

Bruksela, 19 stycznia 2018 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0012 (COD)

5454/18
ADD 4

TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	18 stycznia 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	SWD(2018) 22 final
Dotyczy:	DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW towarzyszący dokumentowi: Wniosek w sprawie 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

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2018) 22 final.

Załącznik: SWD(2018) 22 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 16.1.2018r.
SWD(2018) 22 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

Wniosek w sprawie 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**

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

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków zmiany dyrektywy 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?
1. Zrzuty odpadów do morza, negatywny wpływ na środowisko morskie. Szacunki roczne: odpady olejowe 31 000 m³, ścieki: 136 000 m³ i śmieci: 60 000 – 300 000 ton. 2. Obciążenia administracyjne (szacowane na 127 mln EUR rocznie) związane z wdrażaniem dyrektywy, negatywnie wpływające na działalność transportu morskiego.
Jaki jest cel inicjatywy?
1. Ochrona środowiska morskiego poprzez ograniczenie zrzutów odpadów wytwarzanych przez statki do morza i wkład w realizację szerszych celów gospodarki o obiegu zamkniętym; 2. Ułatwienie operacji morskich poprzez zmniejszenie obciążeń administracyjnych.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?
Działanie na poziomie UE są konieczne, aby: - osiągnąć zharmonizowane wdrożenie uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym przepisów (konwencja MARPOL) w celu rozwiązania problemu zanieczyszczeń pochodzących ze statków; - zapewnić równe szanse dla portów i użytkowników portów w celu zwiększenia konkurencyjności sektora.
B. Rozwiązania
Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy istnieje wariant preferowany? Jeżeli nie, dlaczego?
Wariant 1: Scenariusz odniesienia Wariant 2: Minimalny przegląd: ukierunkowane inicjatywy i związane regulacje prawne Wariant 3: Dostosowanie do zapisów konwencji MARPOL: dalsze dostosowanie przepisów do zapisów konwencji MARPOL ze zwróceniem szczególnej uwagi na nielegalne zrzuty odpadów do morza. Włączenie inspekcji portowych urządzeń do odbioru odpadów do systemu inspekcji przeprowadzanej przez państwo portu; Wariant 4: Unijny system portowych urządzeń do odbioru odpadów wykraczający poza zapisy konwencji MARPOL: wzmocnienie systemu portowych urządzeń do odbioru odpadów wykraczającego poza wymogi konwencji MARPOL: obowiązek odprowadzania <i>wszelkich</i> odpadów ze statków; Warianty 3B i 4B: Odpady morskie: w szczególności dotyczą problemu odpadów morskich ze statków. Nowe zdefiniowanie w ramach dyrektywy pozycji statków rybackich i rekreacyjnych jednostek pływających. Preferowanym wariantem jest wariant 3B (dostosowanie przepisów do zapisów konwencji MARPOL z dodatkowym uwzględnieniem odpadów morskich).
Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?
Wszystkie zainteresowane strony z zadowoleniem przyjmują zmianę i sprzyjają dalszej harmonizacji przepisów na szczeblu UE. - Szereg portów sprzeciwia się stuprocentowym opłatom pośrednim za śmieci, preferuje natomiast usprawnienie głównych zasad zwracania kosztów (warianty 3 i 4). - Użytkownicy portów wzywają do większej przejrzystości opłat za odpady, lepszych procedur dotyczących konsultacji i harmonizacji zasad wyłączania z niektórych zobowiązań statków (warianty 3 i 4). - Większość zainteresowanych stron preferuje dalsze dostosowywanie przepisów do zapisów konwencji MARPOL (zakresu stosowania i definicji) (wariant 3). Ponieważ wariant 3B godzi dwa ogólne cele, jest to wariant popierany przez większość zainteresowanych stron.
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu
Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
Wskaźniki ekologiczne: ograniczenie znacznej części nielegalnych zrzutów odpadów do morza oraz wniesienie istotnego wkładu w gospodarkę o obiegu zamkniętym. Korzyści dla środowiska są trudne do oszacowania, ale będą znaczące, na co wskazują koszty operacji oczyszczania (plaż) i wysokość szkód poniesionych przez sektor rybołówstwa.

Wskaźniki gospodarcze: obniżenie kosztów egzekucji szacunkowo o 286 000 EUR oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych o ok. 6,5 mln EUR.
Wskaźniki społeczne: oczekiwane dodatkowe miejsca pracy w sektorze gospodarowania odpadami i turystyce; zwiększenie świadomości ekologicznej na temat odpadów morskich ze źródeł morskich.
Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
- Koszty przestrzegania przepisów wynikające z ustanowienia odrębnych systemów zbiórki odpadów w portach, zapewnienia portowych urządzeń do odbioru odpadów z płuczek i wprowadzenia stuprocentowej opłaty pośredniej za śmieci. - Koszty operacyjne działających systemów zachęt, organizowania konsultacji dotyczących przyjęcia/zmiany planów odbioru i zagospodarowania odpadów.
Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?
Można oczekiwać większych możliwości biznesowych i wpływu na konkurencyjność w przypadku: Operatorów portowych urządzeń do odbioru odpadów , z których część to MŚP; oraz sektora rybołówstwa i branży rekreacyjnej , w dużej mierze składających się z MŚP.
Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?
Nie. Oczekuje się, że koszty regulacyjne będą ograniczone i zostaną zrekompensowane oczekiwanym wzrostem wydajności.
Czy wystąpią inne znaczące skutki?
Pozytywny wpływ na innowacyjność i konkurencyjność , w szczególności wynikły z dalszego rozwoju koncepcji ekologicznego statku i poprawy gospodarowania odpadami w portach.
Proporcjonalność?
Preferowany wariant strategiczny nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia celów polityki.
D. Działania następne
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
Zmieniona dyrektywa powinna zostać poddana przeglądowi w ciągu siedmiu lat od jej wejścia w życie, w oparciu o zestaw podstawowych wskaźników postępu.