



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 19 януари 2018 г.
(OR. en)

5454/18
ADD 4

Междуетноститутуционално досие:
2018/0012 (COD)

TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор
Дата на получаване:	18 януари 2018 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	SWD(2018) 22 final
Относно:	РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО придружаващ Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за отмяна на Директива 2000/59/ЕО и за изменение на Директива 2009/16/ЕО и Директива 2010/65/ЕС

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2018) 22 final.

Приложение: SWD(2018) 22 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 16.1.2018г.
SWD(2018) 22 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБООБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета

относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за отмяна на Директива 2000/59/ЕО и за изменение на Директива 2009/16/ЕО и Директива 2010/65/ЕС

{COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 21 final}

Обобщение (максимум 2 страници)
Оценка на въздействието във връзка с преразглеждането на Директива 2000/59/ЕО относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари
А. Необходимост от действия
В какво се изразява проблемът и защо той е проблем на равнището на ЕС?
1. Изхвърлянията на отпадъци в морето оказват отрицателно въздействие върху морската среда. Оценки на годишните количества: 31 000 m³ нефтосъдържащи отпадъци, битови отпадъчни води: 136 000 m³ и твърди отпадъци: 60 000 — 300 000 тона. 2. Свързаната с прилагането на директивата административна тежест (оценявана на 127 милиона евро/година) се отразява отрицателно на морските транспортни дейности.
Какви цели се преследват?
1. Да се защити морската среда, като се намали изхвърлянето в морето на отпадъци от експлоатацията на кораби, и да се даде принос за постигането на по-общите цели на кръговата икономика. 2. Да се улеснят морските дейности, като се намали административната тежест.
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?
Действия на равнището на ЕС са необходими, за да: - се постигне хармонизирано прилагане на договорените на международно равнище правила (MARPOL) за решаване на проблема с причиненото от кораби замърсяване; - се осигурят еднакви условия на конкуренция за пристанищата и техните ползватели, с цел да се повиши конкурентоспособността на сектора.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако няма такъв, каква е причината за това?
Вариант 1: Базов сценарий; Вариант 2: Минимално преразглеждане: целенасочени инициативи и малки законодателни корекции; Вариант 3: Привеждане в съответствие с MARPOL: по-нататъшно привеждане в съответствие с разпоредбите на MARPOL, особено в областта на незаконните изхвърляния на отпадъци в морето. Включване на проверките на ППС в процедурите за държавен пристанищен контрол; Вариант 4: Режим на ЕС за ППС, който надхвърля предвиденото в MARPOL: укрепване на режима на ЕС за ППС отвъд предвиденото в MARPOL: задължително предаване на <i>ВСИЧКИ</i> отпадъци от корабите; Подварианти 3Б и 4Б: Морски отпадъци: конкретно насочени към преодоляване на проблема с морските отпадъци от кораби. Преразглеждане на положението на риболовните кораби и плавателните съдове за отход в директивата. Предпочитаният вариант е вариант 3Б (привеждане в съответствие с MARPOL и допълнителни мерки по отношение на морските отпадъци).
Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?
Всички заинтересовани страни подкрепят преразглеждането и по-нататъшното хармонизиране на правилата на равнище ЕС. — Редица пристанища се противопоставят на въвеждането на 100 %-ова непряка такса за твърди отпадъци и предпочитат рационализиране на основните принципи за възстановяване на разходите (ВП 3 и 4). — Ползвателите на пристанища призовават за по-голяма прозрачност на таксите за отпадъци, подобряване на процедурите на консултации и хармонизиране на режима за освобождаване (ВП 3 и 4). — Повечето заинтересовани страни подкрепят по-нататъшното привеждане в съответствие с MARPOL (на обхвата и определенията) (ВП 3). Тъй като вариант 3Б обединява двете общи цели, той е вариантът, подкрепен от повечето заинтересовани страни.
В. Въздействие на предпочитания вариант
Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на

основните варианти)?
По отношение на околната среда: Предотвратява се значителна част от незаконните изхвърляния на отпадъци в морето и се дава важен принос към кръговата икономика. Трудно е да се даде количествен израз на ползите за околната среда, но те ще бъдат значителни, както личи от разходите за почистване (на плажовете) и щетите, които търпи риболовният сектор. По отношение на икономиката: Разходите за правоприлагане ще намалеят с около 286 000 евро, а административната тежест с около 6,5 милиона евро. По отношение на социалната среда: Очакват се допълнителни работни места в сектора на управление на отпадъците и в областта на туризма. Ще нарасне осведомеността по отношение на въздействието върху околната среда на морските отпадъци от източници в морето.
Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?
— Разходи за привеждане в съответствие, дължащи се на създаването на системи за разделно събиране на отпадъци в пристанищата, предоставянето на съоръжения за приемане на отпадъци от скруберни пречистващи инсталации и въвеждането на 100 %-ова непряка такса за твърди отпадъци. — Оперативни разходи от схеми за стимулиране на дейността, организиране на консултации за приемането/изменянето на планове за приемане и обработка на отпадъците.
Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?
Нарастване на възможностите за стопанска дейност и въздействие върху конкурентоспособността може да се очакват за: оператори на ППС , някои от които са МСП; както и за риболовния и развлекателния сектор , където предприятията са основно МСП.
Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?
Не. Очаква се регулаторните разходи да са ограничени и да бъдат компенсирани от очакваното нарастване на ефективността.
Ще има ли други значителни въздействия?
Положително въздействие върху иновациите и конкурентоспособността , по-специално в резултат на по-нататъшното развитие на концепцията за екологичния кораб и подобряването на управлението на отпадъците в пристанищата.
Пропорционалност?
Предпочитаният вариант на политика не надхвърля необходимите мерки за постигане на поставените цели.
Г. Последващи действия
Кога ще се извърши преглед на политиката?
Преглед на преразгледаната директива следва да се извърши седем години след влизането ѝ в сила, въз основа на набор от основни показатели за напредъка.