EURÓPSKA
KOMISIA

V Štrasburgu 16. 1. 2018
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí, ktorou sa zrušuje smernica 2000/59/ES a mení smernica 2009/16/ES a smernica 2010/65/EÚ

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

- **Dôvody a ciele návrhu**

Vypúšťanie odpadu z lodí čoraz viac ohrozuje morské prostredie a predstavuje nákladné následky pre životné prostredie a hospodárstvo. V poslednom čase sa začína intenzívnejšie diskutovať o problematike morského odpadu, keďže čoraz viac vedeckých štúdií obsahuje dôkazy o jeho zničujúcich účinkoch na morské ekosystémy a účinkoch na ľudské zdravie. Väčšinu morského odpadu tvorí síce odpad z pevniny, ale významnú úlohu pri vypúšťaní odpadu z domácnosti a prevádzkového odpadu do mora zohráva aj lodná preprava. Veľké obavy sa týkajú aj účinkov eutrofizácie spojených s vypúšťaním odpadovej vody, najmä z veľkých osobných lodí, v niektorých morských oblastiach, napríklad v Baltskom mori, ako aj účinkov vypúšťania olejového odpadu na morský život a biotopy.

Dôvody výskytu nepovoleného vypúšťania do mora možno nájsť na samotných lodiach, kde súvisia najmä s nesprávnymi postupmi nakladania s odpadom na palube, ale aj na brehu, kde sa spájajú s nedostatkom primeraných prístavných zariadení na zber odpadu z lodí.

V smernici 2000/59/ES[1] sa upravujú postupy na brehu prostredníctvom ustanovení, ktorými sa zabezpečuje dostupnosť prístavných zberných zariadení (PRF) a vykladanie odpadu do týchto zariadení. Vykonávajú sa ňou príslušné medzinárodné normy, t. j. normy z dohovoru MARPOL[2]. Smernica sa však zameriava na operácie v prístave a dohovor MARPOL zväčša na operácie na mori. Tým, že sa v nej upravujú zákonné, praktické a finančné povinnosti a rozhraní medzi brehom a morom, sa smernica zosúlaďuje s dohovorom MARPOL a dopĺňa ho. V dohovore MARPOL sa poskytuje komplexný rámec na riešenie znečistenia mora z lodí rôznymi znečisťujúcimi látkami, nie však účinný mechanizmus jeho presadzovania. Začlenenie hlavných koncepcií a povinností vyplývajúcich z dohovoru MARPOL do práva EÚ teda znamená, že sa môžu účinne presadzovať v právnom systéme EÚ.

Po 17 rokoch od nadobudnutia jej účinnosti je potrebné smernicu dôkladne revidovať. Súčasná situácia je do veľkej miery odlišná od situácie v roku 2000, keď sa pôvodná smernica prijímala. Dohovor MARPOL bol odvtedy posilnený prostredníctvom následných zmien, zatiaľ čo rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov súčasnej smernice už nie sú v súlade s medzinárodným rámcom. Preto sa členské štáty čoraz viac spoliehajú na rámec dohovoru MARPOL, čím sa komplikuje vykonávanie a presadzovanie smernice. Členské štáty okrem toho uplatňujú rozdielne výklady hlavných koncepcií smernice, čím sa medzi loďami, prístavmi a prevádzkovateľmi vytvára zmätok.

Cieľom revízie je dosiahnuť vyššiu úroveň ochrany morského prostredia znížením objemu vypúšťania odpadu do mora, ako aj zvýšiť efektívnosť námorných operácií v prístavoch zmiernením administratívneho zaťaženia a aktualizáciou regulačného rámca. Keďže návrh sa predkladá v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT), jeho cieľom je dosiahnuť súlad so zásadami zjednodušenia a objasnenia programu REFIT.

V záujme zrozumiteľnosti sa návrhom zrušuje súčasná smernica a nahrádza sa samostatnou novou smernicou. Návrh obsahuje aj menšie zmeny smernice 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole[3], ako aj smernice 2010/65/EÚ[4].

---

1 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu, Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81.

2 Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí (konsolidované znenie).

3 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole, Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami politík v oblasti tejto politiky**

Znižovanie znečistenia morí tvorí významnú súčasť činností EÚ v oblasti námornej dopravy. To isté sa zdôrazňuje aj v oznámení Komisie o politike EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018[5], v ktorom sa vyzýva na dosiahnutie nulového odpadu z námornej dopravy. Tento cieľ možno dosiahnuť dodržiavaním medzinárodných dohovorov a noriem. V dohovore MARPOL, ktorý tvorí príslušný medzinárodný rámec, bolo vykonaných niekoľko zmien, ako napríklad zavedenie nových alebo prísnejších noriem pre vypúšťanie odpadu z lodí. Tieto zmeny by sa mali v smernici riadne zohľadniť.

Podľa vymedzenia v nariadení o prístavných službách je zabezpečovanie zberných zariadení na odpad v prístavoch služba, ktorú prístav poskytuje svojim používateľom[6]. V navrhovanej smernici sa zohľadňujú príslušné zásady a ustanovenia začlenené do tohto nariadenia, návrh však presahuje rámec jej požiadaviek, pretože sa v ňom uvádzajú aj štruktúry a transparentnosť nákladov. Účelom je dosiahnuť celkový cieľ navrhovanej smernice, ktorým je zníženie objemu odpadu vypúšťaného do mora. Nariadenie o prístavných službách sa okrem toho uplatňuje iba na prístavy siete TEN-T, zatiaľ čo navrhovaná smernica sa týka *všetkých* prístavov, aj malých, ako sú rybárske a súkromné prístavy.

Smernica 2010/65/ES obsahuje ustanovenia o oznámení odpadu vopred spoločne s informáciami, ktoré sa elektronicky nahlasujú cez systém vnútroštátneho kontaktného miesta. Na tento účel bola vypracovaná elektronická správa o odpade. Informácie nahlasované v tejto správe sa následne vymieňajú prostredníctvom systému EÚ na výmenu námorných informácií (SafeSeaNet) a na uľahčenie dodržiavania súladu, monitorovania a presadzovania právnych predpisov sa prenášajú do modulu nahlasovania informácií v rámci databázy štátnej prístavnej kontroly zriadenej smernicou 2009/16/ES.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Platná smernica a súčasný návrh sú plne v súlade so zásadami environmentálneho práva EÚ, konkrétne: i) zásadou predbežnej opatrnosti; ii) zásadou „znečisťovateľ platí“ a iii) zásadou, že tam, kde je to možné, sa preventívne opatrenie prijíma pri zdroji. Prispieva aj k cieľom rámcovej smernice o morskej stratégii[7], ktorá slúži na ochranu morského prostredia a zabezpečenie dobrého environmentálneho stavu všetkých morských vôd EÚ do roku 2020. Navrhovanou smernicou nadobúda účinnosť aj rámcová smernica o odpade[8], a to tým, že sa v nej predpokladajú zlepšené postupy nakladania s odpadom v prístavoch v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“ a hierarchiou odpadového hospodárstva EÚ. A nakoniec, navrhovaná smernica je v súlade so smernicou o síre[9], ktorá prispieva k udržateľnosti námornej dopravy znížením obsahu síry v lodných palivách. Výsledkom uplatňovania režimu uloženého

---

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ z 20. októbra 2010 o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010, s. 1.

5 KOM(2009) 8, Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018.

6 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov, Ú. v. EÚ L 57, 3.3.2017, s. 1 – 18.

7 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/56/ES zo 17. júna 2008, ktorou sa ustanovuje rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti morskej environmentálnej politiky, Ú. v. EÚ L 164, 25.6.2008, s. 19 – 40.

8 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc, Ú. v. EÚ L 312, 22.11.2008, s. 3 – 30.

9 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/33/ES zo 6. júla 2005 o obsahu síry v lodných palivách, Ú. v. EÚ L 191, 22.7.2005, s. 59.

smernicou o síre však nesmie byť prechod od vypúšťania emisií do ovzdušia k vypúšťaniu odpadu do mora či iných vodných útvarov, ako sú prístavy a ústia, ako vedľajší dôsledok používania technológií na znižovanie emisií, ako sú systémy čistenia výfukových plynov.

Navrhovaná smernica bude užitočná aj pri dosahovaní cieľa stanoveného v stratégii obehového hospodárstva Komisie[10], ktorým je zníženie objemu morského odpadu na plážach a strát rybárskeho výstroja na mori o 30 % do roku 2020. V stratégii obehového hospodárstva sa uznáva aj to, že revíziou starej smernice o PRF sa priamo a významne prispeje k zníženiu morského odpadu z lodí. V stratégii Komisie týkajúcej sa plastov[11] sa skúmajú ďalšie opatrenia na znižovanie strát alebo opúšťania rybárskeho výstroja, ako sú rozšírená zodpovednosť výrobcov a systém vratných záloh v prípade často odhadzovaného rybárskeho výstroja, ako aj intenzívnejšia výmena informácií o týchto systémoch.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Keďže návrhom sa nahrádza súčasná smernica, právnym základom zostáva článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) (predtým článok 80 ods. 2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva), ktorý zahŕňa prijímanie spoločných pravidiel v oblasti námornej dopravy. Hoci v smernici ide aj o ochranu morského prostredia pred vypúšťaním odpadu do mora, jej celkovým politických cieľom je uľahčiť námornú dopravu a prispieť k realizácii vnútorného trhu s dopravou.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Lodná preprava je medzinárodné odvetvie s činnosťami uskutočňovanými v medzinárodných vodách a prístavoch celého sveta. Preto si toto odvetvie vyžaduje medzinárodné pravidlá, ktoré sa v oblasti znečisťovania mora z lodí stanovujú v dohovore MARPOL. Hlavné problémy medzinárodného režimu však nespočívajú v nedostatočných normách, ale skôr v skutočnosti, že nie sú dostatočne vykonávané a presadzované. Snaha o harmonizované vykonávanie medzinárodne dohodnutých pravidiel, ktoré sa v prípade potreby dopĺňajú o konkrétne požiadavky EÚ, patrí k základným pilierom námornej politiky EÚ. Zohľadňuje sa to aj v právnom základe smernice, konkrétne v článku 100 ods. 2 ZFEÚ, ktorý zahŕňa prijímanie spoločných pravidiel pre námornú dopravu. Keďže smernicou sa transponuje dohovor MARPOL do práva EÚ, má rovnaký cieľ ako dohovor, t. j. ochranu morského prostredia pred znečisťovaním z lodí. Problém znečisťovania mora sa zvyčajne týka vôd EÚ a jeho účinné riešenie si preto vyžaduje spoločný prístup EÚ, keďže jednotlivými opatreniami členských štátov sa riešiť nedá.

S cieľom zabrániť zavádzaniu množstva rôznych pravidiel vykladania odpadu z lodí v prístavoch a zabezpečiť rovnaké podmienky pre prístavy aj používateľov prístavov je potrebná ďalšia harmonizácia na úrovni EÚ. Zjednodušením, a tým aj lepším harmonizovaním vykonávania rôznych povinností na úrovni EÚ, sa zvýši konkurencieschopnosť a hospodárska účinnosť odvetvia lodnej prepravy a zabezpečia základné podmienky v prístavoch. Tým by sa malo zabrániť nepriaznivým účinkom, k akým patrí zneužívanie PRF, pri ktorom si lode ponechávajú svoj odpad na palube, kým ho nevyložia v prístave, v ktorom je to ekonomicky najvýhodnejšie. Ďalšou harmonizáciou režimov výnimiek pre lode s pravidelnou dopravou sa taktiež môžu vyriešiť nedostatky na strane lodí aj prístavov.

[10] COM(2015) 614 final, Kruh sa uzatvára – akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo.

[11] Pracovný dokument útvarov Komisie, SWD(2018) 16.

Členským štátom sa zároveň ponecháva pri vykonávaní spoločných pravidiel a zásad na miestnej úrovni/úrovni prístavov určitý priestor na vlastné uváženie. Podľa novej smernice budú môcť naďalej rozhodovať o návrhu a prevádzke systémov náhrady nákladov, úrovni poplatkov a vypracúvaní plánov zberu a spracovania odpadu pre prístavy na svojom území. Orgány členských štátov majú najlepšie možnosti na určenie úrovne podrobností a rozsahu plánov zberu a spracovania odpadu pri zohľadnení veľkosti a zemepisnej polohy prístavov a potrieb lodí, ktoré v nich zastavujú.

- **Proporcionalita**

Návrh má dvojaký cieľ: i) zlepšiť ochranu morského prostredia pred vypúšťaním odpadu z lodí a zároveň ii) zabezpečiť efektívnosť činností námornej dopravy v prístavoch. Z posúdenia vplyvu vyplynulo, že odpad sa naďalej vypúšťa do mora, čo má zničujúce účinky na morské ekosystémy, a to najmä v dôsledku zneškodňovania odpadkov. Súčasný režim zároveň predstavuje pre prístavy a používateľov prístavov zbytočné administratívne zaťaženie, ktoré spôsobuje najmä nesúlad medzi povinnosťami vyplývajúcimi zo smernice a medzinárodným rámcom (t. j. dohovorom MARPOL). Z posúdenia vplyvu vyplynula proporcionalita uprednostňovanej možnosti na riešenie problémov, ktorá je v súlade s pripomienkami výboru pre kontrolu regulácie k správe o posúdení vplyvu.

Cieľom návrhu je riešiť tieto problémy ďalším zosúladením s dohovorom MARPOL, konkrétne s jeho rozsahom pôsobnosti, vymedzením pojmov a formulármi. Cieľom je taktiež lepšie zjednotiť navrhovanú smernicu s ostatnými aktmi EÚ, a to plným začlenením inšpekcií do rámca štátnej prístavnej kontroly a zosúladením so smernicou 2002/59/ES, pokiaľ ide o povinnosti v oblasti monitorovania a nahlasovania. Nový prístup do značnej miery vychádza zo systému elektronického nahlasovania a výmeny informácií, ktorý je založený na existujúcich elektronických systémoch, a zo zásady, že informácie sa nahlasujú iba raz. Tým by sa malo uľahčiť monitorovanie a presadzovanie a zároveň by sa malo minimalizovať súvisiace administratívne zaťaženie.

Konkrétny problém morského odpadu si vyžaduje ďalšie opatrenia, ktorými by sa malo zabezpečiť ďalšie zníženie vypúšťania odpadkov z lodí. To by sa malo dosiahnuť kombináciou stimulačných opatrení a vynucovacích opatrení. Vzhľadom na to, že k problému morského odpadu významne prispievajú aj odvetvie rybolovu a rekreačné odvetvie, boli tieto odvetvia systematickejšie začlenené do systému, a to najmä, pokiaľ ide o stimuly na vykladanie odpadu na brehu. Keďže by však povinnosti v oblasti oznamovania a inšpekcií znamenali pre menšie plavidlá a prístavy neprimerané zaťaženie, uplatňuje sa diferencovaný prístup podľa dĺžky a hrubej priestornosti. Tento prístup bude pozostávať z týchto prvkov:

– Nahlasovať informácie uvedené v predbežnom oznámení o odpade a v potvrdení o prijatí odpadu budú musieť podľa smernice 2002/59/ES iba plavidlá s dĺžkou 45 metrov a viac.

– 20 % cieľ inšpekcie pre rybárske a rekreačné plavidlá sa bude uplatňovať len na plavidlá nad 100 ton hrubej priestornosti, čo je v súlade s požiadavkami organizácie IMO na plán spracovania odpadkov na palube.

– Na obchodných plavidlách sa bude vykonávať inšpekcia v rámci štátnej prístavnej kontroly na základe prístupu založeného na riziku, čím by sa mala dosiahnuť lepšia účinnosť a efektívnosť systému.

Napriek tomu, že smernica sa zameriava na ďalšiu harmonizáciu hlavných koncepcií režimu PRF s cieľom zabezpečiť spoločný prístup EÚ na základe príslušných medzinárodných

noriem, členským štátom sa ponecháva určitý priestor na vlastné uváženie pri rozhodovaní o prevádzkových opatreniach uplatňovaných na úrovni prístavov, pri ktorom sa zohľadňujú miestne špecifiká a administratívna organizácia prístavu, ako aj jeho vlastnícka štruktúra. Primeranosť zberných zariadení na odpad sa určuje na základe veľkosti, zemepisnej polohy a typu lodí plávajúcich do prístavu, a to zasa určuje úroveň podrobností a rozsah pôsobnosti plánu zberu a spracovania odpadu v prístave. Tieto plány možno vypracovať aj v geografických súvislostiach, čo môže poslúžiť záujmom prístavov v rámci určitých regiónov, ako aj prístavom s regionálnou dopravou.

Napriek tomu, že členské štáty budú musieť zabezpečiť začlenenie zásad stanovených v smernici do systémov náhrady nákladov, a to najmä pokiaľ ide o nepriamy poplatok a úrovne transparentnosti, stále budú môcť slobodne rozhodnúť o návrhu systémov poplatkov a ich presnej výške s prihliadnutím na typ lodí plávajúcich do prístavov. V prípade odpadkov – najdôležitejšej zložky morského odpadu – pri ktorom sa budú náklady nahrádzať v plnej miere prostredníctvom nepriamych poplatkov, nebude panovať veľká miera vlastného uváženia. Vzhľadom na mimoriadne negatívne účinky plastov a ďalších zložiek odpadkov z lodí na morské prostredie je potrebný pokiaľ možno najväčší finančný stimul na zabezpečenie vyloženia odpadkov pri každom zastavení v prístave, namiesto ich vypustenia do mora.

- **Výber nástroja**

V záujme jasnej a jednotnej prípravy právnych predpisov sa za najvhodnejšie právne riešenie považuje návrh samostatnej novej smernice. Alternatívna možnosť spočívajúca v návrhu súboru zmien súčasnej smernice bola zamietnutá, pretože by sa vyžadovalo veľké množstvo zmien. Možnosť nového nariadenia bola takisto zamietnutá, keďže by sa ňou členským štátom neposkytla dostatočná pružnosť pri rozhodovaní o najlepších politikách vykonávania pre prístavy, ktoré sa líšia svojou veľkosťou, polohou, vlastníctvom alebo administratívnou organizáciou.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Z hodnotenia ex post vyplynulo, že na dosiahnutie cieľa zníženia vypúšťania odpadu do mora je vhodná smernica, ktorá má jednoznačnú pridanú hodnotu EÚ. Platí však, že zatiaľ čo objem odpadu vykladaného na breh sa čoraz viac zvyšuje, vývoj v jednotlivých kategóriách odpadu je nerovnomerný. Okrem toho sa do mora naďalej vypúšťa veľký objem odpadu. Je to tak najmä z dôvodu rozdielneho výkladu a vykonávania hlavných povinností vyplývajúcich zo smernice, k akým patria ustanovenia o primeranosti prístavných zberných zariadení, návrhu a prevádzke systémov náhrady nákladov a presadzovaní povinnosti vykladania odpadu.

Koncepcia primeranosti prístavných zberných zariadení nie je v starej smernici jasne vymedzená, čo spôsobuje zmätok medzi používateľmi a prevádzkovateľmi prístavov. V širšom zmysle viedli nedostatočné konzultácie s používateľmi prístavov, ako aj nesúlad s „pevninskou“ legislatívou EÚ k tomu, že primerané zariadenia nie sú v prístavoch vždy k dispozícii. Zainteresované strany sa počas konzultácií sťažovali napríklad na nedostatočný separovaný prístavný zber odpadu, ktorý sa predtým triedil na palube v súlade s medzinárodnými normami. Okrem toho vyvoláva zmätok aj rozsah pôsobnosti povinného vykladania odpadu, a to vzhľadom na normy pre vypúšťanie odpadu podľa dohovoru

MARPOL vrátane stanovenia dostatočnej skladovacej kapacity na palube ako hlavnej výnimky pre lode odchádzajúce bez vyloženia svojho odpadu.

Nejasný je aj právny a administratívny rámec inšpekcií PRF, ako aj ich základ a pravidelnosť. A nakoniec, na lode zapojené do pravidelnej dopravy sa uplatňovali najrôznejšie výnimky z rôznych dôvodov a za rôznych podmienok, čím sa vytváralo zbytočné administratívne zaťaženie. Tieto problémy spôsobujú, že režim je nedostatočne účinný pri plnení svojho hlavného cieľa, t. j. znižovania vypúšťania odpadu do mora.

Ďalšie problémy, ktoré vyplynuli z hodnotenia *ex post*:

- Smernica nie je plne v súlade s príslušnými politikami EÚ, napríklad s právnymi predpismi EÚ o odpade a ich základnými zásadami, ktoré sa v plnej miere v prístavoch nevykonávajú.
- Dôležité zmeny medzinárodného právneho rámca (MARPOL) neboli do smernice začlenené.
- Nedostatočné systematické zaznamenávanie odpadu vyloženého v prístavoch a nedostatočná výmena informácií medzi členskými štátmi brzdia efektívne monitorovanie a presadzovanie smernice a majú za následok závažné nedostatky v údajoch o tokoch odpadu v prístavoch EÚ.
- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

S najrôznejšími skupinami zainteresovaných strán sa uskutočňovali konzultácie v súvislosti s podskupinou PRF zriadenou v rámci Európskeho fóra pre udržateľnú lodnú dopravu na pomoc pri procese revízie. V tejto podskupine, ktorá spája hlavné skupiny zainteresovaných strán, t. j. vnútroštátne orgány členských štátov, prístavy, vlastníci lodí, prevádzkovatelia prístavných zberných zariadení a environmentálne MVO, sú združené odborné znalosti na vysokej úrovni o prístavných zberných zariadeniach na nakladanie s odpadom z lodí. Na niekoľkých svojich zasadnutiach podskupina skúmala navrhované opatrenia a možnosti revízie a diskutovala o nich, pričom jej pripomienky boli pri vypracúvaní návrhu riadne preskúmané a zohľadnené. Súhrn výsledkov diskusií podskupiny sa uvádza v prílohách k pracovnému dokumentu útvarov Komisie[12].

Vo všeobecnosti sú zainteresované strany za revíziu, ktorou sa dosiahne ďalšie zosúladenie s dohovorom MARPOL, konkrétne v oblasti rozsahu pôsobnosti požiadavky na povinné vykladanie odpadu, a poskytnú konkrétne opatrenia na riešenie problému morského odpadu. Podskupina pri viacerých príležitostiach zdôraznila potrebu riadneho vykonávania zásad EÚ týkajúcich sa odpadu v súvislosti s režimom PRF, ako aj ďalšej harmonizácie režimu výnimiek a systémov náhrady nákladov bez zavedenia univerzálneho prístupu pre všetky prístavy EÚ. Okrem toho sa v podskupine diskutovalo o spôsoboch na zlepšenie monitorovania a presadzovania, ako aj o uľahčení procesu pomocou elektronického nahlasovania a elektronickej výmeny údajov.

V súvislosti s procesom posudzovania vplyvu sa zorganizovala otvorená verejná konzultácia, ktorá priniesla reakcie od najrôznejších zainteresovaných strán. Po nej nasledovala cielená konzultácia zameraná na všetky zainteresované strany z prístavov. Z týchto konzultácií vyplynulo, že nedostatok stimulov a nedostatočné presadzovanie patria k najvýznamnejším príčinám celkových problémov s vypúšťaním odpadu na mori. Okrem toho sa pri oboch

[12] Príloha 2, strana 7, Súhrnná správa o konzultácii so zainteresovanými stranami.

konzultáciách poukázalo na to, že nejednotnosť vo vymedzení pojmov a formulároch, ako aj rôzne režimy výnimiek, predstavujú zbytočné administratívne zaťaženie.

- **Získavanie a využívanie odborných znalostí**

Tento návrh vychádza z informácií zozbieraných a analyzovaných počas hodnotenia a posudzovania vplyvu, pre ktoré boli vypracované externé štúdie. Okrem toho Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) poskytla technickú pomoc a konkrétne údaje.

V hodnotiacej štúdii *ex post* z roku 2015 sa posudzovali údaje získané od 40 veľkých komerčných prístavov, na základe ktorých sa za obdobie rokov 2004 – 2013 vypracovala časová postupnosť údajov o vykladaní odpadu. Časť údajov pochádzala zo starších štúdií, ktoré EMSA uskutočnila v oblasti vykonávania smernice, pričom boli doplnené o prieskum medzi zainteresovanými stranami.

Na doplnenie údajov o objeme vyloženého odpadu v prístavoch z predchádzajúcich štúdií (Ramboll 2012 a Panteia 2015) za obdobie rokov 2013 – 2015 bola v roku 2016 vypracovaná podporná štúdia pre **posúdenie vplyvu** revízie smernice. Aktualizované údaje o vyloženom odpade za toto obdobie sa získali od 29 zo 40 predtým posudzovaných prístavov. V podpornej štúdii pre posúdenie vplyvu sa okrem toho použil model na výpočet chýbajúceho objemu odpadu, známy ako model MARWAS, ktorým sa meria: i) rozdiel medzi odpadom, ktorý sa má podľa očakávaní vyložiť v prístavoch, za ktoré sa získali údaje o vyložení na základe lodí plávajúcich do týchto prístavov počas stanoveného časového rámca; a ii) absolútnym objemom odpadu vyloženého v týchto prístavoch počas daného obdobia. Údaje o pohyboch lodí sa získali od agentúry EMSA za 29 skúmaných prístavov a potom použili v modeli. V podpornej štúdii sa vypracovalo aj posúdenie environmentálnej zraniteľnosti rôznych regionálnych morských oblastí v súvislosti s rôznymi kategóriami odpadu z lodí. Metodika je podrobne vysvetlená v príslušnej prílohe k sprievodnému pracovnému dokumentu útvarov Komisie k tomuto návrhu[13].

Počas procesu poskytovala neustálu podporu uvedená podskupina PFR.

- **Posúdenie vplyvu**

Počas posúdenia vplyvu sa skúmali rôzne možnosti politík na revíziu smernice na základe týchto základných zásad:

1. rozsah revízie, rozsah legislatívnych zmien a vypracovanie nezáväzného usmernenia;
2. rozsah pôsobnosti požiadavky na povinné vykladanie odpadu; výber možnosti zosúladenia s normami pre vypúšťanie odpadu z dohovoru MARPOL alebo zameranie sa na režim nulového vypúšťania odpadu v dôsledku vyloženia všetkého odpadu v prístavoch; má to vplyv aj na iné aspekty, ako je uplatňovanie systémov náhrady nákladov a presadzovanie;
3. potenciál riešenia konkrétneho problému morského odpadu z lodí (väčšinou odpadky z lodí);
4. potenciál zmiernenia administratívneho zaťaženia a zjednodušenia režimu v súlade s cieľmi programu REFIT.

Tieto zásady sú zohľadnené v ďalej uvedených cieľoch politiky.

[13] Príloha 4, strana 23, Analytické modely použité na vypracovanie posúdenia vplyvu.

MOŽNOSŤ 1: Základný scenár. V rámci tejto možnosti sa neplánuje žiadna legislatívna zmena smernice. Namiesto toho sa vypracuje nezáväzné usmernenie a ďalej rozšíri elektronický systém nahlasovania a monitorovania zavedený v článku 12 ods. 3 súčasnej smernice, ktorý vychádza z elektronického systému nahlasovania v systéme SafeSeaNet a databázy THETIS (databáza štátnej prístavnej kontroly).

MOŽNOSŤ 2: Minimálna revízia. V tejto možnosti sa predpokladajú cielené iniciatívy a menšie právne úpravy vo vzťahu k dohovoru MARPOL, ako aj príslušným právnym predpisom Únie, ktoré vychádzajú zo základného scenára. Konkrétne by sa zosúladil rozsah pôsobnosti s dohovorom MARPOL tým, že by sa doň začlenil odpad uvedený v prílohe VI k dohovoru a aktualizovali by sa odkazy na právne predpisy Únie o životnom prostredí.

MOŽNOSŤ 3: Zosúladenie dohovoru MARPOL. V tejto možnosti ide o ďalšiu aproximáciu s dohovorom MARPOL, konkrétne v oblasti stanovenia rozsahu povinného vykladania odpadu v súlade s normami pre vypúšťanie odpadu podľa dohovoru MARPOL, čím by sa riešilo nepovolené vypúšťanie odpadu do mora. Táto možnosť obsahuje aj začlenenie inšpekcií PRF do štátnej prístavnej kontroly, ako aj opatrenia v plnom rozsahu určené na zlepšovanie primeranosti zariadení a zavádzanie hospodárskych stimulov pre lode, aby v nich vykladali odpad.

MOŽNOSŤ 4: Režim PRF EÚ nad rámec dohovoru MARPOL. Táto možnosť je zameraná na posilnenie súčasného režimu v rámci smernice a presahuje rámec dohovoru MARPOL. Povinné vykladanie odpadu by sa vzťahovalo na všetok odpad z lodí vrátane odpadu, ktorý možno vypúšťať do mora podľa dohovoru MARPOL. Táto možnosť obsahuje aj opatrenia v plnom rozsahu určené na zlepšovanie primeranosti zariadení a poskytovanie správnych stimulov na vykladanie odpadu.

MOŽNOSTI 3B a 4B: Varianty uvedených možností 3 a 4 týkajúce sa morského odpadu. Tieto varianty možností sa týkajú konkrétne problému morského odpadu z lodí (väčšinou vypúšťania odpadkov). Obsahujú stimulačné oparenia aj opatrenia na presadzovanie, ako aj návrh, aby boli do rozsahu pôsobnosti smernice v plnej miere začlenené aj rybárske a rekreačné plavidlá, hoci na základe diferencovaného prístupu v oblasti presadzovania vychádzajúceho z hrubej priestornosti.

Z posúdenia vplyvu vyplynulo, že uprednostňovanou možnosťou je možnosť politiky 3B, keďže sa v nej zosúlaďuje cieľ znižovania vypúšťania odpadu do mora, konkrétne vypúšťanie odpadkov (morského odpadu), so zamýšľaným zmiernením administratívneho zaťaženia prostredníctvom ďalšieho zosúladenia s dohovorom MARPOL.

Od uprednostňovanej možnosti politiky sa očakáva:

- vytvorenie pozitívnych vplyvov na životné prostredie, keďže jej výsledkom by malo byť podstatné zníženie nepovoleného vypúšťania olejového odpadu, odpadovej vody, odpadkov a odpadu z práčok do mora;
- významný príspevok k obehovému hospodárstvu prostredníctvom osobitných opatrení zameraných na znižovanie morského odpadu vrátane odpadu pochádzajúceho z odvetvia rybolovu a rekreačného odvetvia, ako aj zlepšenie postupov nakladania s odpadom v prístave;
- zníženie nákladov na presadzovanie práva a podstatné zníženie administratívnych nákladov;

- vytvorenie ďalších pracovných miest, najmä v oblasti nakladania s odpadom, ako aj v odvetví cestovného ruchu v pobrežných oblastiach;
- zvýšenie environmentálneho povedomia o probléme morského odpadu na brehu aj na palube.

Uprednostňovaná možnosť podľa očakávaní spôsobí ďalšie náklady na dodržiavanie predpisov a prevádzkové náklady, a to najmä pokiaľ ide o investície do zberu odpadu v prístavoch, zosúladenie systémov náhrady nákladov a zabezpečenie novej kapacity na zber a spracovanie nových tokov odpadu. Tieto náklady by však nemali byť vysoké. Očakávaná výška týchto nákladov sa uvádza v posúdení vplyvu v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie k tomuto návrhu[14]. Presné vyčíslenie celkových nákladov na dodržiavanie predpisov však nemožno v dôsledku chýbajúcich údajov poskytnúť.

Posúdenie vplyvu bolo predložené výboru pre kontrolu regulácie na schválenie v máji 2017. Výbor vydal pozitívne stanovisko s výhradami[15]. Vo svojom stanovisku výbor vyjadril obavy z pridanej hodnoty smernice v porovnaní s dohovorom MARPOL a žiadal lepšie vysvetlenie vzťahu medzi týmito dvomi režimami, ako aj toho, ako sú navrhované možnosti v súlade s dohovorom alebo ako prekračujú jeho rámec. V tejto súvislosti výbor položil aj niekoľko otázok týkajúcich sa proporcionality uprednostňovanej možnosti, a to najmä preto, že obsahuje viac konkrétnych požiadaviek na menšie plavidlá, pričom stále existuje určitá neistota, pokiaľ ide o presný súlad a náklady na investície súvisiace s touto možnosťou. Tieto pripomienky sa riešili takto:

– Poskytlo sa dodatočné vysvetlenie spôsobu, akým má smernica transponovať príslušné povinnosti vyplývajúce z dohovoru MARPOL prostredníctvom prístupu zameraného na prístavy, pričom nejde len o presadzovanie týchto požiadaviek prostredníctvom právneho režimu EÚ, ale aj o pridanú hodnotu, ktorú ponúka v oblasti ich vykonávania v členských štátoch, a to konkrétne prostredníctvom dodatočných prvkov, ako sú plány zberu a spracovania odpadu, systémy náhrady nákladov v prístavoch a režim výnimiek pre lode zapojené do pravidelnej dopravy. Zahrnula sa tabuľka s porovnaním oboch nástrojov, ako aj prehľad najrelevantnejších zmien dohovoru MARPOL za posledných 15 rokov

– a tabuľka obsahujúca porovnanie rôznych možností politík s dohovorom MARPOL. Vysvetlilo sa aj to, že uprednostňovaná možnosť vychádzajúca zo zosúladenia s dohovorom MARPOL neznamená automaticky úplné zosúladenie, keďže to by znamenalo zrušenie základných povinností, ktoré sa ukázali ako veľmi dôležité a užitočné, ako to vyplýva z hodnotenia *ex post* (REFIT) smernice. Poskytli sa dodatočné vysvetlenia, ktorými sa preukázala proporcionalita každej z možností, a predložili sa ďalšie informácie o tom, ako sa v uprednostňovanej možnosti navrhuje opätovné vymedzenie postavenia menších plavidiel, t. j. rybárskych a rekreačných lodí, na základe diferencovaného prístupu k presadzovaniu, ktorý vychádza z hrubej priestornosti a celkovej dĺžky.

– A nakoniec sa vyvinulo ďalšie úsilie na získanie kvantitatívnych údajov z prístavov, ktoré by sa týkali niektorých hlavných povinností uvedených v uprednostňovanej možnosti. Keďže však ide o citlivé obchodné údaje, spätná väzba bola obmedzená, a

[14] Pracovný dokument útvarov Komisie – Posúdenie vplyvu, strana 60 (náklady na dodržiavanie predpisov) a strana 73 (záver).

[15] Stanovisko k posúdeniu vplyvu/Prístavné zberné zariadenia na lodný odpad a zvyšky nákladu, 23. júna 2017, http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/[....]

preto je opis nákladov na dodržiavanie predpisov a investičných nákladov zväčša kvalitatívny.

- **Posúdenie územného vplyvu**

Vzhľadom na rôznorodé morské oblasti v EÚ a miestne špecifiká prístavov má navrhovaná revízia významný regionálny rozmer. Z tohto dôvodu sa vykonalo posúdenie územného vplyvu. Z posúdenia vyplynuli osobitné výzvy, ktorým môžu čeliť prístavy na malých ostrovoch a vzdialených miestach pri vykonávaní režimu PRF, ale aj to, že nová smernica môže pre tieto regióny predstavovať prínosy, konkrétne rozvoj cestovného ruchu, vyššiu zamestnanosť a lepšie riadenie. Napriek regionálnym rozdielom sa však pri posúdení územného vplyvu ukázalo, že existuje veľký záujem o harmonizáciu základných aspektov smernice. Výsledky posúdenia územného vplyvu boli zhrnuté v súhrnnej správe priloženej k pracovnému dokumentu útvarov Komisie, ktorý tvorí sprievodný dokument k tomuto návrhu.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Vzhľadom na to, že návrh je iniciatívou REFIT, je jeho cieľom zjednodušiť regulačný rámec a zmierniť administratívne zaťaženie.

Po lepšom zosúladení vymedzenia pojmov s dohovorom MARPOL bude možné do smernice v plnej miere začleniť aj štandardné formuláre na oznamovanie odpadu a potvrdenie prijatia odpadu vypracované organizáciou IMO. Tým sa v čo najväčšej možnej miere zabráni paralelným formulárom a systémom. Okrem toho sa s cieľom uľahčiť monitorovanie a presadzovanie navrhuje začleniť inšpekcie PRF do režimu štátnej prístavnej kontroly a využívať informačný a monitorovací systém, ktorý bol vypracovaný na základe súčasnej smernice (článok 12 ods. 3) a ktorý vychádza z elektronického systému nahlasovania v systéme SafeSeaNet a databázy THETIS. Očakáva sa, že tieto opatrenia prinesú zníženie administratívnych nákladov o 7,1 milióna EUR, keďže ich výsledkom by mali byť efektívnejšie inšpekcie. Navrhované revízie by mali priniesť aj lepšie podnikateľské príležitosti pre subjekty v oblasti nakladania s odpadom v prístavoch, ako aj pre subjekty v rekreačnom odvetví a odvetví cestovného ruchu, z ktorých väčšinu tvoria MSP, pretože väčšina odpadu by mala skončiť v prístavoch, čo by malo viesť k čistejšiemu morskému prostrediu, a tým aj k pozitívnym účinkom na miestny a regionálny cestovný ruch.

V návrhu novej smernice sa ponecháva členským štátom pomerne veľký priestor na voľné konanie, pokiaľ ide o: i) organizáciu zberných zariadení v ich prístavoch, ako sa to uvádza v plánoch zberu a spracovania odpadu; a ii) návrh vhodných systémov poplatkov s prihliadnutím na veľkosť a zemepisnú polohu prístavov, ako aj typ lodí plávajúcich do týchto prístavov.

V navrhovanej revízii sa na účely uľahčenia monitorovania a presadzovania smernice predpokladá ďalší rozvoj a prevádzka systému informovania, monitorovania a presadzovania, ktorý už bol zavedený v súčasnej smernici. Systém bude vychádzať zo systému Únie na výmenu námorných informácií zavedeného v smernici 2002/59/ES a z inšpekčnej databázy zavedenej v smernici 2009/16/ES. Údaje sa budú nahlasovať elektronicky pomocou systému vnútroštátneho kontaktného miesta v súlade so smernicou 2010/65/EÚ a vymieňať medzi členskými štátmi na účely monitorovania a presadzovania. Návrhom sa okrem toho ďalej normalizujú elektronické formáty nahlasovania pre potvrdenia o prijatí odpadu, oznamovanie odpadu a výnimky pre lode zapojené do pravidelnej dopravy.

- **Základné práva**

Návrh nemá žiadny vplyv na ochranu základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. INÉ PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a predkladania správ**

Návrh sprevádza plán vykonávania, v ktorom sa uvádzajú činnosti potrebné na vykonávanie opatrení a identifikujú hlavné technické, právne a časové výzvy súvisiace s vykonávaním.

Identifikovali sa primerané dohody v oblasti monitorovania a nahlasovania. Významnú úlohu zohráva v tomto prípade EMSA ako agentúra, ktorá má na starosti vývoj a prevádzku elektronických dátových systémov pre námornú dopravu.

Už v platnej smernici sa vyzýva na zavedenie spoločného informačného a monitorovacieho systému, v rámci ktorého by sa: i) identifikovali lode, ktoré nevykladajú odpad; a ii) zisťovalo, či boli splnené ciele smernice. V posledných rokoch sa tento systém rozvíjal na základe existujúcich databáz. Najmä systém SafeSeaNet zabezpečoval elektronické nahlasovanie a výmenu informácií z predbežného oznámenia o odpade a v rámci inšpekčnej databázy (THETIS) na nahlasovanie výsledkov inšpekcií PRF sa vytvoril samostatný modul EÚ. Okrem toho sa vykonali kroky na zabezpečenie systematického prenosu informácií uložených v systéme SafeSeaNet do databázy THETIS-EU, aby sa mohla monitorovať a presadzovať povinnosť vykladania odpadu. Navrhovanou smernicou sa tieto systémy ešte zdokonalia, pričom by mali obsahovať aj základné informácie o dostupnosti zberných zariadení v prístavoch EÚ. Tieto informácie sa prenesú aj do systému GISIS (Globálny integrovaný informačný systém námornej dopravy organizácie IMO) a zároveň sa zabezpečí, aby členské štáty nahlasovaním podľa smernice plnili svoje medzinárodné povinnosti v oblasti nahlasovania informácií.

Navyše aj agentúra EMSA bude pomáhať pri monitorovaní vykonávania navrhovanej smernice. Keďže trvanie celého cyklu plánovaných kontrol agentúry EMSA súvisiacich s vykonávaním sa odhaduje na päť rokov[16], cyklus hodnotenia smernice sa stanovuje v sedemročných intervaloch.

Predpokladá sa tiež zriadenie skupiny expertov, ktorá bude pozostávať zo zástupcov z členských štátov a ďalších príslušných odvetví. Skupina si bude vymieňať informácie a skúsenosti v oblasti vykonávania smernice a poskytovať potrebné poradenstvo Komisii.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Vysvetľujúce dokumenty nie sú potrebné, keďže návrh sa zameriava na zjednodušenie a objasnenie existujúceho režimu.

6. PODROBNÉ VYSVETLENIE KONKRÉTNYCH USTANOVENÍ NÁVRHU

Navrhovanou smernicou sa v čo najväčšej miere zosúladí režim EÚ s dohovorom MARPOL, a to konkrétne v oblasti rozsahu pôsobnosti, vymedzenia pojmov a formulárov. Celkové

[16] Ako sa stanovuje v metodike EMSA pre kontroly v členských štátoch, http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065.

zosúladenie však nie je možné, keďže smernica sa zameriava na činnosti v prístavoch, zatiaľ čo dohovor MARPOL na činnosti na mori. Hoci smernica vychádza z povinností, ktoré členské štáty prevzali na základe dohovoru MARPOL, prekračuje jej rámec, pretože sa podrobnejšie venuje právnym, prevádzkovým a finančným povinnostiam všetkých prevádzkovateľov. Navrhovaná smernica má okrem toho, podobne ako jej predchodkyňa, širší rozsah pôsobnosti, pretože sa týka všetkých námorných lodí a všetkých prístavov EÚ, v ktorých tieto lode zastavujú.

Hlavné oblasti, v ktorých sa budú smernica a dohovor MARPOL naďalej líšiť, sú tieto:

- prijatie plánov zberu a spracovania odpadu;
- vypracovanie a prevádzkovanie systémov náhrady nákladov;
- povinné nahlasovanie informácií z predbežného oznámenia o odpade a potvrdenia o prijatí odpadu;
- inšpekčný režim;
- režim výnimiek pre lode zapojené do pravidelnej dopravy.

Mnohé z týchto rozdielov v režime EÚ slúžia na lepšie vykonávanie a presadzovanie režimu dohovoru MARPOL.

Najdôležitejšie zmeny zavedené novou smernicou sú uvedené ďalej.

Názov, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov:

Názov sa zmení tak, aby výslovne odkazoval na vykladanie odpadu z lodí, keďže tým sa bude lepšie zohľadňovať hlavný cieľ smernice.

V **článku 2** sa nahradí vymedzenie pojmu „lodný odpad“ všeobecnejším vymedzením pojmu „odpad z lodí“ v súvislosti s príslušnými prílohami k dohovoru MARPOL. Bude obsahovať aj kategóriu „zvyšky nákladu“, ako aj odpad patriaci do prílohy VI k dohovoru MARPOL, t. j. zvyšky zo systémov čistenia výfukových plynov, ktoré obsahujú kal a vodu vypúšťanú z týchto systémov. Odstránením rozdielu medzi lodným odpadom a zvyškami nákladu a zabezpečením plného súladu s vymedzením pojmov podľa dohovoru MARPOL sa umožní ďalšie zosúladenie so štandardnými formulármi a osvedčeniami organizácie IMO. Pasívne vylovený odpad, t. j. odpad zozbieraný v sieťach počas rybolovných operácií, bol vzhľadom na svoj význam v súvislosti s morským odpadom začlenený do vymedzenia odpadu z lodí, aby sa zabezpečili vhodné dohody o vyložení tohto druhu odpadu z odvetvia rybolovu v prístavných zberných zariadeniach. Doplnili sa jednoznačné a aktualizované odkazy na príslušné právne predpisy EÚ.

Primeranosť prístavných zberných zariadení:

Pojem „primerané prístavné zberné zariadenia“ bol opísaný jednoznačnejšie v súlade s usmernením organizácie IMO. Do **článku 4** sa výslovne začlenila požiadavka na vykonávanie separovaného zberu odpadu v prístavoch, ktorá pochádza z rámcovej smernice o odpade. Dôležité je to najmä v prípadoch, keď sa v minulosti odpad triedil na palube v súlade s medzinárodnými normami a štandardmi.

Pokiaľ ide o plány zberu a spracovania odpadu, ktoré prispievajú k dosiahnutiu primeranosti prístavných zberných zariadení, väčší dôraz sa v **článku 5** a **prílohe 1** kládol na konzultačné

požiadavky. Objasnila sa aj koncepcia pojmov „vhodný plán“, „významné zmeny“ plánu a „regionálny rámec“, v ktorom sa plán môže vypracovať.

Stimuly na vykladanie odpadu:

S cieľom zabezpečiť poskytovanie správnych stimulov na vykladanie odpadu rôzneho typu v prístavných zberných zariadeniach sa v **článku 8** stanovujú hlavné zásady, ktoré je potrebné začleniť a použiť v každom systéme poplatkov zriadenom na základe smernice. Patria k nim vzťah medzi účtovaným poplatkom a nákladmi na PRF, výpočet „významného príspevku“, ktorý sa má pokryť nepriamym poplatkom, ako aj hlavné požiadavky na transparentnosť. Do smernice sa začleňuje nová **príloha 4**, v ktorej sa uvádza prehľad rôznych typov nákladov systému PRF, pričom sa rozlišuje medzi priamymi a nepriamymi nákladmi.

Hoci sa v článku 8 nepredpisuje jeden konkrétny systém, ktorý by sa mal použiť vo všetkých prístavoch EÚ, navrhovaný systém náhrady nákladov je prísnejší, pokiaľ ide o zásady, ktoré treba uplatňovať pri stanovovaní nepriamych poplatkov za odpadky vrátane pasívne vyloveného odpadu. Keďže vypúšťanie odpadkov do veľkej miery prispieva k širšiemu problému morského odpadu, navrhuje sa systém „bez špeciálnych poplatkov“, v ktorom by mala platba nepriameho poplatku lode oprávňovať na vyloženie všetkých svojich odpadkov na palube bez nutnosti platiť dodatočné priame poplatky (na základe objemu). Keďže do systému nepriamych poplatkov budú začlenené aj rybárske a rekreačné plavidlá, malo by doň patriť aj zneškodňovanie rybárskych sietí na konci životnosti a pasívne vyloveného odpadu.

V článku 8 sa posilňuje aj koncepcia „ekologických lodí“, ktorá je už vypracovaná a uplatňuje sa v jednotlivých prístavoch v súlade s medzinárodnými normami a systémami osvedčovania. V rámci tejto koncepcie by sa mal uplatňovať znížený poplatok za odpad pre lode, ktoré preukážu udržateľné nakladanie s odpadom na palube, pre ktoré bude musieť stanoviť kritériá Komisia v delegovanom akte.

Presadzovanie požiadavky na povinné vykladanie odpadu:

Formulár predbežného oznámenia o odpade uvedený v **článku 6** bol v plnej miere zosúladený s obežníkom IMO MEPC/834 a uvádza sa v novej prílohe 2 k smernici. Rozsah povinnosti vykladania zahŕňajúci všetok odpad bol stanovený v súlade s dohovorom MARPOL, aby smernica o PRF odrážala režim vypúšťania odpadu podľa dohovoru MARPOL: keď sa v ňom zakazuje vypúšťanie odpadu do mora, v smernici o PRF sa vyžaduje vyloženie tohto odpadu vrátane zvyškov nákladu v prístavných zberných zariadeniach na brehu. Pri tomto prístupe nie sú potrebné žiadne osobitné ustanovenia o vykladaní zvyškov nákladu, ako to bolo v prípade starej smernice. Okrem toho sa v **článku 7** vyžaduje, aby sa po vyložení odpadu vydalo lodi potvrdenie o prijatí odpadu s informáciami, ktoré by mala loď pred odplávaním z prístavu elektronicky nahlásiť do systému informovania, monitorovania a presadzovania, t. j. SafeSeaNet.

V **článku 7** sa obmedzuje uplatňovanie výnimky na základe dostatočnej skladovacej kapacity na situácie, keď je nasledujúci prístav, do ktorého loď pripláva, v EÚ a keď sú s istotou známe informácie o dostupnosti primeraných prístavných zberných zariadení. Toto posúdenie by sa malo uskutočniť na základe informácií o primeraných prístavných zberných zariadeniach v prístavoch EÚ, ktoré sú k dispozícii v systéme informovania, monitorovania a presadzovania začleneného do systému SafeSeaNet. Okrem toho sa v tomto návrhu predpokladá prijatie špecifických metód na výpočet dostatočnej skladovacej kapacity na palube prostredníctvom vykonávacieho aktu Komisie.

Pokiaľ ide o inšpekčný režim, v **článku 10** sa stanovuje, že inšpekcie PRF musia byť v plnej miere začlenené do režimu štátnej prístavnej kontroly zriadeného podľa smernice 2009/16/ES, a ak loď patrí do rozsahu pôsobnosti danej smernice, musia sa vykonávať na základe prístupu založeného na riziku. S cieľom zabezpečiť, aby sa v rámci každej štátnej prístavnej kontroly overovalo aj dodržiavanie požiadaviek PRF, sa musia v smernici 2009/16/ES vykonať určité zmeny, ako je to stanovené v **článku 21**. Zároveň sa pre rybárske, rekreačné a domáce plavidlá nad 100 ton hrubej priestornosti stanovuje osobitný inšpekčný režim, pretože tieto plavidlá nepatria do rozsahu pôsobnosti smernice o štátnej prístavnej kontrole. Výsledky inšpekcií vykonaných na týchto plavidlách sa budú musieť zaznamenať v systéme informovania, monitorovania a presadzovania, a to v osobitnom module EÚ v rámci databázy THETIS.

Režim výnimiek pre lode zapojené do pravidelnej dopravy:

V **článku 9** návrhu sa stanovuje ďalšia harmonizácia kritérií na udelenie výnimky, a to konkrétne vymedzenie pojmu „loď zapojená do pravidelnej dopravy“ s „častými a pravidelnými zastávkami v prístavoch“, ako aj pojmu „dostatočný dôkaz o dohode“ v prípade vyloženia odpadu a zaplatenia poplatku. Zavádza sa štandardné osvedčenie o výnimke, ktoré by malo byť zapísané do systému informovania, monitorovania a presadzovania prostredníctvom elektronického systému nahlasovania informácií do systému SafeSeaNet, aby si mohli členské štáty následne informácie z osvedčenia vymieňať.

Rybárske a rekreačné plavidlá:

V smernici sa opätovne vymedzilo postavenie rybárskych a malých rekreačných plavidiel vzhľadom na ich relatívne významný podiel na problematike morského odpadu na mori. Keďže podľa súčasnej smernice sú rybárske a malé rekreačné plavidlá vyňaté z niektorých základných povinností, tieto výnimky sa opätovne vymedzili tak, aby zahŕňali aj väčšie plavidlá na základe ich dĺžky a hrubej priestornosti, čím sa zabezpečí proporcionalita režimu.

Pokiaľ ide o systémy náhrady nákladov, na rybárske a rekreačné plavidlá sa budú vzťahovať nepriame poplatky. Podobne ako v prípade iných plavidiel, aj od rybárskych a rekreačných plavidiel sa teda bude vyžadovať zaplatenia poplatku prístavu bez ohľadu na to, či nejaký odpad vyložili. Tým však tieto lode získajú oprávnenie na vyloženie všetkých svojich odpadkov bez potreby zaplatenia ďalších poplatkov, a to aj opusteného rybárskeho výstroja a pasívne vyloveného odpadu. Pokiaľ ide o ostatné typy odpadu, všeobecná povinnosť uplatňovania minimálne 30 % nepriameho poplatku sa bude uplatňovať aj na vykladanie odpadu pochádzajúceho z odvetvia rybolovu a rekreačného odvetvia.

Nahlasovanie informácií z oznamovania odpadu a potvrdenia o prijatí odpadu bude povinné iba pre rybárske a rekreačné plavidlá s dĺžkou 45 metrov a viac. Požiadavka, aby plavidlá, ktoré nedosahujú takúto dĺžku, elektronicky nahlasovali informácie pred príchodom a odchodom, by bola neprimeraná, keďže tieto plavidlá vo všeobecnosti nie sú vybavené elektronickým systémom nahlasovania a prístavy, do ktorých plávajú, nedokážu spracovať elektronické oznámenia pri každej zastávke v prístave. Vyplynulo to aj z posúdenia vplyvu, ktoré je sprievodným dokumentom tohto návrhu[17].

Pokiaľ ide o presadzovanie, v smernici sa stanovuje, že inšpekcie sa musia každoročne vykonať minimálne na 20 % všetkých rybárskych a rekreačných plavidiel nad 100 ton hrubej priestornosti, ktoré priplávajú do prístavov príslušného členského štátu. Táto hodnota je v

[17] Pracovný dokument útvarov Komisie – Posúdenie vplyvu, kapitola 5.2.5, strana 46.

súlade s požiadavkou dohovoru MARPOL na realizáciu plánu zaznamenávania odpadkov na palube v prípade lodí nad 100 ton hrubej priestornosti.

2018/0012 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí, ktorou sa zrušuje smernica 2000/59/ES a mení smernica 2009/16/ES a smernica 2010/65/EÚ

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[18],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[19],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Cieľom námornej politiky Únie je vysoká úroveň bezpečnosti a ochrana životného prostredia. Tento cieľ možno dosiahnuť dodržiavaním medzinárodných dohovorov, kódexov a rezolúcií pri súčasnom zachovaní slobody plavby podľa Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve (UNCLOS).

(2) V Medzinárodnom dohovore o zabránení znečisťovaniu z lodí (ďalej len „dohovor MARPOL“) sa stanovuje všeobecný zákaz vypúšťania odpadu z lodí do mora, ale upravujú sa aj podmienky, za ktorých sa určité typy odpadu môžu vypúšťať do morského prostredia. V dohovore MARPOL sa od členských štátov vyžaduje, aby v prístavoch zabezpečili poskytovanie primeraných zberných zariadení.

(3) Únia presadzuje vykonávanie dohovoru MARPOL prostredníctvom smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES[20] na základe prístupu zameraného na prístavy. Cieľom smernice 2000/59/ES je zosúladiť záujmy bezproblémovej prevádzky námornej dopravy s ochranou morského prostredia.

(4) Za posledné dve desaťročia prešiel dohovor MARPOL a jeho prílohy významnými zmenami, na základe ktorých sa zaviedli prísnejšie normy a zákazy vypúšťania odpadu z lodí do mora.

(5) V prílohe VI k dohovoru MARPOL sa zavádzajú normy vypúšťania odpadu pre nové kategórie odpadu, konkrétne zvyšky zo systémov čistenia výfukových plynov, ktoré obsahujú kal a vypúšťanú vodu. Tieto kategórie odpadu by mali byť začlenené do rozsahu pôsobnosti smernice.

---

[18] Ú. v. EÚ C , , s. .

[19] Ú. v. EÚ C , , s. .

[20] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu (Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81).

(6) Dňa 15. apríla 2014 prijala Medzinárodná námorná organizácia (ďalej len „IMO“) konsolidované pokyny pre poskytovateľov a používateľov prístavných zberných zariadení (MEPC.1/obežník 834) vrátane štandardného formátu pre oznamovanie odpadu, potvrdenie o prijatí odpadu a nahlasovanie údajných neprimeraných prístavných zberných zariadení.

(7) Napriek týmto regulačným zmenám sa stále vyskytuje vypúšťanie odpadu do mora. Je to tak v dôsledku kombinácie faktorov, konkrétne v prístavoch nie sú vždy k dispozícii dostatočné prístavné zberné zariadenia, presadzovanie je často nedostatočné a neexistujú dostatočné stimuly na vykladanie odpadu na brehu.

(8) Od nadobudnutia účinnosti smernica 2000/59/ES prispieva k zvyšovaniu objemu vykladaného odpadu v prístavných zberných zariadeniach a ako taká je užitočná pri znižovaní vypúšťania odpadu do mora, ako vyplynulo z hodnotenia REFIT smernice.

(9) Z hodnotenia REFIT vyplynulo aj to, že smernica 2000/59/ES nebola v plnej miere efektívna z dôvodu nesúladu s rámcom dohovoru MARPOL. Členské štáty okrem toho dospeli k odlišnému výkladu základných koncepcií smernice, ktoré sa týkajú primeranosti zariadení, predbežného oznamovania odpadu a povinného vykladania odpadu v prístavných zberných zariadeniach, ako aj výnimiek pre lode zapojené do pravidelnej dopravy. V hodnotení sa vyzýva na lepšiu harmonizáciu týchto koncepcií a ďalšie zosúladenie s dohovorom MARPOL s cieľom zabrániť zbytočnému administratívnemu zaťaženiu prístavov a používateľov prístavov.

(10) Smernica je prínosná aj pri uplatňovaní hlavných právnych predpisov o životnom prostredí a zásad v súvislosti s prístavmi a nakladaním s odpadom z lodí. Príslušnými nástrojmi v tomto smere sú najmä smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES[21] a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/56/ES[22].

(11) V smernici 2008/98/ES sa stanovujú hlavné zásady nakladania s odpadom vrátane zásady „znečisťovateľ platí“ a hierarchie odpadového hospodárstva, v ktorých sa vyzýva na uprednostňovanie opätovného využívania a recyklácie odpadu pred inými formami zhodnocovania a zneškodňovania odpadu a vyžaduje sa zavedenie systémov separovaného zberu odpadu. Tieto povinnosti sa týkajú aj nakladania s odpadom z lodí.

(12) Separovaný zber odpadu z lodí vrátane opusteného rybárskeho výstroja je nevyhnutný na zabezpečenie jeho ďalšieho zhodnocovania v následnom reťazci nakladania s odpadom. Odpadky sa často triedia na palube lodí v súlade s medzinárodnými normami a štandardmi a právne predpisy Únie by mali zabezpečiť, aby toto úsilie v oblasti triedenia odpadu na palube neohrozili nedostatočné opatrenia separovaného zberu na brehu.

(13) Napriek tomu, že väčšina morského odpadu pochádza z činností na pevnine, významne k nemu prispieva aj odvetvie lodnej prepravy vrátane odvetvia rybolovu a rekreačného odvetvia, keďže odpadky vrátane plastov a opusteného rybárskeho výstroja sa vypúšťajú priamo do mora.

---

[21] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc (Ú. v. EÚ L 312, 22.11.2008, s. 3).

[22] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/56/ES zo 17. júna 2008, ktorou sa ustanovuje rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti morskej environmentálnej politiky (rámcová smernica o morskej stratégii) (Ú. v. EÚ L 164, 25.6.2008, s. 19).

(14) V stratégii obehového hospodárstva Komisie[23] sa stanovuje cieľ zníženia morského odpadu do roku 2020 o 30 % a uznáva osobitná úloha, ktorú smernica 2000/59/ES v tomto zmysle zohráva, a to konkrétne tým, že zabezpečuje dostupnosť primeraných zariadení na zber odpadkov, správnu úroveň stimulov a presadzuje vykladanie odpadu do zariadení na brehu.

(15) Prístavné zberné zariadenie sa považuje za primerané, ak dokáže vyhovieť potrebám lodí, ktoré zvyčajne využívajú prístav, bez toho, aby dochádzalo k zdržaniam. Primeranosť sa týka prevádzkových podmienok zariadenia vzhľadom na potreby používateľov, ako aj environmentálneho manažérstva zariadení v súlade s právnymi predpismi Únie o odpade.

(16) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1069/2009[24] sa vyžaduje spaľovanie medzinárodného kuchynského odpadu alebo jeho zneškodňovanie zakopaním na povolenej skládke, a to vrátane odpadu z lodí plávajúcich do prístavov Únie, ktoré mohli byť v kontakte s vedľajšími živočíšnymi produktmi na palube. Aby táto požiadavka neobmedzovala podporu ďalšieho opätovného využívania a recyklácie odpadu z lodí, je potrebné snažiť sa o lepšie separovanie odpadu na palube, aby sa zabránilo možnej kontaminácii odpadu, napríklad odpadom z obalov.

(17) Na zabezpečenie primeranosti prístavných zberných zariadení je najdôležitejšie vypracovať a pravidelne posudzovať plán zberu a spracovania odpadu na základe konzultácií so všetkými príslušnými užívateľmi prístavu. Z praktických a organizačných dôvodov môžu susedné prístavy v rovnakom regióne vypracovať spoločný plán, ktorý sa bude týkať dostupnosti prístavných zberných zariadení v každom z prístavov uvedených v pláne a bude poskytovať spoločný administratívny rámec.

(18) Na účinné riešenie problému morského odpadu je najdôležitejšie poskytnúť správnu úroveň stimulov na vykladanie odpadu v prístavných zberných zariadeniach, a to najmä odpadkov. Možno to dosiahnuť systémom náhrady nákladov, v ktorom sa vyžaduje uplatňovanie nepriameho poplatku splatného bez ohľadu na vyloženie odpadu a oprávňujúceho na vyloženie odpadu bez akýchkoľvek ďalších poplatkov. Do tohto systému by sa mali vzhľadom na to, že prispievajú k vytváraniu morského odpadu, začleniť aj odvetvie rybolovu a rekreačné odvetvie.

(19) Koncepcia „ekologických lodí“ by sa mala ďalej rozvíjať vo vzťahu k nakladaniu s odpadom, aby sa mohol v prípade lodí, ktoré znižujú objem odpadu na palube, uplatňovať efektívny systém odmien.

(20) Zvyšky nákladu zostávajú vlastníctvom vlastníkov nákladu aj po vyložení nákladu v termináli a často majú ekonomickú hodnotu. Preto by zvyšky nákladu nemali byť začlenené do systémov náhrady nákladov a uplatňovania nepriameho poplatku; poplatok za vyloženie zvyškov nákladu by mal platiť používateľ zberného zariadenia, ako sa to stanovuje v zmluvných dohodách medzi zainteresovanými stranami alebo v iných miestnych dojednaniach.

---

[23] Oznámenie Komisie COM(2015) 614, Kruh sa uzatvára – akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo, oddiel 5.1.

[24] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1069/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú zdravotné predpisy týkajúce sa vedľajších živočíšnych produktov a odvodených produktov neurčených na ľudskú spotrebu a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1774/2002 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 1).

(21) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352[25] obsahuje ustanovenie o tom, že prístavné zberné zariadenia sú službou v rozsahu pôsobnosti nariadenia. Obsahuje pravidlá týkajúce sa transparentnosti štruktúr poplatkov uplatňovaných pri používaní prístavných služieb, konzultácií s užívateľmi prístavu a postupov spracovania sťažností. Smernica presahuje rámec nariadenia (EÚ) 2017/352 tým, že obsahuje podrobnejšie požiadavky na prevádzkovanie a návrh systémov náhrady poplatkov za prístavné zberné zariadenia na odpad z lodí a transparentnosť štruktúry nákladov.

(22) Okrem poskytovania stimulov na vykladanie je mimoriadne dôležité účinné presadzovanie povinnosti vykladania, ku ktorému by sa malo pristupovať na základe rizika v súlade so smernicou 2009/16/ES[26], ktorá už nie je v súlade s 25 % cieľom pre inšpekcie uvedenom v smernici 2000/59/ES a týkajúcom sa plavidiel patriacich do rozsahu jej pôsobnosti.

(23) Jednou z hlavných prekážok, ktoré bránia účinnému presadzovaniu povinnosti vykladania odpadu, sú rozličný výklad a vykonávanie výnimky vyplývajúcej z dostatočnej skladovacej kapacity na palube zo strany členských štátov. S cieľom vyhnúť sa tomu, aby uplatňovanie tejto výnimky poškodzovalo hlavný cieľ smernice, by sa mala podrobnejšie stanoviť, a to najmä pokiaľ ide o nasledujúci prístav, do ktorého loď pripláva, a taktiež by sa mala harmonizovane stanoviť dostatočná skladovacia kapacita v prístavoch Únie na základe spoločnej metodiky a kritérií.

(24) Monitorovanie a presadzovanie by sa malo uľahčiť prostredníctvom systému, ktorý je založený na elektronickom nahlasovaní a výmene informácií. Na tento účel by sa mal existujúci informačný a monitorovací systém zavedený smernicou 2000/59/ES ďalej zdokonaliť a naďalej prevádzkovať na základe existujúcich elektronických dátových systémov, najmä systému Únie na výmenu námorných informácií (SafeSeaNet) a inšpekčnej databázy (THETIS). Systém by mal obsahovať aj informácie o prístavných zberných zariadeniach dostupných v rôznych prístavoch.

(25) V dohovore MARPOL sa vyžaduje, aby zmluvné strany viedli aktualizované informácie o svojich prístavných zberných zariadeniach a oznamovali ich IMO. Na tento účel zriadila organizácia IMO v rámci svojho Globálneho integrovaného informačného systému námornej dopravy (ďalej len „GISIS“) databázu prístavných zberných zariadení. Po nahlásení týchto informácií do systému informovania, monitorovania a presadzovania zavedeného v smernici a ich následnom prenose cez systém GISIS už členské štáty nebudú musieť tieto informácie osobitne nahlásiť organizácii IMO.

(26) Treba ďalej harmonizovať režim výnimiek pre lode zapojené do pravidelnej dopravy s častými a pravidelnými zastávkami v prístavoch, konkrétne objasniť používané pojmy a podmienky upravujúce tieto výnimky. Z hodnotenia REFIT a posúdenia vplyvu vyplynulo, že nedostatočná harmonizácia podmienok a uplatňovania výnimiek mala za následok zbytočné administratívne zaťaženie lodí a prístavov.

(27) Podskupina pre prístavné zberné zariadenia, ktorá bola zriadená v rámci Európskeho fóra pre udržateľnú lodnú dopravu a v ktorej sa stretávajú najrôznejší experti z oblasti znečisťovania mora z lodí a nakladania s odpadom z lodí, sa ukázala ako cenný zdroj

---

[25] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov (Ú. v. EÚ L 57, 3.3.2017, s. 1).

[26] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

usmernení a poznatkov pre Komisiu. Je žiaduce zachovať túto skupinu ako samostatnú skupinu expertov na výmenu skúseností s vykonávaním smernice.

(28) Právomoci zverené Komisii v oblasti vykonávania smernice 2000/59/ES by sa mali aktualizovať v súlade so Zmluvou o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

(29) S cieľom stanoviť metodiku uplatňovania výnimky založenej na dostatočnej skladovacej kapacite a ďalej zdokonaľovať systém informovania, monitorovania a presadzovania zavedený v tejto smernici je potrebné zveriť Komisii vykonávacie právomoci. Vykonávacie akty by sa mali prijať v súlade s nariadením (EÚ) Európskeho parlamentu a Rady č. 182/2011.

(30) S cieľom zohľadniť vývoj na medzinárodnej úrovni a podporiť postupy nakladania s odpadom na palube, ktoré neškodia životnému prostrediu, by sa mala právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ delegovať na Komisiu, aby sa táto smernica zmenila tak, že sa aktualizujú odkazy na medzinárodné nástroje a prílohy, ako aj zmenia odkazy na medzinárodné nástroje, s cieľom predísť tomu, aby sa prípadné zmeny týchto medzinárodných nástrojov uplatňovali na účely tejto smernice, a vypracovať spoločné kritériá na uznávanie „ekologických lodí“ na účely uplatnenia zníženého poplatku za odpad pre tieto lode. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočňovala príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

(31) Keďže cieľ smernice spočívajúci v ochrane morského prostredia pred vypúšťaním odpadu do mora nie je možné uspokojivo dosiahnuť jednostranne na úrovni členských štátov, ale skôr ich možno z dôvodu rozsahu opatrení lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(32) Únia je charakterizovaná regionálnymi rozdielmi na úrovni prístavov, ako vyplynulo aj z posúdenia územného vplyvu. Prístavy sa líšia zemepisnou polohou, veľkosťou, administratívnou organizáciou a vlastníctvom a sú charakterizované typom lodí, ktoré do nich zvyčajne plávajú. Okrem toho sa v systémoch nakladania s odpadom zohľadňujú rozdiely na miestnej úrovni a v následných infraštruktúrach na nakladanie s odpadom.

(33) Smernica 2000/59/ES by sa preto mala zrušiť.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

ODDIEL 1: VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy

Cieľom tejto smernice je chrániť morské prostredie pred negatívnymi účinkami vypúšťania odpadu z lodí využívajúcich prístavy v Únii a zároveň zabezpečiť bezproblémovú prevádzku námornej dopravy zlepšením dostupnosti primeraných prístavných zberných zariadení a vykladaním odpadu do týchto zariadení.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

a) „loď“ je námorné plavidlo každého typu, ktoré je prevádzkované v morskom prostredí, a to vrátane rybárskych a rekreačných plavidiel používaných na iné ako obchodné účely, krídlových člnov, vznášadiel, ponorných plavidiel a plávajúcich zariadení;

b) „dohovor MARPOL“ je Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí v aktualizovanom znení;

c) „odpad z lodí“ je každý odpad vrátane zvyškov nákladu, ktorý vzniká počas prevádzky lode alebo počas činností nakladania, vykladania a čistenia, alebo odpad, ktorý sa zozbiera v sieťach počas rybolovných operácií, a ktorý patrí do rozsahu pôsobnosti príloh I, II, IV, V a VI k dohovoru MARPOL;

d) „zvyšky nákladu“ sú materiálové pozostatky každého nákladu, ktoré ostávajú na palube lode alebo v nákladových priestoroch po dokončení nakladacích a vykladacích činností, a to vrátane zvyškov a rozliatych látok, ktoré vzniknú pri nakládke alebo vykládke, či už v mokrom alebo suchom stave alebo zachytených v preplachovacej vode, okrem prachu z nákladu, ktorý zostane na palube po pozametaní, alebo prachu z vonkajších povrchov lode;

e) „prístavné zberné zariadenia“ sú zariadenia, ktoré sú pripevnené, plávajúce alebo pohyblivé a ktoré môžu prijímať odpad z lodí;

f) „rybárske plavidlo“ je každá loď, ktorá je vybavená zariadením na lov rýb alebo iných morských živočíchov alebo sa komerčne využíva na tento účel;

g) „rekreačné plavidlo“ je akýkoľvek typ lode s dĺžkou trupu 2,5 metra a viac, bez ohľadu na druh pohonu, ktorá sa používa na športové alebo rekreačné účely a na neobchodné činnosti;

h) „domáce plavidlo“ je loď plaviaca sa pod vlajkou členského štátu, ktorá vykonáva výlučne vnútroštátne plavby v danom členskom štáte;

i) „vnútroštátna plavba“ je plavba v morských oblastiach z prístavu členského štátu do rovnakého či iného prístavu v tomto členskom štáte;

j) „prístav“ je miesto alebo zemepisná oblasť vybudované a vybavené na prijímanie lodí, a to aj oblasť kotviska v rámci právomoci prístavu;

k) „kuchynský odpad“ je všetok potravinový odpad vrátane použitého oleja na varenie, ktorý vznikol v reštauráciách, stravovacích zariadeniach a kuchyniach;

l) „dostatočná skladovacia kapacita“ je dostatok kapacity na uskladnenie odpadu na palube od okamihu odchodu až do príchodu do nasledujúceho prístavu, do ktorého loď pláva, vrátane odpadu, ktorý môže vzniknúť počas plavby;

m) „pravidelná doprava“ je doprava vykonávaná na základe zverejneného alebo plánovaného zoznamu časov odchodov a príchodov medzi určenými prístavmi alebo opakované plavby po určitej trase, ktoré predstavujú uznaný harmonogram;

n) „pravidelné zastávky v prístavoch“ sú opakované plavby tej istej lode nemenného charakteru medzi určenými prístavmi alebo séria plavieb z toho istého prístavu a naspäť bez zastávok v iných prístavoch;

o) „časté zastávky v prístavoch“ sú zastávky lode v rovnakom prístave minimálne raz za štrnásť dní;

p) „GISIS“ je Globálny integrovaný informačný systém námornej dopravy zavedený Medzinárodnou námornou organizáciou.

„Odpad z lodí“ podľa vymedzenia v bodoch c) a d) sa považuje za odpad v zmysle článku 3 ods. 1 smernice 2008/98/ES[27].

Článok 3
Rozsah pôsobnosti

Táto smernica sa uplatňuje na:

a) všetky lode bez ohľadu na ich vlajku, ktoré plávajú do prístavu členského štátu alebo sú v ňom prevádzkované, s výnimkou vojnových lodí, pomocných lodných zariadení alebo iných lodí, ktoré vlastní alebo prevádzkuje štát a v danom čase sa používajú len na štátne neobchodné účely;

b) všetky prístavy členských štátov, do ktorých zvyčajne plávajú lode patriace do rozsahu pôsobnosti písmena a).

Členské štáty prijmú opatrenia zabezpečujúce, aby vždy, keď je to možné, lode mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice vyložili svoj odpad v súlade s touto smernicou.

ODDIEL 2: POSKYTOVANIE PRIMERANÝCH PRÍSTAVNÝCH ZBERNÝCH ZARIADENÍ

Článok 4
Prístavné zberné zariadenia

1. Členské štáty zabezpečia dostupnosť prístavných zberných zariadení primerane k potrebám lodí, ktoré zvyčajne používajú prístav bez toho, aby to zapríčinilo neprimerané meškanie lodí.

2. Členské štáty zabezpečia, aby:

a) mali prístavné zberné zariadenia kapacitu na zber typu a množstva odpadu z lodí, ktoré zvyčajne prístav využívajú, pričom sa zohľadnia prevádzkové potreby používateľov prístavu, veľkosť a zemepisná poloha prístavu, typ lodí plávajúcich do daného prístavu a výnimky poskytnuté podľa článku 9;

b) boli formality týkajúce sa využívania zariadení jednoduché a rýchle s cieľom zabrániť neprimeranému meškaniu lodí, a aby poplatky účtované za vyloženie odpadu neodrádzali lode od využívania prístavných zberných zariadení;

c) prístavné zberné zariadenia umožňovali nakladanie s odpadom z lodí environmentálne vhodným spôsobom v súlade s požiadavkami smernice 2008/98/ES a ostatnými právnymi predpismi Únie o odpade. Na tento účel zabezpečujú členské štáty separovaný zber odpadu z lodí v prístavoch podľa požiadaviek právnych predpisov Únie o odpade, najmä smernice 2008/98/ES,

[27] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc, Ú. v. EÚ L 312, 22.11.2008, s. 3 – 30.

smernice 2012/19/EÚ a smernice 2006/66/ES. Písmeno c) sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté prísnejšie požiadavky uložené nariadením (ES) č. 1069/2009 na nakladanie s kuchynským odpadom z medzinárodnej dopravy.

3. Členské štáty využijú formuláre a postupy stanovené organizáciou IMO na nahlasovanie údajných nedostatkov prístavných zberných zariadení prístavným orgánom.

Všetky informácie získané týmto postupom nahlasovania sa elektronicky prenesú do časti systému informovania, monitorovania a presadzovania uvedeného v článku 14 tejto smernice.

4. Členské štáty vyšetria všetky nahlásené prípady údajných nedostatkov a zabezpečia, aby mohla každá strana zapojená do vykladania alebo prijímania odpadu z lodí požadovať náhradu škody spôsobenej neprimeraným meškaním.

Článok 5

Plány zberu a spracovania odpadu

1. Pre každý prístav sa po konzultáciách s príslušnými stranami, a najmä s používateľmi prístavu alebo ich zástupcami, vypracujú a zavedú plány zberu a spracovania odpadu. Tieto konzultácie by sa mali na základe požiadaviek z článkov 4, 6 a 7 konať vo fáze počiatočného vypracúvania plánov a po ich prijatí, a to najmä vtedy, ak sa prijali závažné zmeny. Podrobné požiadavky na vypracovanie takýchto plánov sú uvedené v prílohe 1.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa prevádzkovateľom lodí jasne oznámili tieto informácie z plánov zberu a spracovania odpadu o dostupnosti primeraných zberných zariadení v ich prístavoch, ako aj o súvisiacich nákladoch, a zverejnili buď prostredníctvom webového sídla prístavov alebo v tlačenej podobe:

a) umiestnenie prístavných zberných zariadení pre každé kotvisko;

b) zoznam odpadu z lodí, ktorý sa v prístave zvyčajne spracúva;

c) zoznam kontaktných miest, prevádzkovateľov a ponúkaných služieb;

d) opis postupov na vyloženie odpadu;

e) opis systémov náhrady nákladov; a

f) opis postupov nahlasovania údajných nedostatkov prístavných zberných zariadení.

Tieto informácie sa v súlade so smernicou 2002/59/ES elektronicky nahlásia aj do časti systému informovania, monitorovania a presadzovania uvedeného v článku 14 tejto smernice.

3. Plány zberu a spracovania odpadu uvedené v odseku 1 sa môžu, ak sa to vyžaduje z dôvodu efektívnosti, vypracovať v spojení s dvomi alebo viacerými susediacimi prístavmi v rovnakom regióne za primeranej účasti každého prístavu za predpokladu, že potreba zberných zariadení a ich dostupnosť budú špecifikované za každý jednotlivý prístav.

4. Členské štáty vyhodnocujú a schvaľujú plán zberu a spracovania odpadu, monitorujú jeho vykonávanie a zabezpečia jeho opätovné schválenie minimálne každé tri roky po jeho schválení alebo opätovnom schválení a po významných zmenách v prevádzke prístavu. Takéto zmeny sú okrem iného zmeny v štruktúre dopravy

smerujúcej do prístavu, vývoj novej infraštruktúry, zmeny v dopyte a poskytovaní prístavných zberných zariadení a nové techniky spracovania odpadu na palube.

ODDIEL 3:
VYKLADANIE ODPADU Z LODÍ

Článok 6
Predbežné oznámenie o odpade

1. Prevádzkovateľ, zástupca alebo kapitán lode patriacej do rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES[28], inej než rybárske alebo rekreačné plavidlo do 45 metrov, plávajúca do prístavu nachádzajúceho sa v EÚ, vyplní presnými údajmi formulár uvedený v prílohe 2 a oznámi uvedené informácie orgánu alebo subjektu určenému na tento účel členským štátom, v ktorom sa prístav nachádza:

   a) aspoň 24 hodín pred príchodom, ak je známy prístav, do ktorého loď pripláva;

   b) hneď ako je známy prístav, do ktorého loď pripláva, ak je táto informácia dostupná neskôr, než 24 hodín pred príchodom;

   c) najneskôr po odchode z predchádzajúceho prístavu, ak plavba trvá menej než 24 hodín.

2. Informácie uvedené v odseku 1 sa nahlasujú elektronicky do časti systému informovania, monitorovania a presadzovania uvedeného v článku 14 tejto smernice v súlade so smernicou 2010/65/EÚ a smernicou 2002/59/ES.

3. Informácie uvedené v odseku 1 sa uchovávajú na palube aspoň do príchodu do nasledujúceho prístavu a na požiadanie sa poskytnú príslušným orgánom členského štátu.

4. Členské štáty zabezpečia, aby sa informácie oznámené podľa tohto článku riadne preskúmali a bezodkladne poskytli príslušným orgánom presadzovania práva.

Článok 7
Vykladanie odpadu z lodí

1. Kapitán lode, ktorá priplávala do prístavu Únie, pred opustením prístavu vyloží všetok odpad na palube lode v prístavnom zbernom zariadení v súlade s príslušnými normami pre vypúšťanie odpadu stanovenými v dohovore MARPOL.

2. Po vyložení prevádzkovateľ v oblasti nakladania s odpadom alebo orgán prístavu, v ktorom sa odpad vyložil, presnými údajmi vyplní formulár v prílohe 3 a vydá lodi potvrdenie.

   Táto požiadavka sa nevzťahuje na malé prístavy bez obsluhy, ani na vzdialené prístavy za predpokladu, že členské štáty, v ktorých sa takýto prístav nachádza, nahlasujú tieto informácie elektronicky do časti systému informovania, monitorovania a presadzovania uvedeného v článku 14 tejto smernice.

[28] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

3. Prevádzkovateľ, zástupca alebo kapitán lode, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti smernice 2002/59/ES, pred odchodom elektronicky nahlási informácie z potvrdenia o prijatí odpadu do časti systému informovania, monitorovania a presadzovania uvedeného v článku 14 tejto smernice v súlade so smernicou 2010/65/EÚ a smernicou 2002/59/ES.

4. Informácie uvedené v odseku 2 sa uchovávajú na palube minimálne dva roky a na požiadanie sa poskytnú orgánom členského štátu.

5. Bez toho, aby bolo dotknuté ustanovenie odseku 1, môže loď priplávať do nasledujúceho prístavu bez vyloženia odpadu, ak:

   a) pripláva do kotviska na menej než 24 hodín alebo za nepriaznivých poveternostných podmienok;

   b) z informácií poskytnutých v súlade s prílohami 2 a 3 vyplýva, že má dostatočnú vyhradenú skladovaciu kapacitu pre všetok odpad, ktorý sa nazhromaždil alebo nazhromaždí počas zamýšľanej plavby lode do nasledujúceho prístavu, do ktorého loď pripláva.

6. S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky udeľovania výnimiek na základe dostatočnej vyhradenej skladovacej kapacity sa vykonávacie právomoci zveria Komisii, aby sa mohli vymedziť metódy výpočtu dostatočnej vyhradenej skladovacej kapacity na palube. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 20 ods. 2.

7. Ak sa nasledujúci prístav, do ktorého loď pripláva, nachádza mimo Únie alebo ak existujú dostatočné dôvody domnievať sa, že primerané zariadenia nie sú v nasledujúcom prístave, do ktorého loď pripláva, k dispozícii, alebo ak je tento prístav neznámy, členský štát vyžaduje, aby loď pred odchodom vyložila všetok odpad.

8. Odsek 2 sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté prísnejšie požiadavky na lode prijaté v súlade s medzinárodným právom.

Článok 8

Systém náhrady nákladov

1. Členské štáty zabezpečia, aby boli náklady na prevádzku prístavných zberných zariadení na zber a spracovanie odpadu z lodí iného ako zvyšky nákladu uhrádzané z poplatkov vyberaných od lodí. Do týchto nákladov patria aj prvky uvedené v prílohe 4.

2. Systémy náhrady nákladov nesmú stimulovať lode k vypúšťaniu svojho odpadu do mora. Na tento účel členské štáty pri navrhovaní a prevádzke systémov náhrady nákladov v prístavoch uplatňujú tieto zásady:

   a) časť poplatku, ktorý majú platiť lode, tvorí nepriamy poplatok, ktorý sa uhrádza bez ohľadu na vyloženie odpadu v prístavnom zbernom zariadení;

   b) z nepriameho poplatku sa hradia nepriame administratívne náklady, ako aj podstatná časť priamych prevádzkových nákladov, ako sa stanovuje v prílohe 4; podstatná časť priamych prevádzkových nákladov predstavuje minimálne 30 % celkových priamych ročných nákladov za skutočné vyloženie odpadu;

   c) s cieľom poskytovať čo najväčší stimul na vykladanie odpadu, ako je to vymedzené v prílohe V k dohovoru MARPOL, vrátane odpadu zozbieraného v

sieťach počas rybolovných operácií, sa z nepriameho poplatku, ktorý sa má zaplatiť, hradia všetky náklady prístavných zberných zariadení na tento odpad s cieľom zabezpečiť právo na vyloženie bez akýchkoľvek ďalších priamych poplatkov;

d) z nepriameho poplatku sa nehradí odpad zo systémov čistenia výfukových plynov, ktorého náklady sa hradia na základe druhov a množstva vyloženého odpadu.

3. Časť nákladov, ktorá sa neuhrádza poplatkom uvedeným v pododseku b), ak existuje, sa uhrádza na základe typov a množstva odpadu, ktorý loď skutočne vyložila.

4. Poplatky sa môžu líšiť okrem iného podľa kategórie, typu a veľkosti lode, typu dopravy, do ktorej je loď zapojená, ako aj podľa služieb poskytovaných mimo bežných prevádzkových hodín prístavu.

5. Poplatky sa môžu znížiť, ak sa na základe konštrukcie, vybavenia a prevádzky lode preukáže, že loď produkuje znížené množstvo odpadu a svoj odpad spracúva udržateľne a environmentálne vhodným spôsobom. Komisia je splnomocnená prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 19 vymedzovať kritériá na určovanie toho, či loď spĺňa požiadavky stanovené v tomto odseku v súvislosti s nakladaním s odpadom na palube lode.

6. S cieľom zabezpečiť, aby poplatky boli spravodlivé, transparentné a nediskriminačné a aby odrážali náklady na dostupné a v prípade potreby využívané zariadenia a služby, používateľom prístavu sa poskytne výška poplatkov a základ, z ktorého sú vypočítané.

Článok 9

Výnimky

1. Členské štáty môžu kumulatívne oslobodiť loď plávajúcu do ich prístavov od povinností uvedených v článkoch 6, 7 ods. 1 a článku 8, ak existujú dostatočné dôkazy, že:

a) loď je zapojená do pravidelnej dopravy s častými a pravidelnými zastávkami v prístavoch;

b) existuje dohoda o zabezpečení vyloženia odpadu a platbe poplatkov v prístave na trase lode;

c) dôkazom dohody podľa písmena b) je podpísaná zmluva s prístavom alebo podnikom spracúvajúcim odpad, potvrdenia o vyložení odpadu a potvrdenie o tom, že dohodu prijali všetky prístavy na trase lode; Dohoda o vyložení odpadu a platbe poplatku sa uskutoční v prístave Únie, aby predstavovala dostatočný dôkaz v súlade s týmto odsekom.

2. Ak sa udelí výnimka, členský štát, v ktorom sa prístav nachádza, vydá osvedčenie o výnimke na základe formátu stanoveného v prílohe 5, v ktorom sa potvrdzuje, že loď spĺňa potrebné podmienky a požiadavky na udelenie výnimky, a uvádza trvanie výnimky.

3. Členské štáty nahlásia informácie z osvedčenia o výnimke elektronicky do časti systému informovania, monitorovania a presadzovania uvedeného v článku 14 tejto smernice v súlade s ustanoveniami smernice 2002/59/ES.

4. Členské štáty zabezpečia účinné monitorovanie a presadzovanie platných dohôd o vykladaní a platbe pre plavidlá s udelenými výnimkami, ktoré plávajú do ich prístavov.

ODDIEL 4: PRESADZOVANIE

Článok 10
Inšpekcie

Členské štáty zabezpečia, aby inšpekcii mohla byť podrobená akákoľvek loď s cieľom overiť súlad s požiadavkami tejto smernice.

Článok 11
Inšpekcie v rámci štátnej prístavnej kontroly

Inšpekcie sa vykonávajú v súlade so smernicou 2009/16/ES v prípade lodí, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti uvedenej smernice, aby obsahovali aj overenie toho, či loď spĺňa požiadavky článkov 6, 7 a 9.

Článok 12
Inšpekcie mimo rámca štátnej prístavnej kontroly

1. Pokiaľ ide o inšpekcie lodí, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti smernice 2009/16/ES, členské štáty zabezpečia, aby sa tieto inšpekcie vykonali minimálne na 20 % z celkového počtu jednotlivých plavidiel za každú nižšie uvedenú kategóriu:
   a) domáce lode plávajúce pod ich vlajkou s hrubou priestornosťou 100 ton a viac, ktoré sa za rok plavili v príslušnom členskom štáte;
   b) rybárske plavidlá s hrubou priestornosťou 100 ton a viac, ktoré sa za rok plavili v príslušnom členskom štáte;
   c) rekreačné plavidlá s hrubou priestornosťou 100 ton a viac, ktoré sa za rok plavili v príslušnom členskom štáte.
2. Výsledky inšpekcií uvedených v odseku 1 sa zaznamenajú v časti systému informovania, monitorovania a presadzovania uvedeného v článku 15 tejto smernice.
3. Členské štáty zavedú postupy inšpekcií rybárskych plavidiel s hrubou priestornosťou pod 100 ton, ako aj rekreačných plavidiel s hrubou priestornosťou pod 100 ton, s cieľom zabezpečiť súlad s platnými požiadavkami tejto smernice.
4. Ak príslušný orgán členského štátu považuje výsledky inšpekcie za neuspokojivé, bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie pokút uvedených v článku 16, zabezpečí, aby loď neopustila prístav, kým nevyloží svoj odpad v prístavnom zbernom zariadení v súlade s článkom 7.

Článok 13
Systém informovania, monitorovania a presadzovania

Vykonávanie a presadzovanie tejto smernice sa uľahčí elektronickým nahlasovaním a výmenou informácií medzi členskými štátmi v súlade s článkami 14 a 15.

Článok 14

Nahlasovanie a výmena informácií

1. Nahlasovanie a výmena informácií vychádzajú zo systému Únie na výmenu námorných informácií (SafeSeaNet) uvedeného v článku 22a ods. 3 a prílohe III k smernici 2002/59/ES.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa v súlade so smernicou 2010/65/ES elektronicky a v primeranom čase nahlasovali tieto údaje:

   a) informácie o skutočnom čase príchodu a čase odchodu každej lode, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti smernice 2002/59/ES a zastaví v prístave EÚ, spolu s identifikátorom príslušného prístavu;

   b) informácie z oznámenia o odpade podľa prílohy 2;

   c) informácie z potvrdenia o prijatí odpadu podľa prílohy 3;

   d) informácie z osvedčenia o výnimke podľa prílohy 5.

3. Členské štáty v čo najväčšej miere zabezpečia, aby aj rybárske a rekreačné plavidlá s hrubou priestornosťou nad 100 ton zastavujúce v prístave Únie nahlásili informácie o skutočnom čase príchodu a odchodu.

4. Informácie nahlásené na účely článku 4 a 5 ods. 2 následne Komisia prenesie do databázy prístavných zberných zariadení organizácie IMO v rámci systému GISIS.

Článok 15

Zaznamenávanie inšpekcií

1. Komisia vytvorí, udržiava a aktualizuje inšpekčnú databázu, v ktorej sú pripojené všetky členské štáty a ktorá obsahuje všetky informácie potrebné na vykonávanie inšpekčného systému uvedeného v tejto smernici. Táto databáza je založená na inšpekčnej databáze uvedenej v článku 24 smernice 2009/16/ES a má podobné funkcie.

2. Členské štáty zabezpečia bezodkladný prenos informácií súvisiacich s inšpekciami podľa tejto smernice vrátane informácií týkajúcich sa prípadov nesúladu a udelenia zákazu vyplávania do inšpekčnej databázy čo najskôr po dokončení inšpekčnej správy, zrušení zákazu vyplávania alebo udelení výnimky.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa informácie prenesené do inšpekčnej databázy do 72 hodín potvrdili.

4. Komisia zabezpečí, aby bolo možné na účely monitorovania vykonávania smernice získať z inšpekčnej databázy všetky príslušné údaje nahlásené členskými štátmi.

5. Členské štáty majú vždy prístup k zaznamenaným informáciám.

Článok 16

Pokuty

Členské štáty stanovia pravidlá o pokutách uplatniteľných pri porušeniach vnútroštátnych právnych predpisov prijatých podľa tejto smernice a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby sa uložili. Stanovené pokuty sú účinné, primerané a odrádzajúce.

ODDIEL 5: ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 17
Výmena skúseností

Komisia umožní organizáciu výmeny skúseností medzi vnútroštátnymi orgánmi členských štátov a expertmi, a to aj zo súkromného sektora, ktorá sa týka uplatňovania tejto smernice v prístavoch Únie.

Článok 18
Postup pri zmene

1. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 19 prijímať delegované akty s cieľom zmeniť prílohy k tejto smernici a odkazy na nástroje organizácie IMO v rozsahu potrebnom na ich zosúladenie s právom Únie alebo s cieľom zohľadniť vývoj na medzinárodnej úrovni, a to najmä v organizácii IMO.

2. Prílohy sa môžu meniť aj vtedy, keď je to potrebné s cieľom zlepšenia dohôd o vykonávaní a monitorovaní stanovených touto smernicou, a to najmä tých, ktoré sú uvedené v článkoch 6, 7 a 9, s cieľom zabezpečiť účinné oznamovanie a vykladanie odpadu, ako aj riadne uplatňovanie výnimiek.

3. Za výnimočných okolností riadne odôvodnených vhodnou analýzou Komisie a s cieľom zabrániť závažnému a neprijateľnému ohrozeniu námornej bezpečnosti, zdravia, životných alebo pracovných podmienok na palube lode či morského prostredia alebo s cieľom zabrániť nesúladu s právnymi predpismi Únie v oblasti námornej dopravy je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 19, ktorými sa mení táto smernica, aby sa na účely tejto smernice neuplatňovala zmena dohovoru MARPOL.

4. Tieto delegované akty sa prijímajú minimálne tri mesiace pred uplynutím obdobia stanoveného medzinárodne pre tichý súhlas s príslušnými zmenami alebo predpokladaným dátumom nadobudnutia účinnosti uvedenej zmeny. V období pred nadobudnutím účinnosti takéhoto delegovaného aktu sa členské štáty zdržia akejkoľvek iniciatívy smerujúcej k začleneniu zmeny do vnútroštátnych právnych predpisov alebo uplatneniu zmeny na príslušný medzinárodný nástroj. .

Článok 19
Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 8 ods. 5 a v článku 18 ods. 1, 2 a 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [dátumu nadobudnutia účinnosti]. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

2. Delegovanie môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom

určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

3. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

4. Delegovaný akt nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu a Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 20
Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovaniu z lodí (COSS) zriadený podľa nariadenia (ES) č. 2099/2002. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 21
Zmeny smernice 2009/16/ES

Smernica 2009/16/ES sa mení takto:

1. Článok 13 sa mení takto:

   a) V odseku 1 sa dopĺňa toto písmeno d):

      d) „overil, či je loď v súlade s článkom 6, článkom 7 a prípadne článkom 9 smernice 201X/XX/EÚ o prístavných zberných zariadeniach na vykladanie odpadu z lodí.“;

   b) V odseku 3 prvom pododseku sa na koniec odseku dopĺňa toto ustanovenie:

      „smernice 201X/XX/EÚ“;

   c) Dopĺňa sa tento odsek:

      (4) „Ak po vykonaní inšpekcie uvedenej v odseku 1 písm. d) alebo v odseku 3 inšpektor nie je spokojný s dodržiavaním súladu lode so smernicou 201X/XX/EÚ, loď nesmie opustiť prístav, a to bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie pokút uvedených v článku 16 smernice 201X/XX/EÚ, kým nevyloží svoj odpad v prístavnom zbernom zariadení.“

2. V prílohe I.II.2B sa na koniec zoznamu neočakávaných faktorov dopĺňa táto zarážka:

   – „lode, ktoré podľa hlásení nedodržiavajú povinnosť vykladať odpad v súlade s článkom 7 smernice 201X/XX/EÚ alebo v prípade ktorých z informácií nahlásených v súlade s článkom 6 smernice 201X/XX/EÚ vyplýva dôkaz o nedodržiavaní smernice 201X/XX/EÚ.“

3. V prílohe IV sa dopĺňajú tieto body:

   (51) Kópia dokumentov predbežného oznámenia o odpade uchovávaných na palube v súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 201X/XX/EÚ.

(52) Štandardné formuláre potvrdenia o prijatí odpadu vydávané v súlade s článkom 7 smernice 201X/XX/EÚ.

(53) Osvedčenie o výnimke vydávané v súlade s článkom 9 smernice 201X/XX/EÚ.

Článok 22
Zmena smernice 2010/65/EÚ

Smernica 2010/65/EÚ sa mení takto:

V bode A prílohy sa bod 4 mení takto:

„4. Oznámenie odpadu z lodí vrátane zvyškov

Články 6 a 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 201X/XX/EÚ.“

Článok 23
Zrušenie

Smernica 2000/59/ES sa zrušuje.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu.

Článok 24
Preskúmanie

Komisia túto smernicu vyhodnotí a výsledky hodnotenia predloží Európskemu parlamentu a Rade najneskôr sedem rokov po nadobudnutí jej účinnosti.

Článok 25
Transpozícia

1. Členské štáty prijmú a uverejnia najneskôr do 31. decembra 2020 zákony, iné právne predpisy a správne ustanovenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení.

   Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 26
Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 27
Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*