



**KANCELARIA  
SENATU**

BIURO LEGISLACYJNE

Warszawa, 17 maja 2022 r.

## **Opinia do ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków**

**(druk nr 709)**

### **I. Cel i przedmiot ustawy**

Projektodawcy wskazują w uzasadnieniu do projektu ustawy, iż w związku z wejściem w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 07.06.2019, str. 116), zwanej dalej „dyrektywą PRF”, konieczne jest przyjęcie nowej ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków oraz wprowadzenie zmian do ustawy: z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 poz. 457), z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955) oraz z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2022 r. poz. 699).

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), która implementowała 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).

W uzasadnieniu do projektu ustawy podkreśla się, że dyrektywa PRF wprowadza obowiązek jej implementacji do krajowego porządku prawnego do dnia 28 czerwca 2021 r.

Ustawa z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, zwana dalej także „ustawą”, zawiera przepisy w celu dokonania całkowitej

transpozycji przepisów dyrektywy PRF i co do zasady nie zawiera przepisów wychodzących ponad jej materię. Zmiany względem obecnie obowiązujących przepisów wynikają z potrzeby dostosowania krajowego systemu prawnego do dyrektywy PRF.

Jak wcześniej podkreślono w związku z wejściem w życie dyrektywy PRF, istnieje potrzeba dostosowania polskiego systemu prawnego do unijnego reżimu odbioru odpadów ze statków. W czasie eksploatacji statków są generowane liczne odpady, które w wyniku zrzutu do morza mogą stanowić zagrożenie dla morskiej flory i fauny. Pomimo, że większość odpadów znajdujących się w morzach jest generowana przez źródła lądowe, to statki również w istotny sposób przyczyniają się do zanieczyszczenia mórz. Obecne regulacje międzynarodowe, w szczególności Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1987 r. poz. 101 i 102, z późn. zm.) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680), zwana dalej „Konwencją MARPOL”, określają warunki, pod jakimi statki mogą dokonywać zrzutu odpadów do mórz, oraz kategorie odpadów, które muszą być zdane do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Co do zasady na obszarze Morza Bałtyckiego jest zakazany zrzut odpadów przez statki. W polskim porządku prawnym obowiązki wynikające z Konwencji MARPOL są między innymi konkretyzowane przez ustawę z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, która co do zasady wprowadza obowiązek każdorazowego zdania w porcie odpadów ze statku. Statki są zwolnione z tego obowiązku w sytuacjach określonych w ustawie, tj. kiedy posiadają wystarczającą przestrzeń do przechowywania odpadów do chwili przybycia do następnego portu lub jeżeli kursują na liniach regularnych i uzyskały indywidualne zwolnienie właściwego dyrektora urzędu morskiego.

Istnienie systemu odbioru odpadów w portach, w tym odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków jest niezbędne do umożliwienia statkom wywiązania się z obowiązków z zakresu gospodarki odpadami. W tym kontekście istotne jest również skonstruowanie reżimu opłat za odbiór odpadów ze statków w sposób, który nie tworzy zachęty do nielegalnego zrzutu odpadów do morza.

Dyrektywa PRF nakłada na porty obowiązek odbioru odpadów ze statków i jednocześnie rozszerza definicję „odpadów ze statków” względem poprzednio

obowiązujących przepisów przez uwzględnienie w jej zakresie m.in. odpadów, o których mowa w załączniku VI do Konwencji MARPOL, oraz pozostałości ładunkowych, w tym objętych zakresem stosowania załącznika II do Konwencji MARPOL, tzn. szkodliwych substancji ciekłych. Przepisy Unii Europejskiej również precyzyjniej określają warunki, jakie powinny spełniać urządzenia w portach, aby móc uznać je za odpowiednie. Zgodnie z art. 4 ust. 2 dyrektywy PRF portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków powinny być dostosowane do potrzeb statków zwykle korzystających z portu przy uwzględnieniu: potrzeb operacyjnych użytkowników portu, wielkości oraz położenia geograficznego portu, rodzaju statków zawijających do portu i zwolnień udzielonych od obowiązku zdawania odpadów. Jednocześnie dyrektywa PRF wprowadza obowiązek dostosowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków do przyjmowania posegregowanych odpadów. Zgodnie z art. 7 ust. 2 dyrektywy PRF porty zobowiązane są do wydania pokwitowania statkom, które zdały odpady. Dyrektywa PRF zmienia również zasady obliczania opłat za odbiór odpadów ze statków. Celem prawodawcy unijnego jest zachęcenie portów do przyjęcia systemu „no-special-fee”, czyli ustanowienie stałej opłaty pobieranej od statków niezależnie od ilości zadawanych odpadów. Założenie to jest realizowane przez wprowadzenie w art. 8 ust. 2 lit. a dyrektywy PRF obowiązku pobierania pośredniej opłaty od każdego statku wchodzącego do portu. Opłata pokrywa koszty odbioru i przetwarzania odpadów ze statków (z wyłączeniem pozostałości ładunkowych) w zakresie określonym przez art. 8 ust. 2 lit. b–f dyrektywy PRF. Unijne regulacje nie stoją na przeszkodzie, aby całkowity koszt zdania odpadów ze statków był pokrywany przez opłatę pośrednią. Zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy PRF odbiór odpadów ze statków w zakresie wykraczającym poza ten, który pokrywa opłata pośrednia, jest dokonywany za opłatą obliczaną na podstawie rodzajów oraz ilości odpadów faktycznie odprowadzonych przez statek. Statki są obowiązane do zdawania do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków wszystkich odpadów, których nie mogą legalnie zrzucić do morza. Dyrektywa PRF ponadto harmonizuje wyjątki od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów ze statków, wprowadza również szereg obowiązków informacyjnych, które są realizowane przez Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (system SafeSeaNet). Obejmują one m.in. informowanie o danych zawartych w: pokwitowaniu zdania odpadów ze statków, wcześniejszym powiadomieniu o odpadach ze statków, indywidualnych świadectwach zwolnienia statków z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów ze statków. Jednocześnie do systemu SafeSeaNet powinny być wprowadzone informacje dotyczące zasad zdawania odpadów

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

Ustawa przewiduje implementację wyżej opisanych zmian wprowadzonych dyrektywą PRF. Projektowane przepisy uaktualniają i uzupełniają definicje ustawowe. Ustawa zakłada między innymi rozszerzenie zakresu definicji „odpadów ze statków” w celu objęcia nią wszelkich odpadów powstających na statkach. Ponadto nakłada na porty i przystanie morskie obowiązek utrzymania odpowiednich portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków (dostosowanych do kryteriów wyszczególnionych w dyrektywie PRF), odbioru odpadów ze statków oraz wydania pokwitowania. Ustanawiane przepisy przewidują również zobowiązanie portów i przystani morskich do opracowywania planów gospodarowania odpadami ze statków, obowiązek przedkładania co dwa lata raportów oraz inne obowiązki informacyjne.

Ustawa implementuje również zasady ustalania opłat za odbiór odpadów ze statków przewidziane przez dyrektywę PRF. System opłat przewidziany w ustawie stanowi materializację określonej w dyrektywie PRF zasady „zanieczyszczający płaci”, która koncentruje ciężar ponoszenia opłat na armatorach statków zawijających do portów lub przystani morskich. Projektodawca wyróżnił trzy rodzaje opłat: **pośrednią** (stanowiącą *novum* zgodne z unijną zasadą „*no-special-fee*”) – uiszczaną przez armatora statku zawijającego do danego portu lub przystani morskiej niezależnie od faktu zdawania odpadów do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, **dodatkową** – pobieraną przez podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi w sytuacji, gdy następuje odbiór odpadów nieobjętych opłatą pośrednią i **specjalną** – pobieraną, gdy odbiór odpadów ze

statków następuje na warunkach, które nie zostały przewidziane w przyjętych planach gospodarowania odpadami ze statków. Tak zdefiniowany system opłat ma zapewnić podmiotom zarządzającym portami lub przystaniami morskimi stosowną rekompensatę kosztów ponoszonych w zakresie gospodarowania odpadami ze statków.

Ustawa określa ogólne zasady systemów opłat obowiązujących w portach i przystaniach morskich, które są ustalane przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską. Opłaty zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”, będącą istotą dyrektywy PRF, są uiszczane przez statek na rzecz ww. podmiotów. Opłaty obejmują kategorie kosztów i przychodów netto związanych z funkcjonowaniem portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków i zarządzaniem nimi określonych w załączniku do ustawy (który odpowiada załącznikowi 4 do dyrektywy PRF).

Ustawą upoważnia się ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich do dokonywania kontroli przestrzegania i stosowania jej przepisów.

Ustawa wprowadza przepisy przewidujące odpowiedzialność za wykroczenia dla osób upoważnionych przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską do organizacji procesu gospodarowania odpadami ze statków, które nie będą realizować obowiązków zgodnie z zasadami przewidzianymi w ustawie. Jednocześnie, w celu zapewnienia efektywności proponowanym uregulowaniom, ustawa umożliwia nakładanie administracyjnych kar pieniężnych na podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi za nieprzestrzeganie jej przepisów.

Dokonywana ustawą nowelizacja ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 poz. 457) ma charakter porządkowy. Zapewnia aktualność – zawartemu w zmienianym przepisie – odesłaniu.

Ustawą dokonuje się także nowelizacji ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955) w celu implementacji obowiązków nałożonych na statki przez dyrektywę PRF. Przewiduje się aktualizację i rozszerzenie pojęć zdefiniowanych zawartych w art. 4 ww. ustawy. Ponadto nowelizacja zakłada nadanie nowego brzmienia art. 10 tej ustawy, który określa obowiązki statków w zakresie informowania o odpadach ze statków, zdawania ich do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz ustanawia odstępstwa od tych wymagań. Zmiana ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki jest również istotna z perspektywy

implementacji zobowiązań inspekcyjnych przewidzianych przez dyrektywę PRF, gdyż jednoznacznie określa ona kompetencję dyrektorów urzędów morskich w tym zakresie. Ponadto przewiduje się wprowadzenie przepisów penalizujących brak realizacji obowiązku informacyjnego w zakresie zdawania odpadów do portowych urzędzeń do odbioru odpadów ze statków.

Zmiana w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699) ma na celu określenie podmiotu uznawanego za wytwórcę odpadów ze statku. Zmiana definicji wytwórcy odpadów nie jest wprost przewidziana w dyrektywie PRF, wynika jednak z potrzeby dostosowania ogólnego reżimu odpadowego do systemu gospodarowania odpadami ze statków. Należy podkreślić, że wytwórca odpadów posiada liczne obowiązki na podstawie ustawy o odpadach. Spełnienie tych obowiązków przez statki o obcej przynależności wiązałoby się z nieproporcjonalnymi obciążeniami dla tych jednostek. W związku z tym istnieje konieczność wskazania podmiotów świadczących usługi odbioru odpadów w porcie lub przystani morskiej jako wytwórców odpadów odbieranych ze statków.

Ustawa ma wejść w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

## **II. Przebieg prac legislacyjnych**

Projekt ustawy (druk sejmowy nr 2223) pochodził z przedłożenia rządowego. Projekt wpłynął do Sejmu w dniu 9 maja 2022 r. i został skierowany do I czytania do Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Komisja po przeprowadzeniu pierwszego czytania i rozpatrzeniu projektu ustawy na posiedzeniu w dniu 11 maja 2022 r. rekomendowała jego przyjęcie w brzmieniu zaproponowanym w sprawozdaniu (druk sejmowy nr 2237). W trakcie drugiego czytania nie zgłoszono wniosków legislacyjnych. W trzecim czytaniu w dniu 12 maja 2022 r. projekt ustawy poparło 452 posłów, nikt nie był przeciw, zaś 2 posłów wstrzymało się od głosu.

W trakcie prac nad projektem w Sejmie nie dokonano w odniesieniu do niego istotnych zmian merytorycznych.

## **III. Uwagi szczegółowe**

- 1) art. 5 pkt 14 ustawy. W zawartym w ustawie o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków słowniczku używanych w tej ustawie określeń i skrótów, zawarto

definicję określenia „statek rybacki”. Należy zauważyć, że wskazane określenie nie zostało użyte w żadnym innym miejscu ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków. Mając na względzie regułę zawartą w § 21 ust.1 pkt 2 Zasad techniki prawodawczej, zgodnie z którą w tzw. słowniczku pojęciowym ustawy zamieszcza się objaśnienia **użytych w ustawie** określeń i skrótów, proponuje się skreślenie pkt 14 w art. 5.

**Propozycja poprawki:**

- w art. 5 skreśla się pkt 14;
- 2) art. 7 ust. 6 pkt 3 ustawy. Mając na względzie zapewnienie spójności terminologicznej tego przepisu z pozostałymi przepisami ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków odnoszącymi się do pojęcia „odpadów ze statków” oraz dyrektywę wyrażoną w § 10 Zasad techniki prawodawczej stanowiącą, że do oznaczania jednakowych pojęć używa się jednakowych określeń, proponuje się następującą poprawkę redakcyjną.

**Propozycja poprawki:**

- w art. 7 w ust. 6 w pkt 3 po wyrazie „odpadów” dodaje się wyrazy „ze statków”;
- 3) art. 12 ust. 2. Zgodnie z art. 12 ust. 2 w przypadku stwierdzenia przez kapitana statku o polskiej przynależności zawijającego do portu lub przystani morskiej **w państwie trzecim** niewłaściwego funkcjonowania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zgłasza on niezwłocznie te nieprawidłowości do właściwego ze względu na miejsce rejestracji statku dyrektora urzędu morskiego. Mając na uwadze zasadę określoności przepisów prawa należy unikać ujmowania rozwiązań prawnych w sposób nieprecyzyjny, niejednoznaczny i powodujący wątpliwości prawne oraz posługiwania się przez ustawodawcę pojęciami niezdefiniowanymi, gdyż w konsekwencji może to prowadzić do stwierdzenia, że dana regulacja nie może być uznana za poprawną z punktu widzenia zasad stanowienia prawa. W art. 12 w ust. 2 ustawy wprowadzone zostało niezdefiniowane dla potrzeb ustawy pojęcie „państwo trzecie”. Należy rozważyć, czy w celu wykluczenia możliwości wystąpienia ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych, nie należy wprowadzić do ustawy przepisu definiującego to pojęcie. Jeżeli intencją ustawodawcy było, aby przez „państwem trzecie” rozumieć państwo inne

niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, rekomenduje się przyjęcie następującej poprawki.

**Propozycja poprawki:**

- w art. 12 w ust. 2 wyrazy „w państwie trzecim” zastępuje się wyrazami „w państwie niebędącym państwem członkowskim Unii Europejskiej”;
- 4) art. 13 ust. 3 ustawy. W myśl wskazanego przepisu podmiot zarządzający portem lub przystanią morską przed zatwierdzeniem planu gospodarowania odpadami ze statków przeprowadza jego konsultacje z użytkownikami portu lub przystani morskiej, odbiorcami odpadów ze statków, organizacjami realizującymi obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz organizacjami społecznymi. Wydaje się, że przywołany przepis w sposób lakoniczny i niewystarczający reguluje proces konsultowania planu gospodarowania odpadami ze statków. Brak jest chociażby przepisów regulujących kwestie terminów do składania, a także sposobu uwzględnienia uwag zgłoszonych w wyniku konsultacji. Podkreślenia wymaga, że przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach przewidują w przypadku opracowywania projektów planów gospodarki odpadami stosowanie przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, dotyczących udziału społeczeństwa w ochronie środowiska oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Wątpliwości budzi, czy wskazana powyżej regulacja zawarta w ustawie o odpadach, znajdzie zastosowanie w trakcie opracowywania planu gospodarowania odpadami ze statków – w kontekście zapisów art. 4 ust. 2 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków;
- 5) art. 14 ust. 1 pkt 9 ustawy. Z uwagi fakt, iż w art. 13 ust. 3 i 4 ustawodawca reguluje kwestie dotyczące przeprowadzania konsultacji planu gospodarowania odpadami ze statków, a nie projektu tego planu, mając na względzie zapewnienie spójności terminologicznej w ramach ustawy proponuje się rozważenie wprowadzenia następującej poprawki w art. 14 ust. 1 pkt 9.

**Propozycja poprawki:**

- w art. 14 w ust. 1 w pkt 9 skreśla się wyraz „projektu”;



- 6) art. 26 ust. 4 pkt 1 ustawy. Zgodnie ze wskazanym przepisem przeprowadzający kontrolę jest uprawniony do wstępu **wraz z rzeczoznawcami** i niezbędnym sprzętem na teren portu lub przystani morskiej przez całą dobę. Nie jest jasne, kto zdaniem ustawodawcy może być uznany za „rzeczoznawcę”, czy może to być dowolna osoba bądź podmiot wskazany przez przeprowadzającego kontrolę w momencie rozpoczęcia kontroli. Nie zostało to dookreślone chociażby w upoważnieniu do przeprowadzenia kontroli. Wydaje się, że ta kwestia powinna zostać doprecyzowana przez ustawodawcę;
- 7) art. 30 ust. 1 pkt 9 oraz art. 31 ust. pkt 6 ustawy. Wskazane przepisy: karny i karnoadministracyjny poddają penalizacji sporządzenie planu gospodarowania odpadami ze statków niezgodnie z wymaganiami określonymi w art. 13 ust. 3 i 4 oraz art. 14. Niezwykle istotne przy redagowaniu przepisów karnych jest zachowanie zasady dostatecznej określoności w prawie karnym (*nullum crimen sine lege certa*), która stanowi wycinek zasady *nullum crimen sine lege*. Na gruncie Konstytucji omawianą zasadę wywodzi się z art. 42 ust. 1, który ustanawia również zasadę wyłączności ustawy w stanowieniu prawa karnego oraz z art. 31 ust. 3. Stawia ona przed przepisem prawa karnego wymóg bycia na tyle precyzyjnym, aby nie dochodziło do rozbieżnych interpretacji rozszerzających lub zawężających zakres penalizacji. W orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego dotyczącym prawa karnego podkreśla się, że istotne jest jednoznaczne wskazanie, kto może popełnić dany czyn zabroniony, jakie są jego znamiona oraz jaka kara grozi za jego popełnienie. Wyznacza ona granicę norm blankietowych. Ustawodawca powinien tworzyć normy prawnokarne w taki sposób, aby nie pozostawiać ich adresatom oraz organom stosującym prawo wątpliwości co do tego, czy określone zachowanie wypełnia znamiona typu czynu. Niedopuszczalne jest bowiem, aby jednostka nie była do końca świadoma, czy za dane zachowanie grozi jej określona sankcja.

W świetle powyższego wątpliwości budzi redakcja przepisów art. 30 ust. 1 pkt 9 oraz art. 31 ust. pkt 6 co do tego, za jakie działania ponosi się odpowiedzialność karną. Tak jak podniesiono w uwadze nr 4 przepis art. 13 ust. 3 „w sposób lakoniczny i niewystarczający reguluje proces konsultowania planu gospodarowania odpadami ze statków”, we wskazanej jednostce redakcyjnej nie zawarto żadnych wymagań w zakresie procesu konsultacji – wskazano jedynie (w sposób mało precyzyjny) katalog podmiotów, które należy uwzględnić w konsultacjach. Mogą pojawić się pytania: jak

określić ten katalog, kto będzie decydował, z którymi podmiotami plan będzie konsultowany, czy obowiązek konsultacji odnosi się np. do wszystkich organizacji społecznych, kto będzie określał, czy konsultacje zostały przeprowadzone należycie i zgodnie z wymaganiami, jeżeli w przepisie nie sprecyzowano wymagań. Ponadto należy zwrócić uwagę, że w art. 14 ust. 2 zawarto fakultatywne elementy planu gospodarowania odpadami ze statków, natomiast wskazane przepisy karne penalizują sporządzenie planu niezgodnie z wymaganiami określonymi zarówno w ust. 1, jak i ust. 2 w art. 14. Zwrócenia uwagi wymaga również redakcja zakresu podmiotowego omawianych przepisów karnych – poddają one odpowiedzialności osoby albo podmioty **sporządzające** plany gospodarowania odpadami ze statków, pod czas gdy w art. 13 ust. 1 ustawa mówi, że właściwe podmioty **opracowują** plany.

Na marginesie odnośnie wprowadzenia w proponowanej ustawie o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków odpowiedzialności zarówno wykroczeniowej, jak i karnoadministracyjnej, za tak samo określone czyny albo delikty administracyjne należy zauważyć, że w art. 189b Kodeksu postępowania administracyjnego potwierdzono zasadę, że podmiotem deliktu administracyjnego mogą być zarówno osoby fizyczne, jak i jednostki organizacyjne, tym osoby prawne.

- 8) w art. 32 ust. 2 podkreślono, że określone w ustawie administracyjne kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa. W art. 111 pkt 12 ustawy o finansach publicznych, jako dochody podatkowe i niepodatkowe budżetu państwa zakwalifikowano grzywny, mandaty i inne kary pieniężne, o ile odrębne ustawy nie stanowią inaczej. Treść tego przepisu powoduje, że regulacje w ustawach szczególnych, zgodnie z którymi administracyjne kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa są zbędne ze względu na § 4 ust. 1 Zasad techniki prawodawczej (ustawa nie może powtarzać przepisów zamieszczonych w innych ustawach). W związku z tym rekomenduje się przyjęcie zaproponowanej poniżej poprawki.

**Propozycja poprawki:**

– w art. 32 skreśla się ust. 2.

*Mirosław Reszczyński*

*Główny legislator*