

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Czyste porty, czyste morza – portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków

(2018/C 461/18)

<p>Sprawozdawca: Spyros SPYRIDON (EL/EPL), członek rady gminy Poros</p> <p>Dokument źródłowy: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, uchylającej dyrektywę 2000/59/WE i zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE oraz dyrektywę 2010/65/UE</p> <p align="center">COM(2018) 33 final</p>

I. ZALECANE POPRAWKI

Poprawka 1

Art. 5 ust. 4

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Państwa członkowskie oceniają oraz zatwierdzają plan odbioru i zagospodarowania odpadów, monitorują jego realizację oraz zapewniają jego ponowne zatwierdzenie co najmniej raz na trzy lata po jego zatwierdzeniu lub ponownym zatwierdzeniu oraz po każdorazowym wprowadzeniu znaczących zmian w funkcjonowaniu portu. Zmiany te obejmują między innymi zmiany strukturalne w ruchu do portu, rozwój nowej infrastruktury, zmiany popytu i zapewnienie portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz nowe techniki obróbki na statku.</p>	<p>Państwa członkowskie oceniają oraz zatwierdzają plan odbioru i zagospodarowania odpadów, monitorują jego realizację oraz zapewniają jego ponowne zatwierdzenie co najmniej raz na pięć lat po jego zatwierdzeniu lub ponownym zatwierdzeniu oraz po każdorazowym wprowadzeniu znaczących zmian w funkcjonowaniu portu. Zmiany te obejmują między innymi zmiany strukturalne w ruchu do portu, rozwój nowej infrastruktury, zmiany popytu i zapewnienie portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz nowe techniki obróbki na statku.</p>

Uzasadnienie

Przedłużenie okresu przeglądu pozwoli portom lepiej ocenić skuteczność stosowania planu. Pozostaje możliwość wcześniejszego dostosowania i przeglądu w przypadku istotnych zmian. Poprawka ta jest zgodna z prowadzonymi obecnie dyskusjami w Parlamencie i Radzie.

Poprawka 2

Art. 7 ust. 4

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Informacje, o których mowa w ust. 2, przechowywane są na statku przez co najmniej dwa lata oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich.</p>	<p>Informacje, o których mowa w ust. 2, przechowywane są do celów referencyjnych przez co najmniej dwa lata oraz są udostępniane na żądanie właściwym organom państw członkowskich.</p>

Uzasadnienie

UE powinna unikać tworzenia przeszkód biurokratycznych, jeżeli nie jest to konieczne. Pokwitowania wystawiane dla statku za odprowadzone odpady mogą być przechowywane w formie elektronicznej jako zeskanowana kopia.

Poprawka 3

Art. 8 ust. 4

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Opłaty te mogą być zróżnicowane w odniesieniu do między innymi do kategorii, rodzaju i wielkości statku oraz rodzaju rozkładu, zgodnie z którym statek się porusza, jak również w odniesieniu do usług świadczonych poza normalnymi godzinami pracy w porcie.	Opłaty te mogą być zróżnicowane w odniesieniu do między innymi do kategorii, rodzaju i wielkości statku oraz rodzaju działalności i rozkładu, zgodnie z którym statek się porusza, jak również w odniesieniu do usług świadczonych poza normalnymi godzinami pracy w porcie.

Uzasadnienie

Poprawka ułatwia wprowadzanie zwolnień dla żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (np. statków typu ro-ro). Statki te regularnie zawijają do tych samych portów, ale różnią się od tych, które obsługuje regularne linie, ponieważ niekoniecznie mają określoną trasę. Zarówno w obecnym systemie, jak i zgodnie z omawianą dyrektywą nadal nie można by dokonywać wyraźnego zróżnicowania opłat.

Propozycja obejmuje też statki pomocnicze działające wewnątrz portu.

Poprawka 4

Art. 8 ust. 6

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
W celu zapewnienia, że opłaty są sprawiedliwe, przejrzyste, niedyskryminujące oraz odzwierciedlają koszty działalności portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz usług dostępnych i, w stosownych przypadkach, wykorzystywanych, wielkość opłat oraz podstawy ich wyliczenia należy udostępnić użytkownikom portu.	W celu zapewnienia, że opłaty są sprawiedliwe, przejrzyste, niedyskryminujące oraz odzwierciedlają koszty działalności portowych urządzeń do odbioru odpadów oraz usług dostępnych, w tym zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym koszty rekompensaty, które nie mogą przekroczyć odpowiednich kosztów oraz rozsądnego zysku bez nadmiernej rekompensaty , wielkość opłat oraz podstawy ich wyliczenia należy udostępnić użytkownikom portu.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka wprowadza całkowitą jasność, że działania dotyczące odbioru odpadów i ich zagospodarowania, obowiązkowe zarówno dla portów jak i dla statków, są usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym. Przepis podkreśla środowiskowy wymiar tych działań.

Poprawka 5

Art. 12 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Państwa członkowskie ustanawiają procedury dotyczące kontrolowania statków rybackich o pojemności brutto poniżej 100 GT, a także rekreacyjnych jednostek pływających o pojemności brutto poniżej 100 GT, w celu zapewnienia zgodności działań z mającymi zastosowanie wymogami niniejszej dyrektywy.	Państwa członkowskie ustanawiają uproszczone procedury dotyczące kontrolowania statków rybackich o pojemności brutto poniżej 100 GT, a także rekreacyjnych jednostek pływających o pojemności brutto poniżej 100 GT, w celu zapewnienia zgodności działań z mającymi zastosowanie wymogami niniejszej dyrektywy i z zasadą proporcjonalności .

II. ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

Działalność na morzu jest integralną częścią gospodarki o obiegu zamkniętym

1. Z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji i strategię dotyczącą gospodarki o obiegu zamkniętym. Krzewienie publicznej i korporacyjnej świadomości ekologicznej i wprowadzanie konkretnych polityk na rzecz zmniejszenia ilości odpadów i ponownego wykorzystania produktów i materiałów przyczyni się do zrównoważonego rozwoju.
2. Z zadowoleniem przyjmuje więc fakt, że omawiana dyrektywa została włączona do strategii dotyczącej gospodarki o obiegu zamkniętym. Mimo iż zanieczyszczenie morza jest głównie spowodowane działalnością na lądzie, nie należy zapominać, że jest również wynikiem działalności człowieka na morzu.
3. Przypomina, że konwencja MARPOL określa ramy gospodarki odpadami powstającymi na statkach, ale nie zawiera mechanizmów egzekwowania. Omawiana dyrektywa wprowadza zatem zgodność europejskiego prawodawstwa ze zobowiązaniami wynikającymi z traktatów międzynarodowych, a zarazem wyjaśnia praktyczne, prawne i ekonomiczne dane i obowiązki dotyczące dostępu do statków w portach UE.
4. Żałuje, że państwa członkowskie do tej pory różnie interpretowały przepisy poprzedniej dyrektywy, co prowadziło do niejasności dla użytkowników, władz portowych i urzędów odbioru odpadów.
5. Podkreśla, że obecne wyzwanie polega na stworzeniu zachęt do odprowadzania odpadów w portach bez nakładania nieproporcjonalnych obciążeń finansowych na statki i bez wprowadzania nadmiernych procedur administracyjnych.
6. Zgadza się z wnioskiem Komisji dotyczącym właściwego zagospodarowania odpadów ze statków na lądzie, który stanowi istotny krok na drodze do osiągnięcia celów ochrony środowiska.
7. Podkreśla pilną potrzebę ograniczenia powstawania odpadów z tworzyw sztucznych oraz wspierania gospodarki o obiegu zamkniętym.
8. W związku z tym podkreśla, że szczególne znaczenie ma wspieranie gospodarki o obiegu zamkniętym na pokładzie statków. Będzie to wymagać przeszkolenia załóg i pasażerów w zakresie sortowania i prawidłowego przechowywania odpadów. Szkolenia i selektywna zbiórka odpadów to niezbędne i powodujące koszty działania wstępne do ponownego użycia odpadów, co należy wziąć pod uwagę w ustalaniu cen za usługi portowe.
9. Aby poprawić zagospodarowanie odpadów ze statków i propagować gospodarkę o obiegu zamkniętym, należy umożliwić przedsiębiorstwom żegludowym wybór przedsiębiorstw odpowiedzialnych za odbiór odpadów z katalogu podmiotów certyfikowanych w tym celu.

Istotny regionalny wymiar dyrektywy

10. Nową dyrektywę będzie musiało wdrożyć w UE ponad 700 portów. Do tych portów zawija około 750 000 statków rocznie ze wszystkich państw członkowskich. Należy wziąć pod uwagę fakt, że statki te wytwarzają rocznie od pięciu do siedmiu milionów ton pozostałości olejowych i ponad milion ton odpadów stałych.

11. Zauważa możliwe oddziaływanie nowej dyrektywy na porty regionalne, szczególnie w regionach najbardziej oddalonych i na obszarach graniczących z portami w krajach trzecich, które nie będą objęte dyrektywą. Przykładowo koszty budowy niezbędnej infrastruktury, obowiązkowe opłaty i obowiązkowe odprowadzanie odpadów zwiększą koszty administracyjne portów, które to koszty zostaną przerzucone na użytkowników, a tym samym negatywnie wpłyną na konkurencyjność, szczególnie w przypadku portów regionalnych.

12. Zwraca uwagę, że swoboda każdego państwa członkowskiego w zakresie kształtowania systemu opłat może prowadzić do dyskryminacji regionalnej, jeżeli chodzi o odpowiedzialność za odbiór odpadów i partycypację w kosztach infrastruktury i zarządzania, w związku z czym konieczne jest ustanowienie ścisłej kontroli UE nad metodą obliczania opłat proponowanych przez każde państwo członkowskie.

13. Jest również zaniepokojony tym, że jeżeli dyrektywa zostanie wdrożona przez porty UE, a podobne środki nie zostaną podjęte w odniesieniu do portów krajów trzecich, zwłaszcza w basenach morskich, będzie ona miała jedynie ograniczony wpływ na środowisko.

14. Za bardzo pozytywny uznaje regionalny wymiar, jaki Komisja nadała kwestii gospodarowania odpadami przez porty, poczynając od art. 5 proponowanej dyrektywy. Dzięki temu państwa członkowskie, władze lokalne i regionalne oraz użytkownicy portów będą mogli opracować plany odbioru i zagospodarowania odpadów z odpowiednim uwzględnieniem każdego portu, w zależności od lokalnych możliwości i potrzeb; pozwala to również na szersze planowanie regionalne bez wykluczania ewentualnych partnerstw transgranicznych.

15. W związku z powyższymi względami finansowymi i środowiskowymi proponuje, by poczyniono starania w celu szerszego stosowania dyrektywy do wszystkich portów w basenach morskich i na obszarach sąsiadujących, przez tworzenie zachęt i nagród oraz przez bardziej kompleksowe programy współpracy w zakresie gospodarki odpadami.

16. Z zadowoleniem przyjmuje dywersyfikację programów, która odzwierciedla dokładną sytuację i możliwości poszczególnych portów, w zależności od rodzaju obsługiwane go ruchu.

17. Zwraca uwagę, że zgodnie z zasadą pomocniczości władze portowe muszą nadal mieć niezbędną swobodę w ustalaniu opłat i należności portowych; wzywa te władze do dołożenia wszelkich możliwych starań, aby zapewnić, by opłaty były naliczane z zachowaniem pełnej przejrzystości i proporcjonalności, zgodnie z przepisami dyrektywy.

18. Popiera pięcioletni cykl wprowadzania zmian w programach odbioru i zagospodarowania.

19. Przewiduje, że proponowana dyrektywa wywrze pozytywny wpływ na badania w zakresie gospodarowania odpadami i na konkurencyjność regionów Europy w zakresie turystyki i jakości życia.

Zwiększona przejrzystość procedur pozytywnym krokiem

20. Podkreśla, że pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych również powinny być właściwie unieszkodliwiane, a nie zrzucane do morza. W związku z tym apeluje do Komisji o przedstawienie wytycznych dotyczących właściwego zagospodarowania tych pozostałości, natomiast państwa członkowskie powinny następnie zbadać, w jaki sposób można by postępować z tego rodzaju pozostałościami na poziomie portu.

21. Uznaje, że sektor rybołówstwa jest zarówno źródłem, jak i ofiarą odpadów morskich. Aby rozwiązać problem biernie odławianych śmieci, z powodzeniem podjęto lokalne inicjatywy, takie jak „Połowy śmieci”, w ramach których biernie odławiane śmieci mogą być bezpłatnie usuwane, nawet jeśli port pobiera bezpośrednie opłaty za dostarczenie odpadów. Przyjmując z zadowoleniem wprowadzenie „systemu bez specjalnych opłat” KR pragnie podkreślić, że biernie odławiane śmieci, będące potencjalnym źródłem dochodów portowej placówki odbiorczej, gdy są poddawane recyklingowi, powinny być nadal dostarczane bezpłatnie, niezależnie od ich ilości, aby zapewnić sprawny przebieg procesu zbierania i transportu odpadów do zakładów recyklingu. Oznaczałoby to, że jeśli statek rybacki ma do dostarczenia tylko biernie odłowione śmieci, nie powinien on być zobowiązany do uiszczenia żadnej opłaty.

22. Proponuje w związku z tym, by rozważyć możliwość włączenia pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych do odpadów do odprowadzenia objętych jednolitą opłatą, w szczególności w regionach objętych systemem ochrony środowiska i kontroli emisji, takich jak region Morza Bałtyckiego.

23. Zwraca uwagę, że wprowadzenie jednolitej opłaty stanowiłoby istotną zachętę do odprowadzania odpadów. Zauważa jednak, że nie przyjęto żadnych środków w celu ograniczenia wytwarzania odpadów u źródła, co jest sprzeczne z zasadą „zanieczyszczający płaci”.
24. Zwraca uwagę, że może nie być możliwe oparcie wyliczania wysokości jednolitej opłaty na prognozowanym rzeczywistym zapotrzebowaniu przedsiębiorstw odbierających odpady, co może utrudniać jej określenie w przejrzysty sposób.
25. Zwraca uwagę, że procedury w portowych urządzeniach do odbioru muszą być szybkie i skuteczne, aby unikać niepotrzebnych opóźnień i dodatkowych kosztów dla statków.
26. Proponuje, by wprowadzić jednoznaczne uregulowanie w odniesieniu do przedsiębiorstw żeglugowych dotyczące możliwości wyboru – z listy certyfikowanych podmiotów – przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw odpowiedzialnych za odbiór i zagospodarowanie odpadów w zależności od ich rodzaju.
27. Z zadowoleniem przyjmuje zamiar określenia koncepcji „statku ekologicznego” jako krok, który mógłby doprowadzić do obniżenia opłat i który jest zgodny z zasadą „zanieczyszczający płaci”. Należy jednak, by dyskutować na ten temat i definiować „statki ekologiczne” raczej na szczeblu międzynarodowym, a nie na szczeblu europejskim.
28. Przypomina, że brak kontroli lub nadmiernie wysokie opłaty mogą prowadzić do wyrzucania odpadów do morza, co będzie miało szkodliwe skutki nie tylko dla środowiska, ale również dla gospodarki okolicznych regionów i ekosystemów morskich.
29. Podkreśla, że działalność portów sama w sobie jest szkodliwa dla środowiska naturalnego. Należy zatem koniecznie jasno uzmysłowić właściwym organom, że koszty odbioru i zagospodarowania odpadów – jako wspólny obowiązek statków i portów – w żadnym wypadku nie mogą stanowić działalności generującej zysk dla portów.
30. Wzywa Komisję do rozważenia możliwości ustalenia obniżonych opłat dla statków żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.
31. Zauważa, że materiały nadające się do recyklingu należą do statku: przetwarzanie takich materiałów może być rentowne i prowadzone do celów komercyjnych. Należy uwzględnić ten istotny aspekt w opłatach za odprowadzanie odpadów zbieranych na morzu i pochodzących z nich materiałów nadających się do recyklingu.
32. Jednocześnie wzywa właściwe organy i podmioty gospodarcze do dalszego rozwoju systemów wykorzystania odpadów morskich, co wniesie czynny wkład w gospodarkę o obiegu zamkniętym.
33. Wzywa Komisję do dalszego doprecyzowania pojęcia „dostatecznej ilości miejsca przeznaczonego na odpady” we współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską, tak by ograniczyć swobodę portów w jej określaniu i zmniejszyć związaną z tym niepewność dla użytkowników.
34. Apeluje o wprowadzenie ograniczenia czasowego dla szybkiego zakończenia cyfryzacji procedur powiadamiania i kontroli oraz ujednoczenia wymaganych dokumentów w odniesieniu do wszystkich portów.
35. Uważa, że informowanie operatorów statków i władz portowych o ewentualnych karach w przypadku naruszenia przepisów w znacznym stopniu przyczyni się do przejrzystości nowego systemu, jak i jego przestrzegania.
36. Wzywa w związku z tym państwa członkowskie do ustalenia w miarę możliwości jednolitego systemu kar, aby zapobiegać nieuczciwej konkurencji i przetrzymywaniu odpadów na statku do czasu zawinięcia do portu o korzystniejszych warunkach.
37. Uznaje, że wniosek Komisji jest zgodny z zasadami pomocniczości i proporcjonalności w zakresie wdrażania przepisów dotyczących portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków w całej UE.

Bruksela, dnia 10 października 2018 r.

Karl-Heinz LAMBERTZ

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów