

Uzasadnienie

Potrzeba i cel projektu ustawy

W związku z wejściem w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 7.6.2019, str. 116), zwanej dalej „Dyrektywą w sprawie Portowych Urządzeń Odbiorczych”, konieczne jest przyjęcie ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków oraz wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955), zwanej dalej „Ustawą o zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza przez Statki” oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2021 r. poz. 779 i 784), zwanej dalej „Ustawą o Odpadach”.

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

Istnieje potrzeba uchylecia obecnie obowiązującej Ustawy o portowych urządzeniach odbiorczych i opracowania nowego projektu ustawy w związku z licznymi zmianami wprowadzonymi Dyrektywą w sprawie Portowych Urządzeń Odbiorczych. Nowelizacja obowiązujących przepisów skutkowałaby naruszeniem konstrukcji i spójności Ustawy o Portowych Urządzeniach Odbiorczych.

Powyższe przepisy UE wymagają transpozycji do polskiego prawa do dnia 28 czerwca 2021 r. Z uwagi na konieczność pilnej transpozycji przepisów Dyrektywy 2019/883, Projektodawca proponuje, aby ustawa weszła w życie po upływie 3 miesięcy od ogłoszenia w Dzienniku Ustaw. Dynamika implementacji przepisów ustawy do prawa krajowego jest zdeterminowana potrzebą przyjęcia pozostałych rozporządzeń wykonawczych w celu zapewnienia całkowitej transpozycji przepisów dyrektywy. Powyższe jest konieczne dla właściwej realizacji zadań nałożonych na administrację morską, a które zdeterminowane są przyjęciem przedmiotowych rozwiązań prawnych na szczeblu unijnym.

Projekt ustawy zawiera przepisy w celu dokonania całkowitej transpozycji przepisów Dyrektywy w sprawie Portowych Urządzeń Odbiorczych i co do zasady nie zawiera przepisów wychodzących ponad jej materię. Zmiany względem obecnie obowiązujących przepisów wynikają z potrzeby dostosowania krajowego systemu prawnego do Dyrektywy w Sprawie Portowych Urządzeń Odbiorczych. Wyjątek stanowi przewidywana nowelizacja art. 20f Ustawy o Zapobieganiu Zanieczyszczania Morza przez Statki, której celem jest harmonizacja systemu raportowania o wodach balastowych z systemem raportowania o odpadach, oraz zmiana art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy o odpadach w celu dostosowania ogólnego reżimu odpadowego do systemu gospodarowania odpadami ze statków.

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

Stan faktyczny

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

Obecne regulacje międzynarodowe, w szczególności Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1987 r. poz.101 i 102, z późn. zm.) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680), zwana dalej „Konwencją MARPOL”, określają warunki pod jakimi statki mogą dokonywać zrzutu odpadów do mórz oraz kategorie odpadów, które muszą być zdane do urządzeń odbiorczych. Co do zasady, na terenie Morza Bałtyckiego zakazany jest zrzut odpadów przez statki. W polskim porządku prawnym obowiązki wynikające z Konwencji MARPOL są między innymi konkretyzowane przez Ustawę o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza przez Statki. Co do zasady Ustawa o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza przez Statki wprowadza obowiązek każdorazowego zdania w porcie odpadów ze statku. Statki są zwolnione z tego

obowiązku w sytuacjach określonych w ustawie, tj., kiedy posiadają wystarczającą przestrzeń do przechowywania odpadów do momentu przybycia do następnego portu lub jeśli kursują na liniach regularnych i uzyskały indywidualne zwolnienie właściwego dyrektora urzędu morskiego.

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

W tym miejscu należy wskazać, że w 2019 r. odebrano w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej następujące ilości odpadów ze statków:

1) w porcie morskim w Szczecinie:

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

2) w porcie morskim w Świnoujściu:

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

3) w porcie morskim w Gdańsku:

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

4) w porcie morskim Gdynia:

- odpady wymienione w załączniku I do Konwencji MARPOL: 8279 m³;
- odpady wymienione w załączniku IV do Konwencji MARPOL: 1951 m³;
- odpady wymienione w załączniku V do Konwencji MARPOL: 7867 m³;
- odpady wymienione w załączniku VI do Konwencji MARPOL: 490m³.

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

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

Budowa nowych terminali w portach powoduje również zmiany strukturalne w ruchu do portów. Zmienia się ilość i wielkość statków wpływających i wypływających obsługiwanych

przez dany port, jak również dzięki rozbudowie infrastruktury drogowej i kolejowej, zwiększa się znacznie ruch przewozowy, przeładunkowy i do portów dociera coraz więcej ładunków finalnych. Ze względu na wskazane zmiany zwiększa się popyt na portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków i ich przepustowość. Czynnikiem wpływającym na poprawę sytuacji zbyt małej przepustowości portowych urządzeń do odbioru odpadów może być rozwój nowych technologii obróbki odpadów jeszcze na statku.

Wymienione wyżej aspekty powinny być analizowane przez podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi. W przypadku stwierdzenia znacznych zmian w działalności portu w stosunku do wcześniejszych danych uwzględnionych we wcześniej uzgodnionym planie gospodarowania odpadami ze statków, podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi powinny podjąć działania w kierunku aktualizacji tych planów.

Różnice między dotychczasowym stanem prawnym a projektem ustawy

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

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

Zakresowo projekt ustawy odpowiada Ustawie o Portowych Urządzeniach Odbiorczych.

Art. 2 projektu ustawy wyłącza z zakresu stosowania ustawy okręty marynarki wojennej i inne statki państwowe oraz statki uczestniczące w usługach portowych w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 3.3.2017, str.). Na gruncie obecnie obowiązujących przepisów brak wyraźnego wyłączenia z zakresu ich stosowania statków świadczących usługi portowe.

Art. 3 projektu ustawy określa terminy zdefiniowane. W projekcie ustawy przewidziano następujące zmiany w zakresie definicji obecnie zawartych w Ustawie o Portowych Urządzeniach Odbiorczych:

- 1) wprowadzono definicję „biernie poławianych odpadów” (ust. 1 pkt 1), która obejmuje odpady zebrane w sieci podczas operacji połowowych;
- 2) wprowadzono definicję „Narodowego Systemu SafeSeaNet” (ust. 1 pkt 6), która odwołuje się do Narodowego Systemu SafeSeaNet, o którym mowa w art. 91 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2020 r. poz. 680 oraz z 2021 r. poz. 234), zwanej dalej „Ustawą o Bezpieczeństwie Morskim”;
- 3) wprowadzono szerszą zakresowo definicję „odpadów ze statków” (ust. 1 pkt 7), która obejmuje wszelkie odpady, włączając w to pozostałości ładunkowe, które wytwarzane są podczas eksploatacji statku lub ładunku i rozładunku oraz czyszczenia, i które objęte są zakresem stosowania załączników I, II, IV, V i VI do Konwencji MARPOL, a także biernie poławiane odpady. Obecnie obowiązujące przepisy nie obejmują pozostałości ładunkowych oraz odpadów wyszczególnionych w załączniku II do Konwencji MARPOL. Jednocześnie jednoznacznie określono, że odpady ze statków stanowią odpady w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy o odpadach;
- 4) uaktualniono definicję „odpowiedniej przepustowości urządzeń odbiorczych” (ust. 1 pkt 8) poprzez wyraźne określenie, że przy ocenie, czy urządzenia odbiorcze są odpowiednie należy uwzględnić potrzeby operacyjne użytkowników portu lub przystani morskiej, wielkość oraz położenie geograficzne portu lub przystani morskiej, rodzaj statków zawijających do portu lub przystani morskiej oraz zwolnienia udzielone na podstawie art. 10 ust. 14 Ustawy o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki;
- 5) zmieniono definicję „portów i przystani morskich” (ust. 1 pkt 12), która obecnie obejmuje port lub przystań morską oraz przystanie plażowe w rozumieniu art. 2 pkt 2 i 2a ustawy o portach i przystaniach morskich, z uwzględnieniem kotwicowisk wchodzących w skład ich infrastruktury;
- 6) uszczegółowiono definicję „pozostałości ładunku” (ust. 1 pkt 14), zgodnie, z którą termin ten oznacza pozostałości jakichkolwiek ładunków na pokładzie lub w ładowniach, czy zbiornikach, które pozostają po zakończonych operacjach

załadunku i rozładunku, wraz z nadwyżkami po ładowaniu i rozładowaniu oraz resztkami, zarówno w stanie mokrym, jak i suchym, lub zawiesiny w wodzie przepływającej, z wyłączeniem pyłu ładunku pozostającego na pokładzie po zamiataniu oraz pyłów na powierzchniach zewnętrznych statku;

- 7) wprowadzono definicję „przetwarzania” (ust. 1 pkt 15), która odpowiada definicji zawartej w Ustawie o Odpadach;
- 8) wprowadzono definicję „rekreacyjnej jednostki pływającej” (ust. 1 pkt 16), która odpowiada definicji, którą projekt ustawy wprowadza do Ustawy o Zapobieganiu Zanieczyszczenia Morza przez Statki;
- 9) wprowadzono autonomiczną definicję „statku” (ust. 1 pkt 17), która odpowiada definicji zawartej w Ustawie o Zapobieganiu Zanieczyszczania Morza przez Statki;
- 10) wprowadzono definicję „statku rybackiego” (ust. 1 pkt 18), która odpowiada definicji zawartej w Ustawie o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza przez Statki.

Art. 4 ust. 1 projektu ustawy wskazuje do jakich podmiotów stosuje się ustawa, a są to:

- a) statki korzystające z portów lub przystani morskich,
- b) podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi, które zwykle przyjmują statki objęte zakresem projektu ustawy,
- c) inne podmioty zarządzające terenami znajdującymi się w granicach portów lub przystani morskich.

W odróżnieniu od obowiązującej Ustawy o Portowych Urządzeniach Odbiorczych, projekt ustawy wyraźnie włącza w zakres jej stosowania jedynie porty i przystanie morskie, które zwykle przyjmują statki, do których stosują się projektowane przepisy.

Ust. 2 odsyła do art. 10 Ustawy o zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza przez Statki w odniesieniu do obowiązków statków dotyczących gospodarki odpadami.

Dodaje się art. 4d., który reguluje zakres obowiązków przedsiębiorcy wprowadzającego do obrotu narzędzia połowowe zawierające tworzywa sztuczne.

Art. 5 projektu ustawy określa obowiązki podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi w zakresie dostępu do urządzeń odbiorczych. Istotną zmianą przewidzianą w projekcie ustawy jest wprowadzenie wymogu zapewnienia selektywnej zbiórki odpadów. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na opisaną powyżej zmianę terminu

zdefiniowanego „odpowiednia przepustowość urządzeń odbiorczych”, określająca wymagania, jakie powinny spełniać urządzenia odbiorcze.

Art. 6 projektu ustawy nakłada na podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązek zapewnienia odbioru odpadów ze statku. W porównaniu z Ustawą o Portowych Urządzeniach Odbiorczych, projekt ustawy nakłada na porty obowiązek odbioru szerszego zakresu odpadów ze statków, w tym pozostałości ładunku i odpady wymienione w II załączniku do Konwencji MARPOL, które nie są objęte zakresem obecnie obowiązujących przepisów. Jednocześnie projekt ustawy zobowiązuje podmioty zarządzające portem lub przystanią morską do wydania pokwitowania odbioru odpadów ze statku. W tym zakresie przewidziano również w projekcie ustawy delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego tryb i formę wydania wspomnianego pokwitowania. Z obowiązku wydania pokwitowania odbioru odpadów zwolnione są przystanie morskie, które posiadają jedynie samoobsługowe urządzenia odbiorcze. Dyrektor urzędu morskiego wprowadza do Narodowego Systemu SafeSeaNet informacje o nazwach i lokalizacji przystani morskich zwolnionych z obowiązku wydania pokwitowania. W zakresie obowiązków podmiotów dokonujących naprawy, wymiany, montażu lub demontażu, znajdujących się na statku urządzeń i instalacji zawierających substancje zubożające warstwę ozonową, w ust. 6 omawianego przepisu, projekt ustawy odwołuje się do aktualnie obowiązującego rozporządzenia WE, tj. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1005/2009 z dnia 16 września 2009 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz. Urz. WE L 286 z 31.10.2009, str. 13).

Art. 7 projektu ustawy nakłada na podmioty zarządzające portami i przystaniami morskimi obowiązek zapewnienia odpowiedniego i aktualnego przeszkolenia dla pracowników obsługujących urządzenia odbiorcze, którego nie przewidywała Ustawa o Portowych Urządzeniach Odbiorczych. Szkolenie powinno być powtórzone w przypadku wprowadzenia istotnych zmian w zakresie sposobu odbioru odpadów ze statków.

Art. 8 projektu ustawy nakłada na podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązek sporządzania co dwa lata raportu obejmującego dane dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania urządzeń odbiorczych. Na gruncie obecnie obowiązujących przepisów wspomniane raporty składane są co 5 lat. Obowiązek ten nie wynika wprost z Dyrektywy PRF, lecz służy realizacji obowiązku sprawozdawczego nałożonego na państwa członkowskie, o którym mowa w art. 8 ust. 7 Dyrektywy w sprawie Portowych Urządzeń do Odbioru Odpadów. Na podstawie tych przepisów państwa członkowskie zapewniają gromadzenie

danych dotyczących objętości i ilości biernie poławianych odpadów oraz przekazują te dane Komisji Europejskiej, która co dwa lata publikuje zbiorcze sprawozdanie. Na podstawie danych z raportów dyrektor urzędu morskiego przygotowuje zbiorcze zestawienie dotyczące objętości i ilości biernie poławianych odpadów, które następnie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zobowiązany jest przekazać do Komisji Europejskiej.

Art. 9 projektu ustawy nakłada na podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi obowiązki informacyjne dotyczące procesu odbioru odpadów ze statków. W porównaniu do Ustawy o Portowych Urządzeniach Odbiorczych, projekt ustawy przewiduje obowiązek podania informacji w języku polskim i angielskim oraz ich wprowadzenia przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską do Narodowego Systemu SafeSeaNet.

Art. 10 projektu ustawy nakłada na podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązek informowania o braku dostępności odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie lub przystani morskiej zawinięcia statku, jeśli jest w posiadaniu wspomnianych danych.

Art. 11 projektu ustawy ustanawia procedurę zgłaszania informacji o braku odpowiednich urządzeń odbiorczych. Istotną zmianą w porównaniu do obowiązującej Ustawy o Portowych Urządzeniach Odbiorczych jest umożliwienie zgłaszania nieprawidłowości w państwach trzecich za pośrednictwem polskich organów administracji, które zobowiązane są w tej sprawie przekazać zgłoszenie IMO oraz państwu, którego zgłoszenie dotyczy. Ponadto, projekt ustawy przewiduje ujednoczenie procedur dokonywania zgłoszeń nieprawidłowości w polskich, jak i zagranicznych portach lub przystaniach morskich.

Art. 12 projektu ustawy nakłada na podmiot zarządzający portem lub przystanią morską obowiązek opracowania planu gospodarowania odpadami ze statków. W porównaniu z obecnym stanem prawnym przewidziano szereg zmian w projekcie ustawy. Ust. 2 umożliwia przygotowanie wspólnego planu gospodarowania odpadami ze statków dla bezpośrednio sąsiadujących ze sobą portów lub przystani morskich znajdujących się w tym samym województwie. W ust. 4 rozszerzono krąg podmiotów, z którymi powinny być konsultowane plany gospodarowania odpadami poprzez dodanie do niego odbiorców odpadów ze statków, organizacji realizujących obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz organizacje społeczne. Zgodnie z ust. 6 plany gospodarowania odpadami ze statków powinny być ponownie zatwierdzane co 5 lat. Na podstawie obecnie obowiązujących przepisów ponowne zatwierdzenie odbywa się co 3 lata. Ponadto, ust. 7 wprowadza obowiązek ponownego zatwierdzenia planów w przypadku znaczących zmian w funkcjonowaniu portów

lub przystani morskich. Ust. 8 zawiera przykładowe wyliczenie sytuacji, które należy uznać za znaczące zmiany w rozumieniu ust. 7. Jednocześnie w przypadku ponownego zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statku, podmiot zarządzający portem lub przystanią morską zobowiązany jest do przeprowadzenia ponownych konsultacji. Ponadto, stosownie do ust. 11 podmiot zarządzający małym portem, innym niż ten, o którym mowa w art. 2 pkt 3 ustawy o portach i przystaniach morskich, lub przystanią morską o charakterze niehandlowym i o nieczęstym lub niewielkim ruchu wyłącznie rekreacyjnych jednostek pływających, może złożyć do organu administracji właściwego do zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków wniosek o zwolnienie go z obowiązku przygotowania planu gospodarowania odpadami ze statków. Warunkiem uzyskania zwolnienia jest posiadane przez te podmioty portowych urządzeń odbiorczych zintegrowanych z systemem gospodarowania odpadami komunalnymi zarządzanymi przez gminę lub w jej imieniu.

Art. 13 projektu ustawy normuje kwestię opłat ponoszonych przez statki za odprowadzenie i przetwarzanie odpadów innych niż pozostałości ładunkowe. Projektowane przepisy wprowadzają liczne zmiany względem obecnego stanu prawnego. Zdefiniowano opłatę pośrednią, do wnoszenia której zobowiązane są statki każdorazowo przy zawinięciu do portów i przystani morskich. Zgodnie z ust. 4 opłata pośrednia powinna w pełni pokrywać koszty administracyjne obsługi urządzeń odbiorczych oraz przynajmniej 30% całkowitych bezpośrednich kosztów odprowadzenia odpadów ze statków. Jednocześnie w ramach opłaty pośredniej powinny być przyjmowane wszystkie odpady wyszczególnione w załączniku V do Konwencji MARPOL pod warunkiem, że statek nie zdaje ich w nadmiernej ilości, tj. jeśli ich ilość przekracza maksymalną pojemność magazynowania statku, która deklarowana jest zgodnie z zasadami ustalonymi w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, o którym mowa w art. 10 ust. 5 Ustawy o zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki. Projekt ustawy przewiduje również prawo statków do zdania biernie poławianych odpadów bez ponoszenia dodatkowych opłat. Za koszt odbioru i przetwarzania odpadów nieuwzględnionych w opłacie pośredniej, porty mogą pobierać opłatę dodatkową. Przepisy projektu ustawy nie stoją jednak na przeszkodzie, aby odbiór odpadów ze statków był w całości pokrywany przez odpowiednio skalkulowaną opłatę pośrednią. Kolejną istotną zmianą przewidzianą przez projekt ustawy jest jasne określenie w ust. 11 i ust. 12 kryteriów, na podstawie których może być różnicowana wysokość opłat. Należy w tym kontekście podkreślić, że obecnie często spotykana praktyka polegająca na różnicowaniu ilości odpadów, które statek może zdać w ramach opłaty za odbiór odpadów ze statków w zależności od

ostatniego portu zdania odpadów, nie jest zgodna z projektowanymi przepisami. Na podstawie ust. 15 z obowiązku wnoszenia opłaty pośredniej za odpady wyłączono statki przebywające na kotwiczowisku bez zamiaru wejścia do portu lub przystani morskiej.

Art. 14 projektu ustawy zobowiązuje statek do pokrycia kosztów zdania pozostałości ładunku do portowych urządzeń odbiorczych. W związku z faktem, że pozostałości ładunku mają często wartość gospodarczą, koszt ich odbioru nie jest objęty zakresem opłat, o których mowa w ust. 13 projektu ustawy. Jednocześnie zgodnie z ust. 4 niniejszy artykuł nie stosuje się do sytuacji, w których odbiorca ładunku zapewni odbiór pozostałości ładunku ze statku. Celem tego przepisu jest umożliwienie kontynuacji dotychczasowej praktyki zgodnie, z którą to odbiorca ładunku zapewniał odbiór pozostałości ładunkowych.

Art. 15 projektu ustawy upoważnia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich do dokonywania kontroli przestrzegania i stosowania przepisów ustawy w portach i przystaniach morskich. Jednocześnie, wspomniane organy mogą występować w charakterze oskarżycieli publicznych w sprawach o wykroczenia. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest właściwym organem kontrolnym w sprawach dotyczących portów i przystani morskich, w stosunku do których zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje właściwy terenowo dyrektor urzędu morskiego. W stosunku do pozostałych portów lub przystani morskich odpowiedzialność za przeprowadzenie kontroli spoczywa na właściwym terenowo dyrektorze urzędu morskiego.

Art. 16 projektu ustawy określa obowiązki organów administracji w przypadku otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 11 ust. 2 projektu ustawy. Projektowany przepis wskazuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej jako właściwy organ do przekazania zgłoszenia do IMO lub państwa trzeciego.

Art. 17 projektu ustawy określa obowiązki ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich w przypadku otrzymania zgłoszenia od IMO lub państwa trzeciego o nieprawidłowościach w polskich portach, w zakresie odbioru odpadów ze statków. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w przypadku otrzymania zgłoszenia o nieprawidłowościach, zobowiązany jest przeprowadzić kontrolę lub przekazać zgłoszenie do dyrektora właściwego urzędu morskiego, który następnie zobowiązany jest przeprowadzić postępowanie kontrolne we wskazanym porcie lub przystani morskiej. O wynikach postępowania kontrolnego minister właściwy do spraw gospodarki morskiej informuje państwo zgłaszające oraz IMO zgodnie z zasadami określonymi w cyrkularzu IMO sygnatura: MEPC.1/Circ.834/Rev.

Art. 18 projektu ustawy wprowadza przepisy przewidujące odpowiedzialność za wykroczenia dla osób upoważnionych przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską do organizacji procesu gospodarki odpadami, którzy nie będą realizować wspomnianych obowiązków zgodnie z zasadami przewidzianymi w projekcie ustawy.

Art. 19 projektu ustawy wprowadza sankcje administracyjne, które mogą być nałożone na podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi za nieprzestrzeganie przepisów niniejszej ustawy. Celem ustanowienia sankcji administracyjnych, które nie zostały inkorporowane do Ustawy o Portowych Urządzeniach Odbiorczych, jest dostosowanie przepisów regulujących funkcjonowanie portowych urządzeń odbiorczych do pozostałych przepisów środowiskowych. Co do zasady ustawy z zakresu prawa ochrony środowiska wprowadzają dotkliwe kary administracyjne za nieprzestrzeganie obowiązków środowiskowych. Jednocześnie wprowadzenie omawianych przepisów sankcyjnych służy zapewnieniu efektywności prawa UE, którego implementacje stanowi projekt niniejszej ustawy.

Art. 20 projektu ustawy zakłada wymierzanie kar administracyjnych, o których mowa w art. 19 projektu ustawy w drodze decyzji administracyjnej zgodnie z procedurą przewidzianą w przepisach działu IVA ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735).

Art. 21 ust. 1 projektu ustawy wprowadza zmiany do Ustawy o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki. Projektowane przepisy przewidują zmiany w następującym zakresie:

- 1) nowelizacji art. 4 poprzez dokonanie zmian terminów zdefiniowanych polegających na:
 - a) uszczegółowieniu definicji „statku” poprzez wprowadzenie statku rybackiego do przykładowego katalogu jednostek objętych niniejszą definicją,
 - b) wprowadzeniu definicji „portu lub przystani morskiej” oraz wskazanie, że w ich skład wchodzi również kotwicowiska będące częścią infrastruktury portowej. Ponadto, objęto tą definicją również przystanie plażowe, gdyż stanowią one porty w rozumieniu art. 2 pkt 9 Dyrektywy w sprawie portowych Urządzeń Odbiorczych,
 - c) wprowadzeniu definicji „odpadów ze statków” odpowiadającej definicji inkorporowanej do projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków,

- d) wprowadzeniu definicji „urządzeń odbiorczych” odpowiadającej definicji inkorporowanej do projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków,
- e) wprowadzeniu definicji „rekreacyjna jednostka pływająca”, która oznacza statek sportowy o długości kadłuba wynoszącej 2,5 m lub większej,
- f) wprowadzeniu definicji „dostatecznej pojemności magazynowania”, która oznacza wystarczającą ilość miejsca do przechowywania odpadów na statku od momentu wypłynięcia z portu lub przystani morskiej do zawinięcia do następnego portu lub przystani morskiej, z uwzględnieniem odpadów, które prawdopodobnie zostaną wytworzone podczas rejsu,
- g) wprowadzeniu definicji „ustalonego harmonogramu podróży”, która oznacza ruch oparty o opublikowany lub planowany rozkład wypłynięć i wpłynięć do określonych portów lub przystani morskich albo powtarzające się odcinki podróży pozwalające rozpoznać ich cykliczny charakter,
- h) wprowadzeniu definicji „regularnych zawinięciach do portów lub przystani morskich”, która oznacza powtarzające się podróże tego samego statku, tworzące stały wzór pomiędzy określonymi portami lub przystaniami morskimi albo serię rejsów z i do tego samego portu lub przystani morskiej bez pośrednich zawinięć,
- i) wprowadzeniu definicji „częstych zawinięć do portów lub przystani morskich”, która oznacza wizyty statku w tym samym porcie lub przystani morskiej co najmniej raz na dwa tygodnie,
- j) wprowadzeniu definicji „Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego”, którego funkcjonowanie przewidziane jest na gruncie ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim,
- k) wprowadzeniu definicji „Systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej”, którego funkcjonowanie przewiduje prawo unijne,
- l) wprowadzeniu definicji „GISIS”, która oznacza Światowy Zintegrowany System Informacji Żeglugowej ustanowiony przez IMO;

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

- a) w ust. 2 odmiennie określono krąg statków zobowiązanych do raportowania o odpadach znajdujących się na statku poprzez wskazanie, że obowiązek ten obejmuje statki o pojemności 300 ton brutto i większe, przy czym wyłączono statki rybackie, statki zabytkowe, rekreacyjne

jednostki pływające o długości mniejszej niż 45 metrów. Podkreślić należy, że na gruncie projektu ustawy nie wszystkie statki rybackie będą wyłączone z obowiązku raportowania o odpadach, lecz jedynie te jednostki, których długość jest mniejsza niż 45 metrów,

b) w ust. 7 przewidziano wyjątki od obowiązku każdorazowego zdania odpadów przez statki, które w uproszczeniu dotyczą sytuacji, w których statek posiada wystarczającą pojemność magazynową odpadów do czasu przybycia do następnego portu,

c) w ust. 8 określono, że dostateczna pojemność magazynowania odpadów na statku, czynnik istotny dla określenia czy statek może być zwolniony z obowiązku zdania odpadów, o którym mowa powyżej, powinna być obliczana zgodnie z kryteriami przyjętymi w akcie wykonawczym Komisji Europejskiej, o którym mowa w art. 7 ust. 4 Dyrektywy w sprawie Portowych Urządzeń Odbiorczych,

d) w ust. 11 określono, że brak odpowiednich urządzeń odbiorczych w następnym porcie lub przystani morskiej zawinięcia statku, który uniemożliwia skorzystania zwolnienia z obowiązku zdania odpadów, powinien być stwierdzony na podstawie danych dostępnych w Systemie SafeSeaNet Unii Europejskiej lub GISIS,

e) w ust. 12 zobowiązano kapitana statku lub jego przedstawiciela do wprowadzenia danych zawartych w pokwitowaniu odbioru odpadów do Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego oraz w ust. 13 wprowadzono obowiązek przechowywania tych danych na statku przez co najmniej dwa lata,

f) w ust. 14 zmieniono zasady udzielania przez dyrektora urzędu morskigo, w drodze decyzji administracyjnej, zwolnienia od obowiązku wcześniejszego powiadomienia o odpadach, każdorazowego zdawania odpadów ze statku przed opuszczeniem portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej. Do najistotniejszych zmian należy nałożenie na statek obowiązku wykazania istnienia porozumienia zawartego z portem, w którym zamierza on regularnie zdawać odpady. Jednocześnie o tym porozumieniu muszą być poinformowane wszystkie porty zawinięcia statku,

g) w ust. 15 określono, że zwolnienia, o którym mowa powyżej, udziela się na okres odpowiadający terminowi obowiązywania umowy zawartej z portem, lecz na okres nie dłuższy niż 2 lat,

h) w ust. 16 nałożono na dyrektora urzędu morskigo obowiązek informowania za pośrednictwem Narodowego Systemu SafeSeaNet o zwolnieniach, o których mowa powyżej,

i) w ust. 18 doprecyzowano, że statek ma obowiązek zdać odpady pomimo posiadania zwolnienia, o którym mowa w ust. 14, jeżeli nie posiada on dostatecznej pojemności magazynowania przeznaczonej na wszystkie odpady, które zostały zgromadzone i które powstaną podczas planowanego rejsu statku do następnego portu lub przystani morskiej zawinięcia,

j) w ust. 20 przewidziano zwolnienie statków przebywające na kotwicowisku, bez zamiaru wejścia do portu, z obowiązku informowania o odpadach i ich zdawania,

k) w ust. 21 wyłączono stosowanie art. 10 do statków uczestniczących w usługach portowych w rozumieniu art. 1 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 3.3.2017, str. 1);

- 3) zmianę brzmienia art. 20F ust. 5 poprzez wskazanie Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego jako właściwego systemu do raportowania o ilościach wód balastowych i przeprowadzonych operacjach balastowych. Celem niniejszej zmiany jest harmonizacja systemu raportowania o wodach balastowych i odpadach;
- 4) dodanie do art. 26 pkt 4, który jednoznacznie określa kompetencje dyrektorów urzędów morskich do kontrolowania przestrzegania i stosowania przez statki przepisów dotyczących gospodarki odpadami. Należy podkreślić w tym miejscu, że dyrektorzy urzędów morskich powinni rozdzielić obowiązki związane z przeprowadzeniem kontroli pomiędzy inspekcją państwa portu i inspektoratem ochrony środowiska morskiego. Ponadto należy wskazać, że Dyrektywa w sprawie Portowych Urządzeń Odbiorczych nakłada na państwa członkowskie obowiązek kontroli 15% ogólnej liczby pojedynczych statków zawijających rocznie do portów lub przystani morskich;
- 5) w art. 28a skreślenie wyrazów „i pozostałości ładunkowych” w związku ze zmianą definicji odpadów ze statków, która obecnie obejmuje pozostałości ładunku;
- 6) w art. 36a dodano pkt 10, który wprowadza karę administracyjną za nieinformowanie o odpadach na statku;
- 7) w art. 37 dodano pkt 23, który wprowadza karę administracyjną za niewywiązanie się przez kapitana lub innego odpowiedzialnego członka załogi z obowiązku zdania odpadów przez statek zgodnie z przepisami ustawy. Należy podkreślić, że

wprowadzenie powyższych sankcji administracyjnych jest niezbędne do zapewnienia efektywności przepisów dotyczących odpadów ze statków oraz w celu wywiązania się z obowiązków nałożonych przez prawo UE.

Ust. 2 projektu ustawy zakłada zmianę art. 3 ust. 1 pkt 32 Ustawy o Odpadach w celu określenia podmiotu uznawanego za wytwórcę odpadów ze statku. Zmiana definicji wytwórcy odpadów nie jest wprost przewidziana w Dyrektywie w sprawie Portowych Urządzeń Odbiorczych. Wynika jednak z potrzeby dostosowania ogólnego reżimu odpadowego do systemu gospodarowania odpadami ze statków. Należy podkreślić, że wytwórca odpadów posiada liczne obowiązki na podstawie ustawy o odpadach. Spełnienie tych obowiązków przez statki o obcej przynależności wiązałyby się z nieproporcjonalnymi obciążeniami dla tych jednostek. W związku z tym, istnieje konieczność wskazania podmiotów świadczących usługi odbioru odpadów w porcie lub przystani morskiej jako wytwórców odpadów odbieranych ze statków.

Art. 23 projektu ustawy przewiduje, że pierwszy raport dotyczący funkcjonowania i wykorzystania urządzeń odbiorczych powinien być złożony do dnia 15 marca 2022 r. i obejmować okres od wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2021 r.

Art. 24 projektu ustawy przewiduje, że w ciągu 8 miesięcy od wejścia w życie ustawy podmioty zarządzające portem lub przystanią morską są zobowiązane do złożenia do zatwierdzenia planu gospodarowania odpadami ze statków dostosowanego do powyżej omawianych przepisów. Jednocześnie plany gospodarowania odpadami ze statków sporządzone na podstawie Ustawy o Portowych Urządzeniach Odbiorczych pozostaną w mocy do momentu zatwierdzenia nowego uaktualnionego planu, lecz nie dłużej niż rok od wejścia w życie projektu ustawy. Wszelkie postępowania dotyczące zatwierdzenia planów gospodarowania odpadami ze statków prowadzone na podstawie Ustawy o Portowych Urządzeniach będą kontynuowane na podstawie przepisów niniejszego projektu ustawy.

Art. 25 projektu ustawy zakłada pozostawienia w mocy aktów wykonawczych wydanych na podstawie Ustawy o Portowych Urządzeniach Odbiorczych oraz art. 10 Ustawy o zapobieganiu Zanieczyszczaniu Morza przez Statki w jego obecnym brzmieniu do momentu wydania nowych rozporządzeń. Utrzymanie wspomnianych aktów prawnych jest niezbędne dla zapewnienia niezakłóconego funkcjonowania systemu odbioru odpadów ze statków w procesie przejściowym, tj. uchwalania aktów wykonawczych przewidzianych w niniejszym projekcie ustawy.

W art. 27 projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

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

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

Do projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, w zakresie czynności wymagających przetwarzania danych osobowych przewidzianych m.in. w art. 12 ust. 4, mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27.04.2016 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 (ogólnie rozporządzenie o ochronie danych) (dalej: rozporządzenie 2016/679) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

W szczególności, zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42), projekt ustawy nie podlega konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

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

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

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.