnych zrzutach, o informacje dotyczące dodatkowych substancji zanieczyszczających objętych zakresem stosowania dyrektywy 2005/35/WE. Informacje dotyczące potencjalnych lub faktycznych zrzutów zgłoszonych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE oraz innych unijnych baz danych dotyczących bezpieczeństwa na morzu, takich jak unijny system wymiany informacji morskich ustanowiony dyrektywą 2002/59/WE (zwany dalej „SafeSeaNet”) oraz baza danych wyników inspekcji ustanowiona dyrektywą 2009/16/WE (zwana dalej „THETIS”), powinny być zintegrowane i rozpowszechniane w przyjaznym dla użytkownika formacie elektronicznym wśród organów krajowych zaangażowanych w łańcuch egzekwowania przepisów w celu ułatwienia im szybkiego reagowania na takie potencjalne nielegalne zrzuty. Takie informacje dotyczące faktycznego lub potencjalnego zrzutu pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych ze statku powinny być ponadto automatycznie rozpowszechniane, na przykład za pośrednictwem specjalnego modułu THETIS ustanowionego decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2015/253⁽¹²⁾ (zwanego dalej „THETIS-EU”), aby pomóc państwom członkowskim w działaniach wykonawczych podejmowanych zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/802.
- (21) Aby zapewnić skuteczne monitorowanie wykonywania niniejszej dyrektywy przez wszystkie państwa członkowskie, każde państwo członkowskie powinno zapewniać cyfrową analizę wszystkich ostrzeżeń o dużej wiarygodności w ciągu 66 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej. W tym terminie wszystkie państwa członkowskie powinny również wskazać, czy weryfikują te ostrzeżenia o dużej wiarygodności wysyłane co roku przez CleanSeaNet, starając się zweryfikować co najmniej 25 % tych ostrzeżeń. W tym kontekście weryfikacja oznacza wszelkie działania następcze podejmowane przez właściwe organy w związku z ostrzeżeniem wysłanym przez CleanSeaNet w celu ustalenia, czy dane ostrzeżenie odpowiada nielegalnemu zrzutowi. Jeżeli państwo członkowskie nie zweryfikuje ostrzeżenia, powinno podać powody, dla których tego nie zrobiło.

⁽¹²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.U. L 41 z 17.2.2015, s. 55).

- (22) „Ostrzeżenia o dużej wiarygodności” należy rozumieć jako odnoszące się do ostrzeżeń klasy A wysyłanych za pośrednictwem CleanSeaNet dotyczących wykrycia potencjalnych zrzutów substancji zanieczyszczających, zgodnie z załącznikami I i II do konwencji MARPOL 73/78. W odniesieniu do substancji zanieczyszczających wymienionych w innych załącznikach do konwencji MARPOL 73/78, które nie są obecnie monitorowane przez CleanSeaNet, nie można obecnie ustanowić podejścia opartego na poziomie wiarygodności. Komisja, przy wsparciu ze strony Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), opracuje półautomatyczne kontrole obrazów satelitarnych substancji zanieczyszczających objętych innymi załącznikami do konwencji MARPOL 73/78, aby umożliwić określenie poziomu ich wiarygodności. Działania weryfikacyjne mogłyby obejmować wiele działań podejmowanych przez szereg właściwych organów, takich jak kontrola na miejscu, porównanie wykrywania satelitarnego z dostępnymi na poziomie krajowym danymi pomocniczymi oraz inspekcje w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
- (23) Dostęp do tych informacji pochodzących od właściwych organów należy przyznać organom innych państw członkowskich, które są nimi zainteresowane ze względu na pełnioną rolę państw następnego portu zawinięcia, państw nadbrzeżnych dotkniętych potencjalnym zrzutem lub państw bandery danego statku, w celu ułatwienia skutecznej i terminowej współpracy transgranicznej, zminimalizowania obciążeń administracyjnych związanych z działaniami w zakresie egzekwowania przepisów i ostatecznie skutecznego karania sprawców naruszeń dyrektywy 2005/35/WE. Należy również promować korzystanie z nowych technologii, takich jak drony i techniki wspierania decyzji, takie jak sztuczna inteligencja.
- (24) W ramach oceny i przeglądu niniejszej dyrektywy Komisja powinna oceniać wskaźniki weryfikacji stosowane przez państwa członkowskie oraz rozważyć w stosownych przypadkach przedstawienie propozycji wskaźników weryfikacji wyższych, niż przewidziano w niniejszej dyrektywie, w oparciu o postęp technologiczny oraz szczególną sytuację i możliwości państw członkowskich.
- (25) Należy przyznać, że w nadbrzeżnych państwach członkowskich występują znacząco zróżnicowane warunki pod względem ich położenia geograficznego, wielkości wód, nad którymi sprawują jurysdykcję, natężenia ruchu morskiego, a także ich zasobów i racjonalnego pod względem kosztów dostępu do istniejących technologii i środków wykrywania, weryfikacji i gromadzenia dowodów dotyczących nielegalnych zrzutów.
- (26) Prace podgrupy ds. odpadów ze statków utworzonej w ramach Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi i skupiającej szerokie grono ekspertów w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i gospodarowania odpadami ze statków zostały zawieszono w grudniu 2017 r. ze względu na rozpoczęcie negocjacji międzyinstytucjonalnych w sprawie dyrektywy (UE) 2019/883. Ponieważ ta tymczasowa podgrupa dostarczyła Komisji cennych wskazówek i cennej wiedzy specjalistycznej, należy utworzyć podobną grupę ekspertów z mandatem do wymiany doświadczeń w zakresie stosowania niniejszej dyrektywy, aby pomóc państwom członkowskim w budowaniu ich zdolności do wykrywania i weryfikacji przypadków zanieczyszczenia oraz zapewnić skuteczne egzekwowanie dyrektywy 2005/35/WE.
- (27) EMSA powinna zapewnić Komisji niezbędne wsparcie w celu zapewnienia wykonywania niniejszej dyrektywy.
- (28) Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji informacje niezbędne do zapewnienia właściwego monitorowania wykonywania dyrektywy 2005/35/WE. Aby ograniczyć obciążenie administracyjne oraz wesprzeć Komisję w analizie danych przekazywanych przez państwa członkowskie, państwa te powinny zgłaszać takie informacje za pośrednictwem specjalnego elektronicznego narzędzia sprawozdawczego opracowanego przez Komisję. W zakresie, w jakim takie informacje odnoszą się do sankcji nałożonych na osoby fizyczne lub obejmujących te osoby, informacje te należy zanonimizować. W celu zapewnienia, aby informacje zgłaszane zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE były porównywalne pod względem rodzaju między państwami członkowskimi i gromadzone na podstawie zharmonizowanego formatu elektronicznego oraz zharmonizowanej procedury zgłaszania, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹³⁾.
- (29) Aby wesprzeć państwa członkowskie w rozwijaniu ich zdolności w zakresie skutecznego egzekwowania dyrektywy 2005/35/WE przez krajowe organy administracyjne i sądowe, Komisja, przy wsparciu ze strony EMSA, powinna zapewnić państwom członkowskim wytyczne i szkolenia dotyczące między innymi najlepszych metod i praktyk w zakresie wykrywania, weryfikacji i zbierania dowodów, a także wytyczne dotyczące odpowiednich zmian regulacyjnych w ramach konwencji MARPOL 73/78 oraz dostępnych rozwiązań technologicznych, w tym nowych narzędzi cyfrowych, w celu ułatwienia skutecznych, racjonalnych pod względem kosztów i ukierunkowanych działań w zakresie egzekwowania przepisów.

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

- (30) Aby zwiększyć świadomość społeczną w zakresie zrzutów zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz poprawić ochronę środowiska, przekazywane przez państwa członkowskie informacje dotyczące stosowania dyrektywy 2005/35/WE powinny być publicznie dostępne w ramach ogólnounijnego przeglądu oraz obejmować informacje wymienione w załączniku II do dyrektywy 2005/35/WE. Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁴⁾ ma na celu zagwarantowanie prawa dostępu do informacji dotyczących środowiska w państwach członkowskich zgodnie z Konwencją o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska⁽¹⁵⁾ (zwaną także „konwencją z Aarhus”), której Unia jest stroną. Komisja powinna chronić poufność informacji otrzymywanych przez państwa członkowskie, bez uszczerbku dla dyrektywy 2003/4/WE.
- (31) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937⁽¹⁶⁾ ustanowiono minimalne normy dotyczące zgłaszania naruszeń prawa Unii, w tym naruszeń dyrektywy 2005/35/WE, oraz ochrony osób zgłaszających takie naruszenia. Państwa członkowskie powinny w szczególności zapewnić załodze objętej zakresem stosowania dyrektywy (UE) 2019/1937, zgłaszającej faktyczne lub potencjalne nielegalne zrzuty, ochronę, wsparcie i pomoc, stosownie do przypadku, przewidziane w tej dyrektywie. W uzupełnieniu do istniejących kanałów dokonywania zgłoszeń zapewnionych na poziomie krajowym zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937 Komisja powinna udostępnić scentralizowany internetowy zewnętrzny kanał dokonywania zgłoszeń na potrzeby zgłaszania faktycznych lub potencjalnych nielegalnych zrzutów oraz przekazywać takie zgłoszenia zainteresowanym państwu członkowskiemu, które powinny następnie rozpatrywać te zgłoszenia zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937, w tym w odniesieniu do potwierdzenia odbioru, odpowiednich informacji zwrotnych i działań następczych. Prawo Unii dotyczące ochrony danych osobowych, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽¹⁷⁾ i (UE) 2018/1725⁽¹⁸⁾, ma zastosowanie w przypadku przetwarzania danych osobowych w kontekście niniejszej dyrektywy. Komisja powinna zapewnić ochronę poufności tożsamości osób dokonujących zgłoszenia, w tym – w razie potrzeby – przez ograniczenie wykonywania niektórych praw do ochrony danych osób, których dotyczy zgłoszenie, takich jak osoby ujęte w zgłoszeniu jako uczestniczące w potencjalnym nielegalnym zrzucie, zgodnie z art. 25 ust. 1 lit. c) i h) oraz art. 25 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1725, w zakresie, w jakim i o ile jest to konieczne, aby zapobiec i zaradzić próbom utrudniania dokonywania zgłoszeń lub utrudniania, udaremniania lub spowalniania działań następczych, w szczególności postępowań wyjaśniających, lub próbom ustalenia tożsamości osób dokonujących zgłoszenia. Takie ograniczenia nie powinny naruszać istoty podstawowych praw i wolności oraz powinny stanowić środki niezbędne i proporcjonalne w społeczeństwie demokratycznym do ochrony ważnych celów leżących w ogólnym interesie publicznym Unii lub państwa członkowskiego, w tym ochrony osoby, której dane dotyczą, lub praw i wolności innych osób.
- (32) W ramach IMO trwają dyskusje dotyczące nowych kwestii środowiskowych związanych z żeglugą międzynarodową, powodującą zanieczyszczenie morza. Dyskusje te mogą skutkować nowymi przepisami w ramach konwencji MARPOL 73/78, włączając w zakres stosowania tej konwencji inne rodzaje zanieczyszczeń, takie jak morskie odpady z tworzyw sztucznych oraz wycieki granulatu z tworzyw sztucznych. Przyszły przegląd powinien obejmować, w stosownych przypadkach, ocenę możliwości zmiany zakresu stosowania dyrektywy 2005/35/WE z myślą o zapewnieniu spójnego, efektywnego i skutecznego systemu egzekwowania przepisów, a także nakładaniu odstraszaających sankcji. W ramach tego przeglądu należy również ocenić sposoby poprawy nadzoru satelitarnego nad zagubionymi kontenerami, mogącymi zawierać substancje szkodliwe. Komisja powinna również rozważyć wzajemne oddziaływanie niniejszej dyrektywy z innymi odpowiednimi aktami ustawodawczymi Unii dotyczącymi zanieczyszczenia mórz, takimi jak dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE⁽¹⁹⁾, (UE) 2016/802 oraz (UE) 2024/2881⁽²⁰⁾, w tym w zakresie zgłaszania nadmiernego hałasu podwodnego i zanieczyszczenia powietrza, takiego jak sadza, cząstki stałe (PM), tlenek azotu (NO_x) i tlenek siarki (SO_x), powodujących szkody dla różnorodności biologicznej i żywych zasobów w ekosystemach morskich, a także zagrożenia dla zdrowia ludzkiego i pogorszenie jakości wykorzystania wody morskiej i zrównoważonego wykorzystania towarów i usług morskich, a tym samym utrudniających inną działalność morską, taką jak rybołówstwo, turystyka i rekreacja na obszarach przybrzeżnych.

⁽¹⁴⁾ Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz.U. L 41 z 14.2.2003, s. 26).

⁽¹⁵⁾ Dz.U. L 124 z 17.5.2005, s. 4.

⁽¹⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 17).

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

⁽¹⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

⁽¹⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19).

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2881 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

- (33) Państwa członkowskie nieposiadające bezpośredniego dostępu do morza lub nieposiadające portów morskich nie mogą z tych względów geograficznych stosować niektórych przepisów niniejszej dyrektywy. Aby uniknąć nakładania nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na te państwa członkowskie, nie powinny one być zobowiązane do transpozycji i wykonania niektórych przepisów niniejszej dyrektywy.
- (34) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na transgraniczne szkody, które mogą być spowodowane przez nielegalne zrzuty objęte niniejszą dyrektywą, oraz dostępność skutecznych, proporcjonalnych i odstrasżających sankcji w całej Unii za takie zrzuty, natomiast ze względu na rozmiary i skutki proponowanych działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (35) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, w tym z ochroną danych osobowych, prawem do skutecznego środka prawnego i do dostępu do bezstronnego sądu, domniemaniem niewinności i prawem do obrony, zasadami legalności oraz proporcjonalności kar do czynów zabronionych pod groźbą kary oraz zakazem ponownego sądenia lub karania w postępowaniu karnym za ten sam czyn zabroniony pod groźbą kary. Niniejsza dyrektywa służy zapewnieniu pełnego poszanowania tych praw oraz zasad i powinna być odpowiednio wykonywana.
- (36) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 25 lipca 2023 r.
- (37) Dyrektywę 2005/35/WE należy odpowiednio zmienić,

PRZYMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2005/35/WE

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

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/35/WE z dnia 7 września 2005 r. w sprawie egzekwowania międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia kar administracyjnych za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami”;

- 2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Cel

1. Celem niniejszej dyrektywy jest włączenie do prawa Unii międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz zapewnienie, aby każde przedsiębiorstwo odpowiedzialne lub inna osoba prawna lub fizyczna odpowiedzialna za nielegalne zrzuty substancji zanieczyszczających podlegały skutecznym, proporcjonalnym i odstrasżającym karom administracyjnym, co ma służyć poprawie bezpieczeństwa na morzu oraz lepszej ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.

2. Niniejsza dyrektywa nie uniemożliwia państwom członkowskim przyjmowania, zgodnie z prawem Unii i prawem międzynarodowym, bardziej rygorystycznych środków w drodze ustanowienia kar administracyjnych lub sankcji karnych zgodnie z ich prawem krajowym.”;

- 3) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) »konwencja MARPOL 73/78« oznacza podpisaną w 1973 r. Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, w tym Protokoły z 1978 r. i 1997 r. do tej konwencji, w jej aktualnej wersji;

- 2) »substancje zanieczyszczające« oznaczają substancje uregulowane w załączniku I (oleje), załączniku II (szkodliwe substancje ciekłe przewożone luzem), załączniku III (substancje szkodliwe przewożone morzem w opakowaniach), załączniku IV (ścieki ze statków) i załączniku V (odpady ze statków) do konwencji MARPOL 73/78 oraz pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych;
 - 3) »pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych« oznaczają wszelkie materiały usunięte z wody płuczkowej lub upuszczonej wody przez układ oczyszczania, ścieki, które nie spełniają kryterium zrzutu, lub inne pozostałości usunięte z systemu oczyszczania gazów spalinowych w wyniku funkcjonowania sposobu spełniania wymogów w celu zmniejszenia emisji, określonego w prawidło 4 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, stosowanego jako rozwiązanie alternatywne pod względem zmniejszenia emisji w stosunku do norm określonych w prawidło 14 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, uwzględniając wytyczne opracowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO);
 - 4) »zrzut« oznacza każde usunięcie substancji ze statku, niezależnie od tego, z jakiej przyczyny następuje, zgodnie z art. 2 konwencji MARPOL 73/78;
 - 5) »statek« oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, niezależnie od bandery, używaną w środowisku morskim, w tym wodoloty, poduszkowce, statki podwodne oraz urządzenia pływające;
 - 6) »osoba prawna« oznacza każdy podmiot prawny posiadający taki status zgodnie z mającym zastosowanie prawem krajowym, inny niż państwa, organy publiczne sprawujące władzę państwową lub międzynarodowe organizacje publiczne;
 - 7) »przedsiębiorstwo« oznacza właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku.”;
- 4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Naruszenia i wyjątki

1. Państwa członkowskie zapewniają uznanie zrzutów substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów określonych w art. 3 ust. 1 za naruszenia, chyba że:
 - a) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku I do konwencji MARPOL 73/78 zrzuty te spełniają warunki określone w prawidłach 15, 34, 4.1, 4.2 lub 4.3 załącznika I do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 1.1.1 części II-A Międzynarodowego kodeksu dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (zwanego dalej »kodeksem polarnym«);
 - b) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku II do konwencji MARPOL 73/78 zrzuty te spełniają warunki określone w prawidłach 13, 3.1.1, 3.1.2 lub 3.1.3 załącznika II do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 2.1 części II-A kodeksu polarnego;
 - c) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku III do konwencji MARPOL 73/78 zrzuty te spełniają warunki określone w prawidło 8.1 załącznika III do konwencji MARPOL 73/78;
 - d) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku IV do konwencji MARPOL 73/78 zrzuty te spełniają warunki określone w prawidłach 3, 11.1 i 11.3 załącznika IV do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 4.2 części II-A kodeksu polarnego;
 - e) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku V do konwencji MARPOL 73/78 zrzuty te spełniają warunki określone w prawidłach 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 i 7 załącznika V do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 5.2 części II-A kodeksu polarnego; oraz
 - f) w przypadku pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych zrzuty te spełniają warunki określone w prawidłach 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 oraz 3.1.2 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78 z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez IMO, w tym rezolucji MEPC.340(77) w jej aktualnej wersji.
 2. Każde państwo członkowskie przyjmuje wszelkie środki niezbędne do zapewnienia, aby przedsiębiorstwo lub inna osoba fizyczna lub prawna, które dopuściły się naruszenia w rozumieniu ust. 1, zostały pociągnięte do odpowiedzialności.”;
- 5) uchyla się art. 5, 5a i 5b;

- 6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Egzekwowanie przepisów w odniesieniu do statków w porcie państwa członkowskiego

1. Jeżeli zaistniałe nieprawidłowości lub otrzymane informacje powodują podejrzenie, że statek pozostający dobrowolnie w porcie lub przy terminalu przybrzeżnym państwa członkowskiego zrzucił lub zrzuci substancje zanieczyszczające w którymkolwiek z obszarów, o których mowa w art. 3 ust. 1, to państwo członkowskie zapewnia, aby przeprowadzono odpowiednią inspekcję lub inne odpowiednie działanie, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych przyjętych przez IMO oraz zgodnie ze swoim prawem krajowym.

2. W zakresie, w jakim w wyniku inspekcji, o której mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, ujawniono fakty mogące wskazywać na naruszenie w rozumieniu art. 4, państwo członkowskie stosuje przepisy niniejszej dyrektywy. Powiadamia się o tym właściwe organy tego państwa członkowskiego oraz państwa bandery.

3. Orientacyjny wykaz nieprawidłowości lub informacji, który należy wziąć pod uwagę przy stosowaniu ust. 1 niniejszego artykułu, przedstawiono w załączniku I do niniejszej dyrektywy.”;

- 7) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Kary administracyjne

1. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich wynikających z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1203 (*) państwa członkowskie ustanawiają system kar administracyjnych w rozumieniu ich krajowego systemu prawnego za naruszenie przepisów krajowych wykonujących art. 4 niniejszej dyrektywy oraz zapewniają ich stosowanie. Przewidziane kary administracyjne muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasające.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby kary administracyjne wprowadzone w ramach transpozycji niniejszej dyrektywy obejmowały grzywny, które nakłada się na przedsiębiorstwo pociągnięte do odpowiedzialności za naruszenie.

3. W przypadku gdy system prawny państwa członkowskiego nie przewiduje kar administracyjnych, niniejszy artykuł można stosować w taki sposób, że o zastosowanie sankcji, w tym grzywien, o których mowa w ust. 2, wnosi właściwy organ, a nakłada je właściwy sąd krajowy, przy jednoczesnym zapewnieniu skuteczności tych rozwiązań prawnych i równoważności ich skutku względem administracyjnych kar pieniężnych nakładanych przez właściwe organy. W każdym przypadku sankcje nałożone zgodnie z niniejszym ustępem muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasające oraz stosowane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy. Do dnia 6 lipca 2027 r. zainteresowane państwa członkowskie powiadomią Komisję o przepisach ich prawa przyjętych na podstawie niniejszego ustępu oraz, niezwłocznie, o wszelkich późniejszych zmianach tych przepisów lub zmianach mających wpływ na te przepisy.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1203 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne i zastępująca dyrektywy 2008/99/WE i 2009/123/WE (Dz.U. L, 2024/1203, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1203/oj>).”;

- 8) uchyla się art. 8a, 8b i 8c;

- 9) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 8d

Skuteczne stosowanie sankcji

1. W celu zapewnienia skuteczności, proporcjonalności i odstrasającego charakteru sankcji państwa członkowskie zapewniają, aby przy określaniu i stosowaniu rodzaju i wysokości kary administracyjnej wobec przedsiębiorstwa uznanego przez właściwe organy za odpowiedzialne lub innej osoby prawnej lub fizycznej uznanej przez właściwe organy za odpowiedzialną – zgodnie z art. 8 – za naruszenie w rozumieniu art. 4 właściwe organy uwzględniały wszystkie istotne okoliczności naruszenia, a w szczególności:

- a) charakter, wagę i czas trwania danego zrzutu;

- b) stopień zawinienia lub winy osoby odpowiedzialnej w rozumieniu systemu prawnego danego państwa członkowskiego;
 - c) szkody wyrządzone środowisku lub zdrowiu ludzi przez dany zrzut, w tym, w stosownych przypadkach, jego wpływ na rybołówstwo, turystykę i społeczności nadbrzeżne;
 - d) zdolność finansową przedsiębiorstwa odpowiedzialnego lub innej odpowiedzialnej osoby prawnej lub fizycznej;
 - e) w stosownych przypadkach, korzyści ekonomiczne uzyskane lub oczekiwane przez przedsiębiorstwo odpowiedzialne lub inną osobę prawną lub fizyczną odpowiedzialną w wyniku danego naruszenia;
 - f) środki podjęte przez przedsiębiorstwo odpowiedzialne lub odpowiedzialną osobę prawną lub fizyczną w celu zapobieżenia zrzutowi lub złagodzenia jego skutków;
 - g) poziom współpracy przedsiębiorstwa odpowiedzialnego lub innej odpowiedzialnej osoby prawnej lub fizycznej z właściwym organem, w tym wszelkie działania mające na celu obejście lub utrudnienie odpowiedniej inspekcji lub innego postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez właściwy organ; oraz
 - h) wszelkie wcześniejsze naruszenia przepisów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków, których dopuściło się przedsiębiorstwo odpowiedzialne lub inna odpowiedzialna osoba prawna lub fizyczna.
2. Państwa członkowskie nie mogą ustanawiać ani stosować kar administracyjnych za naruszenia objęte niniejszą dyrektywą, których poziom jest zbyt niski, aby zapewnić skuteczność, proporcjonalność i odstraszący charakter tych kar.”;

10) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Wymiana informacji i doświadczeń

1. Do celów niniejszej dyrektywy państwa członkowskie i Komisja – przy wsparciu ze strony Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) – współpracują w zakresie wymiany informacji, wykorzystując unijny system wymiany informacji morskich określony w art. 22a ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE (*) (zwany dalej „SafeSeaNet») i w załączniku III do niej, w celu:
- a) polepszenia informacji wymaganych do skutecznego wykonywania niniejszej dyrektywy, w szczególności informacji przekazywanych przez europejski system satelitarnego wykrywania zanieczyszczeń ustanowiony na podstawie niniejszej dyrektywy (zwany dalej »CleanSeaNet») i przez inne odpowiednie mechanizmy sprawozdawcze, aby wypracować wiarygodne metody śledzenia substancji zanieczyszczających w morzach;
 - b) opracowania i wdrożenia odpowiedniego systemu kontroli i monitorowania, łączącego informacje przekazane zgodnie z lit. a) z informacjami udostępnianymi przez Komisję państwom członkowskim w SafeSeaNet, THETIS-EU i innych unijnych informacyjnych bazach danych i narzędziach, aby ułatwić proces wczesnej identyfikacji i monitorowania statków zrzucających substancje zanieczyszczające, z myślą o optymalizacji podejmowanych przez organy krajowe działań wykonawczych;
 - c) optymalnego wykorzystywania informacji przekazywanych zgodnie z lit. a) i b) niniejszego ustępu oraz informacji zgłaszanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a, aby ułatwić dostęp do takich informacji oraz proces ich wymiany między właściwymi organami a organami innych państw członkowskich i Komisją, oraz
 - d) zapewnienia, do dnia 6 lipca 2030 r., aby właściwe organy przeprowadziły cyfrową analizę wszystkich ostrzeżeń o dużej wiarygodności oraz wskazały, czy weryfikują te ostrzeżenia o dużej wiarygodności przesyłane co roku za pośrednictwem CleanSeaNet, dążąc do zweryfikowania co najmniej 25 % tych ostrzeżeń o dużej wiarygodności, przy czym »weryfikacja« oznacza wszelkie działania następcze podejmowane przez właściwe organy w związku z ostrzeżeniem przesyłanym za pośrednictwem CleanSeaNet w celu ustalenia, czy dane ostrzeżenie odpowiada nielegalnemu zrzutowi. Jeżeli państwo członkowskie nie weryfikuje ostrzeżenia, powinno podać powody, dla których tego nie robi.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje o poważnych przypadkach zanieczyszczenia pochodzącego ze statków były terminowo rozpowszechniane wśród zainteresowanych społeczności rybackich i nadbrzeżnych.

3. Komisja zapewnia zorganizowanie wymiany doświadczeń między organami krajowymi państw członkowskich i ekspertami, w tym z sektora prywatnego, społeczeństwa obywatelskiego i związków zawodowych, w zakresie stosowania niniejszej dyrektywy w całej Unii, aby wypracować wspólne praktyki i wytyczne w zakresie egzekwowania jej przepisów.

4. Komisja zapewnia organizację wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk między właściwymi organami krajowymi państw członkowskich w zakresie sposobów zapewniania skutecznego ustalania i stosowania sankcji. Na podstawie tej wymiany informacji Komisja może zaproponować wytyczne, w tym wytyczne dotyczące rodzajów substancji zanieczyszczających i problematycznych obszarów wrażliwych.

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

11) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Sprawozdawczość

1. Komisja ustanawia elektroniczne narzędzie sprawozdawcze na potrzeby gromadzenia informacji dotyczących wdrażania systemu egzekwowania przepisów przewidzianego w niniejszej dyrektywie oraz wymiany tych informacji między państwami członkowskimi a Komisją.

2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie następujących informacji dotyczących działań podejmowanych przez ich właściwe organy za pośrednictwem elektronicznego narzędzia sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1:

- a) informacji dotyczących działań następczych podjętych przez właściwe organy w związku z ostrzeżeniem przesłanym za pośrednictwem CleanSeaNet lub powodów niepodjęcia działań następczych w związku z takim ostrzeżeniem, możliwie jak najszybciej po zakończeniu tego rodzaju działań lub po podjęciu decyzji o niepodjęciu działań następczych;
- b) informacji dotyczących inspekcji lub innych odpowiednich działań przeprowadzonych lub podjętych zgodnie z art. 6, możliwie jak najszybciej po zakończeniu inspekcji lub innych odpowiednich działań;
- c) informacji dotyczących działań podjętych zgodnie z art. 7, możliwie jak najszybciej po zakończeniu takich działań; oraz
- d) informacji dotyczących sankcji nakładanych zgodnie z niniejszą dyrektywą – po zakończeniu postępowania administracyjnego i, w stosownych przypadkach, sądowego – bez zbędnej zwłoki, a w każdym przypadku najpóźniej do dnia 30 czerwca każdego roku w przypadku sankcji nałożonych w poprzednim roku kalendarzowym. Informacje dotyczące sankcji muszą zostać zanonimizowane w zakresie, w jakim obejmują dane osobowe.

3. Aby zapewnić jednolite stosowanie niniejszego artykułu, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyjąć szczegółowe przepisy dotyczące procedury przekazywania informacji, o których mowa w ust. 2, w tym określić rodzaj informacji objętych obowiązkiem zgłoszenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13.

4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o organach, które mają dostęp do elektronicznego narzędzia sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1.

Artykuł 10b

Szkolenia

Komisja – przy wsparciu ze strony EMSA i we współpracy z państwami członkowskimi – ułatwia rozwijanie zdolności państw członkowskich poprzez organizowanie, w stosownych przypadkach, szkoleń dla organów odpowiedzialnych za wykrywanie i weryfikowanie naruszeń objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy oraz za wykonywanie kar i innych środków wynikających z takich naruszeń.

Artykuł 10c**Publikacja informacji**

1. Na podstawie informacji przekazywanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a Komisja podaje do wiadomości publicznej regularnie aktualizowany ogólnounijny przegląd sytuacji w zakresie wykonywania i egzekwowania niniejszej dyrektywy, w stosownych przypadkach po zakończeniu postępowania administracyjnego i sądowego. Informacje dotyczące sankcji muszą zostać zanonimizowane w zakresie, w jakim obejmują dane osobowe lub szczególnie chronione informacje handlowe. Przegląd ten musi zawierać informacje wymienione w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

2. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*) Komisja podejmuje odpowiednie środki w celu zapewnienia ochrony poufności informacji uzyskiwanych w ramach wykonywania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 10d**Ochrona osób zgłaszających potencjalne naruszenia i ochrona ich danych osobowych**

1. Komisja opracowuje, udostępnia i utrzymuje poufny internetowy zewnętrzny kanał zgłaszania nieprawidłowości służący do przyjmowania zgłoszeń w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 (**) dotyczących potencjalnych naruszeń niniejszej dyrektywy oraz przekazuje takie zgłoszenia zainteresowanym państwu członkowskiemu.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby właściwe organy krajowe przyjmujące zgłoszenia dotyczące przypadków naruszenia niniejszej dyrektywy przedkładane za pośrednictwem kanału, o którym mowa w ust. 1, badały te zgłoszenia, w stosownych przypadkach reagowały na nie, przekazywały na czas informacje zwrotne na ich temat oraz podejmowały w związku z nimi działania następcze zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937.

3. Komisja może – zgodnie z art. 25 ust. 1 lit. c) i h) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 (***) oraz zgodnie z jego art. 25 ust. 2 – ograniczyć stosowanie art. 4, 14–22, 35 i 36 tego rozporządzenia w odniesieniu do osób, których dane dotyczą, objętych zgłoszeniem przedłożonym za pośrednictwem kanału, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub wspomnianych w takim zgłoszeniu, i niebędących osobami, których dane dotyczą, przedkładającymi takie zgłoszenie. To ograniczenie może mieć zastosowanie wyłącznie przez okres niezbędny do zbadania zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, przez właściwe organy państwa członkowskiego.

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

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

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

12) uchyla się art. 11 i 12;

13) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 12a**Ocena i przegląd**

1. Do dnia 6 lipca 2032 r. Komisja przeprowadzi ocenę niniejszej dyrektywy. Ocena ta będzie opierać się co najmniej na następujących elementach:

- a) doświadczeniu zdobytym podczas wykonywania niniejszej dyrektywy;
- b) informacjach przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a oraz ogólnounijnym przeglądzie sytuacji podanym do wiadomości publicznej zgodnie z art. 10c;
- c) wzajemnym oddziaływaniu niniejszej dyrektywy i innych odpowiednich przepisów prawa międzynarodowego i prawa Unii dotyczących ochrony środowiska morskiego i bezpieczeństwa morskiego; oraz

d) najnowszych danych i wynikach badań naukowych.

2. W ramach dokonywanego przeglądu Komisja, w stosownych przypadkach, ocenia możliwość zmiany zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę nowe lub zaktualizowane międzynarodowe standardy dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniu przez statki uregulowane obecnymi i przyszłymi przepisami konwencji MARPOL 73/78, takie jak normy w zakresie morskich odpadów z tworzyw sztucznych, utraty kontenerów i utraty granulatu z tworzyw sztucznych.”;

14) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002 (*). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (**).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 i art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

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

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

15) uchyla się art. 14 i 15;

16) art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 16

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 kwietnia 2007 r. i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

2. Państwa członkowskie nieposiadające bezpośredniego dostępu do morza lub nieposiadające portów morskich nie są zobowiązane do transpozycji i wykonania art. 6 i art. 7 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”;

17) jedyny załącznik zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, do dnia 6 lipca 2027 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy.

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

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą oraz wszelkich późniejszych zmian wywierających wpływ na te przepisy.

Artykuł 3

Stosowanie dyrektywy 2009/123/WE

W przypadku naruszeń, które zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE zmienioną dyrektywą 2009/123/WE należy uznawać za przestępstwa, oraz odpowiadające im sankcje, państwa członkowskie niezwiązane dyrektywą (UE) 2024/1203 pozostają związane dyrektywą 2005/35/WE zmienioną dyrektywą 2009/123/WE.

Artykuł 4

Wejście w życie

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

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 27 listopada 2024 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

R. METSOLA

W imieniu Rady

Przewodniczący

BÓKA J.

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK I

Niewyczerpujący wykaz nieprawidłowości lub informacji, o których mowa w art. 6

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

ZAŁĄCZNIK II

Informacje, które mają być zawarte w ogólnounijnym przeglądzie publikowanym przez Komisję, o którym mowa w art. 10c

1. W odniesieniu do każdego zweryfikowanego i potwierdzonego przez państwo członkowskie przypadku zanieczyszczenia informacje zawarte w ogólnounijnym przeglądzie publikowanym przez Komisję zgodnie z art. 10c obejmują:
 - a) datę wystąpienia przypadku zanieczyszczenia;
 - b) dane identyfikacyjne statku uczestniczącego w przypadku zanieczyszczenia;
 - c) miejsce (szerokość i długość geograficzną), w którym doszło do przypadku zanieczyszczenia;
 - d) w stosownych przypadkach – zakres przypadku zanieczyszczenia (obszar i zasięg);
 - e) rodzaj substancji zanieczyszczającej;
 - f) państwa członkowskie, których to dotyczy;
 - g) opis działań weryfikacyjnych dotyczących przypadku zanieczyszczenia;
 - h) datę i godzinę działań weryfikacyjnych oraz aktywa wykorzystane do ich przeprowadzenia;
 - i) szczegółowe informacje o nałożonej karze administracyjnej.
2. W odniesieniu do każdego państwa członkowskiego zagregowane informacje zawarte w ogólnounijnym przeglądzie publikowanym przez Komisję zgodnie z art. 10c obejmują:
 - a) liczbę wykrytych potencjalnych przypadków zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet;
 - b) liczbę potencjalnych przypadków zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet, zweryfikowanych na miejscu przez państwo członkowskie;

- c) liczbę potencjalnych przypadków zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet, zweryfikowanych w inny sposób przez państwo członkowskie;
 - d) liczbę potwierdzonych przypadków zanieczyszczenia po weryfikacji (określonych szczegółowo według obszaru: wody terytorialne, w.s.e., otwarte morze);
 - e) liczbę zidentyfikowanych sprawców;
 - f) liczbę przypadków, w których nałożono sankcję.
3. Streszczenie – wyłącznie do celów referencyjnych – odpowiednich części konwencji MARPOL 73/78, które należy aktualizować za każdym razem, gdy wprowadzane są zmiany w konwencji MARPOL 73/78 istotne z punktu widzenia niniejszej dyrektywy.

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

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

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

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