

Bruksela, 2 czerwca 2023 r.  
(OR. en)

10119/23

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2023/0171(COD)

---

TRANS 219  
MAR 79  
IA 131  
CODEC 1014  
OMI 48  
DROIPEN 82  
ENV 620

#### WNIOSEK

---

|                  |                                                                                                                                                             |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:              | Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)                                                                                |
| Data otrzymania: | 1 czerwca 2023 r.                                                                                                                                           |
| Do:              | Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej                                                                                                |
| Nr dok. Kom.:    | COM(2023) 273 final                                                                                                                                         |
| Dotyczy:         | Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery |

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 273 final.

Załącznik: COM(2023) 273 final



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.6.2023 r.  
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków  
oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane  
z zanieczyszczeniami**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

Niniejszy wniosek dotyczy zmiany dyrektywy 2005/35/WE<sup>1</sup> w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami zmienionej dyrektywą 2009/123/WE<sup>2</sup>.

Politykę zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków opracowano w latach 2000–2009 w następstwie dwóch poważnych wypadków morskich z udziałem statków Erika i Prestige, które spowodowały znaczne wycieki ropy naftowej<sup>3</sup>. Dyrektywa 2005/35/WE (zwana dalej „dyrektywą SSP” lub „dyrektywą”) reguluje sankcje za nielegalne zrzuty ropy naftowej i szkodliwych substancji ciekłych ze statków do morza. Nie wszystkie odpady wytwarzane na statkach muszą być odprowadzane w portach. Niektóre z nich mogą być zrzucone do morza. Nielegalny zrzut oznacza zrzut ze statku, który nie spełnia odpowiednich przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), tj. standardów określonych w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (konwencja MARPOL 73/78).

Głównym celem dyrektywy jest włączenie wspomnianych międzynarodowych standardów do prawa Unii oraz zapewnienie, by podmioty odpowiedzialne za nielegalne zrzuty substancji zanieczyszczających podlegały odstrasżającym, skutecznym i proporcjonalnym sankcjom co ma służyć poprawie bezpieczeństwa na morzu oraz lepszej ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.

W dyrektywie ustanowiono system egzekwowania prawa, w ramach którego działania związane z monitorowaniem i weryfikacją prowadzone przez państwa członkowskie prowadzą do nakładania sankcji na podmioty odpowiedzialne za naruszenia prawa. Proces ten jest złożony z trzech etapów: po pierwsze, narzędzia nadzoru wykrywają potencjalny zrzut ze statku; po drugie, właściwy organ podejmuje decyzję o wysłaniu łodzi lub samolotu w celu sprawdzenia na miejscu, czy można potwierdzić zanieczyszczenie; po trzecie, gromadzone są dowody, a jeśli sprawca zostanie zidentyfikowany, stosowane są sankcje. Nakładanie sankcji za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków ma swoje źródło w prawie międzynarodowym. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS) określa między innymi, że państwo może nałożyć sankcje za zanieczyszczenie spowodowane przez obcy statek w przypadku poważnych szkód wyrządzonych państwu nadbrzeżnemu lub jeśli dane państwo bandery wielokrotnie nie wykonywało swoich zobowiązań w zakresie egzekwowania prawa. Państwa bandery UE są również zobowiązane do nakładania sankcji zgodnie z UNCLOS na swoje statki, jeżeli dokonują one nielegalnego zrzutu substancji zanieczyszczających do morza w UE lub poza nią.

Europejski Zielony Ład potwierdza ambicje Komisji dotyczące ochrony ludności przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem i wyznacza drogę do osiągnięcia zdrowej planety dla wszystkich. Niniejszy wniosek jest jedną z inicjatyw UE mających na celu ograniczenie zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego na jej

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11.

<sup>2</sup> Dz.U. L 280 z 27.10.2009, s. 52.

<sup>3</sup> Wypadek statku motorowego Erika we Francji w 1999 r. (20 000 ton ropy naftowej), wypadek statku motorowego Prestige w Hiszpanii w 2002 r. (63 000 ton ropy naftowej).

morzach i jest zgodny ze strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności<sup>4</sup> oraz planem działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń<sup>5</sup>.

W 2022 r. Komisja przeprowadziła pierwszą ocenę *ex post* dyrektywy i stwierdziła, że skutecznie przyczyniła się ona do włączenia międzynarodowych przepisów dotyczących zanieczyszczenia pochodzącego ze statków do prawa państw członkowskich i zwiększyła wykrywanie zanieczyszczeń ze statków. W szczególności dyrektywa stała się impulsem do utworzenia systemu CleanSeaNet – unijnego systemu satelitarnego monitorowania wycieków ropy naftowej i wykrywania statków zarządzanego przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA).

Przeprowadzona ocena wykazała jednak szereg niedociągnięć: 1) obecny zakres dyrektywy nie obejmuje wszystkich odpowiednich substancji zanieczyszczających występujących w systemie międzynarodowym, np. zrzutów odpadów lub ścieków do morza; 2) wymiana informacji lub wiedzy fachowej w celu skutecznego wykrywania i weryfikowania zanieczyszczeń ze statków oraz nakładania sankcji za te zanieczyszczenia odbywa się nieregularnie w państwach członkowskich UE i jest ogólnie niewystarczająca; 3) odstraszający efekt sankcji stosowanych obecnie w UE za zanieczyszczenia pochodzące ze statków jest nierównomierny; 4) sprawozdania składane obecnie przez państwa członkowskie są niekompletne i skutkują brakiem szczegółowych informacji na temat zanieczyszczeń pochodzących ze statków i związanych z nimi sankcji nakładanych w UE na przestrzeni czasu.

W związku z tym sprawcy nielegalnych zrzutów substancji zanieczyszczających nie zawsze są identyfikowani i rzadko poddawani sankcjom. Z tego powodu przygotowano wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2005/35/WE. Cele szczegółowe tej rewizji są następujące: 1) włączenie międzynarodowych standardów do prawa Unii poprzez dostosowanie dyrektywy do załączników do konwencji MARPOL dotyczących zrzutów do morza; 2) wspieranie państw członkowskich poprzez budowanie ich zdolności do wykrywania przypadków zanieczyszczenia, weryfikacji, przeprowadzania dowodów i skutecznego nakładania sankcji na zidentyfikowanych sprawców w odpowiednim czasie i w zharmonizowany sposób; 3) zapewnienie, aby osoby (fizyczne i prawne) odpowiedzialne za nielegalne zrzuty ze statków podlegały skutecznym, proporcjonalnym i odstraszającym sankcjom; 4) zapewnienie uproszczonej i skutecznej sprawozdawczości na temat przypadków zanieczyszczenia pochodzącego ze statków i działań następczych.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Istnieje ścisłe powiązanie z dyrektywą (UE) 2019/883<sup>6</sup> w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Dyrektywą (UE) 2019/883 wprowadzono bardziej rygorystyczne przepisy i lepsze monitorowanie odprowadzania odpadów ze statków w portach. Przełożyło się to na zwiększenie zdolności portów do odbioru odpadów ze statków i zmniejszenie ilości odpadów zrzucanych do morza. Niektóre statki mogą jednak nadal decydować się na nielegalne zrzuty odpadów do morza, aby uniknąć opłat za portowe urządzenia do odbioru odpadów, zwłaszcza że dyrektywa 2005/35/WE w sprawie nielegalnych zrzutów nie obejmuje tych samych substancji (w związku z czym nie można nakładać na nie sankcji na mocy dyrektywy 2005/35/WE). Z tego powodu w czasie przyjmowania dyrektywy (UE) 2019/883 współprawodawcy wezwali do przeglądu dyrektywy 2005/35/WE w celu dostosowania jej zakresu do dyrektywy (UE) 2019/883

---

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>6</sup> Dz.U. L xxxx.

i zapewnienia proporcjonalności sankcji. W szczególności należy zniechęcać statki do naruszania prawa Unii za pomocą rygorystycznego systemu proporcjonalnych i skutecznych sankcji stosowanych równolegle z rozwiązaniami w zakresie zbiórki odpadów zapewnianymi w portach UE. Te dwie dyrektywy wspólnie zapewniają, aby UE i jej państwa członkowskie wypełniały swoje zobowiązania związane z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków wynikające z konwencji MARPOL 73/78

W związku z tym proponuje się dostosowanie zakresu dyrektywy 2005/35/WE do zakresu dyrektywy (UE) 2019/883<sup>7</sup> z myślą o lepszym zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskiego w Europie.

Niniejszy wniosek jest zgodny z dyrektywą 2009/16/WE<sup>8</sup> w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, dyrektywą 2009/18/WE<sup>9</sup> dotyczącą dochodzeń w sprawach wypadków morskich oraz dyrektywą 2009/21/WE<sup>10</sup> w sprawie wymagań dotyczących państwa bandery. Te trzy unijne dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na morzu opierają się na przepisach i standardach ustanowionych przez IMO na poziomie międzynarodowym i mają charakter uzupełniający względem siebie i niniejszej dyrektywy. Dyrektywa w sprawie państwa bandery określa przepisy dotyczące inspekcji statków i nadzoru nad flotą obowiązujące administracje państw bandery UE, które to przepisy są istotne dla zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego w UE i poza nią. Gdy bardziej rygorystyczne przepisy środowiskowe stają się skuteczne na mocy konwencji międzynarodowych, odpowiedzialność państwa bandery za ich egzekwowanie jest automatycznie rozszerzana. Dyrektywa w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu ma znaczenie również w tym przypadku, ponieważ poprzez wymagane inspekcje wspiera wykrywanie i korygowanie braku zgodności nie tylko z zasadami bezpieczeństwa, ale także z przepisami i standardami dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczeniom. Jeżeli chodzi o wypadki morskie, to nie tylko powodują one ofiary i straty ekonomiczne, ale mogą mieć bezpośredni wpływ na środowisko, np. wynikający z zanieczyszczenia ropą naftową, stąd powiązanie z dyrektywą SSP, która odnosi się do takich zanieczyszczeń.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Zmieniona dyrektywa uzupełnia dyrektywę (UE) 2023/xxxx<sup>11</sup> w sprawie przestępstw przeciwko środowisku. Dyrektywą (UE) 2023/xxxx wprowadzono sankcje karne za poważne przestępstwa przeciwko środowisku, w tym przestępstwa polegające na nielegalnych zrzutach ze statków. Przepisy karne określone w dyrektywie 2005/35/WE nie są już zatem potrzebne, ponieważ sankcje karne za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków są przewidziane w dyrektywie (UE) 2023/xxxx. W związku z tym za pomocą niniejszego wniosku usuwa się z dyrektywy 2005/35/WE przepisy karne ustanowione w art. 5 i 8. Dyrektywa 2005/35/WE nadal zawiera przepisy sektorowe dotyczące odpowiednich zobowiązań i zakazów (np. definicję nielegalnych zrzutów) i przewiduje sankcje administracyjne za zanieczyszczenia pochodzące ze statków, w przypadku gdy czyn nie będzie kwalifikował się do wszczęcia postępowania karnego. Aby zapewnić skuteczność krajowych starań w zakresie egzekwowania prawa, systemy egzekwowania prawa

---

<sup>7</sup> Załącznik III nie wchodzi w zakres dyrektywy (UE) 2019/883, ponieważ towary pakowane nie są odpadami. Proponuje się jednak objęcie załącznika III zakresem dyrektywy 2005/35/WE, ponieważ nie można wykluczyć, że może dojść do nielegalnego wyrzucania towarów pakowanych do morza, w którym to przypadku zastosowanie powinna mieć dyrektywa 2005/35/WE.

<sup>8</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

<sup>9</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.

<sup>10</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132.

<sup>11</sup> Dz.U. L 328 z 6.12.2008, s. 28.

administracyjnego i karnego muszą być postrzegane jako wzajemnie powiązane części jednego systemu i powinny współistnieć.

Dyrektywa 2008/56/WE<sup>12</sup> ustanawiająca ramy strategii morskiej, jest głównym instrumentem prawnym UE służącym ochronie i zachowaniu środowiska morskiego, jego gatunków i siedlisk. Ustanawia ona podejście oparte na ekosystemie do zarządzania działalnością człowieka (z uwzględnieniem rybołówstwa, turystyki, rekreacji) mającą wpływ na środowisko morskie. Dyrektywa 2005/35/WE przyczynia się do realizacji celów dyrektywy 2008/56/WE poprzez wprowadzenie odstrasżających sankcji za nielegalne zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków do mórz w Europie.

Wniosek wspiera również ostateczne propozycje przedstawione w ramach Konferencji w sprawie przyszłości Europy, w szczególności propozycje dotyczące przeciwdziałania zanieczyszczeniom, a dokładniej propozycję 2.7, aby „zwalczać [...] zanieczyszczenie oceanów, w tym poprzez [...] propagowanie przyjaznej dla środowiska żeglugi z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technologii [...]”. UE jest również zaangażowana w realizację Agendy na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 i związanych z nią celów zrównoważonego rozwoju, z których cel 14 („Chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony”) jest najbardziej istotny dla niniejszego wniosku.

## **2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

### **• Podstawa prawna**

W tytule VI (art. 90–100) Traktu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) ustanowiono prerogatywę UE w zakresie przyjmowania przepisów dotyczących wspólnej polityki transportowej, co daje UE prawo do podejmowania działań dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Zgodnie z art. 100 ust. 2 TFUE prawodawca Unii może ustanowić odpowiednie przepisy dotyczące transportu morskiego. Art. 91 ust. 1 lit. a) TFUE stanowi, że UE posiada kompetencje w dziedzinie transportu do ustanawiania wspólnych reguł mających zastosowanie do transportu międzynarodowego. W związku z tym podstawą zmienionej dyrektywy byłby art. 100 ust. 2 TFUE.

### **• Pomocniczość**

Zanieczyszczenia pochodzące ze statków zazwyczaj prowadzą do szkód mających skutki transgraniczne. Ze względu na częsty transgraniczny wpływ zanieczyszczenia morza oraz fakt, że sprawcy działają ponad granicami, działania samych państw członkowskich nie byłyby wystarczające do rozwiązania tego problemu. Rozbieżne podejścia krajowe do tej kwestii utrudniają skuteczną współpracę między państwami członkowskimi i umożliwiają sprawcom uniknięcie sankcji.

Ponieważ wszystkie państwa członkowskie ratyfikowały konwencję MARPOL 73/78, potencjalnie mogły one samodzielnie włączyć międzynarodowe standardy dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniom ze statków do swoich przepisów. Dyrektywą dokonuje się jednak transpozycji i uzupełnienia systemu międzynarodowego poprzez: 1) pomoc państwom członkowskim w identyfikacji sprawców dzięki dostarczaniu informacji o potencjalnych wyciekach ropy naftowej uzyskanych w drodze nadzoru satelitarnego; 2) zapewnienie systemu odpowiedzialności ułatwiającego nakładanie sankcji na zanieczyszczających. Wartością dodaną niniejszego wniosku jest fakt, że uzupełni on ramy międzynarodowe

---

<sup>12</sup> Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19.

systemem odpowiedzialności (poprzez doprecyzowanie istniejącego systemu) oraz lepszymi informacjami dla państw członkowskich (dzięki usprawnionemu nadzorowi obejmującemu więcej rodzajów zanieczyszczeń i wymianie informacji opierającej się na narzędziach cyfrowych UE). Rewizja ma również na celu wprowadzenie nowych przepisów dotyczących sankcji bez wywierania wpływu na dyrektywę (UE) 2023/xxxx. Państwa członkowskie nie mogą samodzielnie osiągnąć tych celów. Niezbędne są zharmonizowane ramy prawne i wspólne narzędzia cyfrowe. Na przykład nadzór satelitarny zapewniany przez CleanSeaNet stanowi pozytywną wartość ze względu na korzyści skali. Działania na poziomie UE byłyby skuteczniejsze niż działania na poziomie krajowym ze względu na ich silniejszy efekt odstraszający wobec sprawców działających ponad granicami.

- **Proporcjonalność**

Niniejszy wniosek został przygotowany z uwzględnieniem najnowszych wydarzeń na poziomie międzynarodowym oraz wyników oceny *ex post*. Komisja przeprowadziła również ocenę skutków, aby określić i ocenić alternatywne sposoby osiągnięcia tych samych celów.

Proponowane rozszerzenie zakresu dyrektywy o wszystkie załączniki do konwencji MARPOL 73/78 (tj. wszystkie substancje objęte konwencją MARPOL 73/78 i nielegalnie zrzucane ze statków do morza) ma na celu poprawę zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego i dostosowanie do zakresu dyrektywy (UE) 2019/883. Egzekwowanie dyrektywy (UE) 2019/883 stanowi, wraz z dyrektywą 2005/35/WE, kluczowy element środków na rzecz zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków. Ponadto we wniosku skoncentrowano się na wsparciu technicznym dla państw członkowskich poprzez platformy szkoleniowe, wytyczne, wymianę najlepszych praktyk i propagowanie korzystania z narzędzi cyfrowych UE do gromadzenia i wymiany informacji. Wniosek nie określa ścisłego podejścia regulacyjnego do wysokości sankcji ani głównego obowiązkowego celu w zakresie działań weryfikacyjnych państw członkowskich. Zamiast tego przewiduje rozwiązanie problemu w sposób proporcjonalny poprzez dostarczanie z centralnego, efektywnego kosztowo, systemu lepszych informacji na temat potencjalnych wycieków oraz wymianę informacji w celu dokładniejszego ukierunkowania działań weryfikacyjnych, tak aby nie wykraczać poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów szczegółowych. Wniosek opiera się również na doprecyzowaniu istniejącego systemu odpowiedzialności, bardziej szczegółowych przepisach dotyczących określania wysokości i rodzaju sankcji z myślą o skutecznym nakładaniu sankcji na zanieczyszczających za więcej rodzajów substancji zanieczyszczających. Nie proponuje się szczegółowych przepisów w dziedzinach, w których cele można lepiej osiągnąć przez działania w innych obszarach polityki.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ zmiany dotyczą wyłącznie dyrektywy 2005/35/WE, dyrektywa zmieniająca jest najbardziej odpowiednim instrumentem prawnym.

### **3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW**

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Dyrektywa została poddana równoległej ocenie *ex post* (tj. ocena *ex post* i ocena skutków zostały przeprowadzone w tym samym czasie). Dane dostępne na potrzeby oceny nie były wystarczająco dokładne, aby przeprowadzić pełną ocenę *ex post* w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich. Nie były dostępne reprezentatywne dane, aby dokonać pomiaru odpowiednich wskaźników, np. odsetka zidentyfikowanych przypadków zanieczyszczenia

rodzajami substancji wymienionymi w załącznikach I i II do konwencji MARPOL 73/78 podlegającymi sankcjom. Mimo ograniczeń ocena pozwala uzyskać ogólny obraz istniejących informacji na temat wdrażania dyrektywy.

W ocenie stwierdzono, że cele dyrektywy nie zostały w pełni osiągnięte, a zakres substancji zanieczyszczających objętych dyrektywą jest zbyt wąski. Dyrektywa ustanowiła wspólne ramy prawne dotyczące przestępstw związanych z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków w UE, ale jej skuteczność była ograniczona. Za jej pomocą włączono przepisy konwencji MARPOL 73/78 do prawa Unii i zapewniono, aby ustawodawstwo państw członkowskich również zostało dostosowane, ale brakuje danych ilościowych określających rolę dyrektywy w praktyce. Dzięki dyrektywie udało się wprowadzić narzędzie nadzoru satelitarnego do monitorowania zanieczyszczeń ropą – system CleanSeaNet. Nie rozwiązuje to jednak całkowicie problemu identyfikacji zanieczyszczających, ponieważ dokładność nadzoru satelitarnego była jak dotąd ograniczona. Niektórymi aspektami weryfikacji można było zarządzać skuteczniej. Na przykład wiele wycieków nie jest weryfikowanych na miejscu, a państwa członkowskie mogłyby wprowadzać więcej danych zwrotnych do CleanSeaNet. Dyrektywa nie pozwoliła w pełni osiągnąć przewidywanych wyników w zakresie ścigania sprawców. W ocenie stwierdzono również, że niezbędne jest dalsze doprecyzowanie istniejącego systemu odpowiedzialności oraz zamieszczenie w dyrektywie bardziej szczegółowych informacji na temat wysokości i rodzaju sankcji. Głównym wnioskiem z oceny była jednak konieczność rozszerzenia zakresu dyrektywy, tak aby obejmowała ona wszystkie rodzaje zrzutów substancji zanieczyszczających do morza uregulowane w konwencji MARPOL 73/78.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Główne działania konsultacyjne w zakresie oceny *ex post* i oceny skutków obejmowały:

- otwarte konsultacje publiczne zorganizowane przez Komisję, trwające od 9 grudnia 2021 r. do 3 marca 2022 r. Podczas konsultacji publicznych zadawano pytania dotyczące zarówno oceny skutków, jak i oceny *ex post*. Wkład zainteresowanych stron był niewielki – odpowiedzi udzieliło zaledwie 30 respondentów;
- dwie ukierunkowane ankiety skierowane do zainteresowanych stron w celu zgromadzenia konkretnych informacji, jedną na potrzeby oceny *ex post* i jedną na potrzeby oceny skutków, zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za zewnętrzne badanie wspierające, trwające odpowiednio od grudnia 2021 r. do lutego 2022 r. i od czerwca do lipca 2022 r.;
- trzy rundy wywiadów z przedstawicielami kluczowych zainteresowanych stron na szczeblu UE zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za zewnętrzne badanie wspierające, trwające z przerwami od listopada 2021 r. do września 2022 r., służące wypełnieniu wniosków o udzielenie konkretnych informacji w celu wsparcia oceny *ex post* i udoskonalenia ogólnej definicji problemu i możliwych wariantów strategicznych;
- dodatkowe działania w ramach ukierunkowanych konsultacji zorganizowane przez Komisję z myślą o zasięgnięciu opinii państw członkowskich i kluczowych zainteresowanych stron na temat możliwych środków z zakresu polityki i wyników oceny skutków. Działania te odbyły się podczas posiedzenia unijnego Komitetu ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (2 czerwca 2022 r.), posiedzeń Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi (18 maja 2022 r. i 18 stycznia 2023 r.) oraz jego podgrupy ds. odpadów ze statków (22 marca 2022 r., 4 czerwca 2022 r. i 14 lutego 2023 r.), posiedzenia

dyrektorów ds. transportu morskiego UE/EOG (3 października 2022 r.) oraz posiedzenia North Sea Network of Investigators and Prosecutors (sieci służb dochodzeniowych i prokuratorów państw Morza Północnego) (25 kwietnia 2022 r.). 22 września 2022 r. zorganizowano końcowe warsztaty dotyczące potwierdzenia wniosków z badania wspierającego, w których uczestniczyli przedstawiciele państw członkowskich, organizacji pozarządowych i sektora.

Informacje otrzymane od zainteresowanych stron miały kluczowe znaczenie dla umożliwienia Komisji dopracowania wariantów strategicznych oraz oceny ich skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych, a następnie ich porównania i wyboru preferowanego wariantu. Ustalenia wynikające z tych procesów uzupełniły badanie źródeł wtórnych przeprowadzone w ramach zewnętrznego badania wspierającego.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Niniejszy przegląd opiera się głównie na danych zgromadzonych podczas oceny *ex post*. Komisja zebrała liczne porady techniczne zaczerpnięte z kilku ekspertyz, w tym kompleksowego badania przygotowawczego przeprowadzonego w związku z przeglądem dyrektywy. Organy państw członkowskich, podmioty z sektora i społeczeństwo obywatelskie zostały poproszone o wniesienie wkładu w przygotowanie badania.

Przygotowanie niniejszego wniosku wymagało także wkładu ze strony ekspertów Komisji i EMSA dotyczącego precyzyjnego sformułowania definicji technicznych i zredagowania pod względem prawnym.

- **Ocena skutków**

Wniosek ustawodawczy opracowano na podstawie oceny skutków. Ocenie poddano trzy warianty strategiczne, obejmujące różne środki z zakresu polityki, pod względem ich skuteczności w osiąganiu celów, jak również ich skutków środowiskowych, gospodarczych i społecznych. W odniesieniu do każdego celu szczegółowego określono zestaw środków. Środki, które się uzupełniają i nie wykluczają wzajemnie, podzielono na trzy warianty strategiczne. Wszystkie trzy warianty strategiczne wiązały się z dostosowaniem zakresu dyrektywy 2005/35/WE do załączników do konwencji MARPOL 73/78 i objęciem wymienionych w nich zrzutów do morza.

– W ramach wariantu A pozostawiono państwom członkowskim największą swobodę we wdrażaniu standardów określonych w konwencji MARPOL 73/78, przy jednoczesnym utrzymaniu wystarczająco wysokiego poziomu wsparcia ze strony UE (szkolenia, wytyczne, narzędzia cyfrowe, dostęp do informacji o potencjalnych wyciekach). Państwa członkowskie pozostają odpowiedzialne za informowanie społeczeństwa za pomocą krajowych stron internetowych. W wariantcie tym przyjęto podejście krajowe do określania rodzaju sankcji i nie uregulowano ich wysokości. Krótko mówiąc, wariant ten zapewnia państwom członkowskim większe możliwości dostosowania przy minimalnej ingerencji ze strony UE.

– W przypadku wariantu B (wariant preferowany) skoncentrowano się na zacieśnieniu współpracy między państwami członkowskimi, głównie poprzez zwiększenie wsparcia UE (szkolenia, wytyczne, narzędzia cyfrowe, dostęp do informacji o potencjalnych wyciekach). Przewiduje on kryteria określania wysokości sankcji i oczekuje się, że zapewni ramy współpracy między państwami członkowskimi oraz wzmocni działania państw członkowskich w zakresie egzekwowania prawa dzięki wsparciu technicznemu ze strony

EMSA, bez wprowadzania znaczących nowych środków regulacyjnych i kosztów dla państw członkowskich.

– W wariantcie C skoncentrowano się na bardziej zdecydowanych działaniach regulacyjnych UE, aby uzupełnić współpracę między państwami członkowskimi. Przewiduje on zobowiązanie państw członkowskich do weryfikacji co najmniej 60 % ostrzeżeń z CleanSeaNet i prawdopodobnie spowoduje wyższe koszty egzekwowania prawa. Jeżeli chodzi o wysokość sankcji, w szczególności wzmacnia on harmonizację w całej UE poprzez określenie ich wartości. Z drugiej strony zapewnia on takie same ramy współpracy między państwami członkowskimi co dwa pozostałe warianty (szkolenia, wytyczne, narzędzia cyfrowe, dostęp do informacji o potencjalnych wyciekach).

Wariantem polityki przedstawionym w niniejszym wniosku jest wariant B, ponieważ został on oceniony jako najbardziej skuteczny i proporcjonalny. Istnieją jednak poważne luki w danych, niewielki wkład zainteresowanych stron i duża niepewność co do skutków, zwłaszcza korzyści dla środowiska oszacowanych w odniesieniu do trzech wariantów. Warianty B i C są bardziej skuteczne niż wariant A, w szczególności dzięki korzyściom wynikającym z zapewnienia zharmonizowanych rozwiązań na poziomie UE w porównaniu z wieloma podejściami krajowymi.

27 marca 2023 r. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała pozytywną opinię (z zastrzeżeniami) w sprawie oceny skutków. W załączniku I do oceny skutków wyjaśniono, w jaki sposób odniesiono się w sprawozdaniu do uwag Rady ds. Kontroli Regulacyjnej.

Jeden z wniosków przedstawionych w ocenie skutków wskazywał na ograniczenia oceny wynikające z niedoboru danych. Z tego powodu i niezależnie od wyników oceny skutków Komisja uznała za stosowne zaproponowanie dodatkowego środka, który ułatwiłby bardziej jednolite gromadzenie danych i zapewniłby większą widoczność w odniesieniu do skutecznego monitorowania prowadzonego przez państwa członkowskie i związanego z nim odsetka rzeczywistych przypadków zanieczyszczenia. Proponowany środek uzupełni środki w ramach preferowanego wariantu zgodnie z oceną skutków (wariant B) poprzez zachęcanie do lepszego monitorowania w drodze zobowiązania każdego państwa członkowskiego do weryfikacji co najmniej 10 % ostrzeżeń wysyłanych z CleanSeaNet co roku. Ten próg weryfikacji ma niewielki wpływ na koszty (od 0,5 do 0,8 mln EUR rocznie), ponieważ jest on już osiągany przez większość państw członkowskich, natomiast Komisja uważa, że będzie on stanowił zachętę do skuteczniejszego monitorowania dyrektywy i pomoże zapewnić jej wdrożenie przez wszystkie państwa członkowskie. Ten dodatkowy środek nie zmienia w znaczący sposób rankingu wariantów i wyboru preferowanego wariantu strategicznego.

#### • **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek koncentruje się na zwiększeniu skuteczności istniejących środków, biorąc pod uwagę, że dotyczy on dyrektywy, która ewoluowała od 2005 r. i została zmieniona w 2009 r. w odpowiedzi na nowe wydarzenia, w tym orzeczenia sądowe, zobowiązania międzynarodowe na mocy konwencji MARPOL 73/78 i zmiany technologiczne. W zmienionej dyrektywie zostaną wprowadzone pewne doprecyzowania i uproszczenia. Należą do nich doprecyzowania istniejącego systemu odpowiedzialności i uproszczenie obowiązków sprawozdawczych, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązań cyfrowych.

Nie przewiduje się, aby wniosek spowodował powstanie dodatkowych kosztów administracyjnych lub kosztów dostosowania dla sektora prywatnego lub społeczeństwa. Można spodziewać się większej liczby sankcji dla statków niespełniających wymogów

konwencji MARPOL 73/78. Pozytywnym aspektem jest fakt, że równe warunki działania powinny być korzystne dla operatorów statków spełniających wymogi. Ponadto przedsiębiorstwa, a zwłaszcza ogół społeczeństwa, skorzystają na ograniczeniu zanieczyszczeń pochodzących ze statków.

Wniosek nie obejmuje wymogów dotyczących operatorów statków, a zatem nie przewiduje się, że będzie miał on wpływ na MŚP. Nie ustanawia on nowych obowiązków dla przedsiębiorstw i nie będzie miał wpływu na ich koszty. Rozszerzenie zakresu dyrektywy o dodatkowe substancje określone w konwencji MARPOL 73/78 może być istotne dla rekreacyjnych jednostek pływających i statków rybackich, czyli segmentów sektora, w których udział MŚP jest wysoki. Fakt, że rozszerzenie to koncentruje się na egzekwowaniu międzynarodowych standardów oznacza jednak, że sektor żegluga musi przestrzegać tych norm niezależnie od obowiązywania dyrektywy i nie przewiduje się wpływu na koszty dla MŚP spełniających wymogi. W związku z tym niniejszą inicjatywę uznaje się za nieistotną dla MŚP.

- **Prawa podstawowe**

Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej, jako instrument pierwotnego prawa Unii, ustanawia prawa podstawowe, które przysługują obywatelom w całej UE. Ogólnie rzecz biorąc, oczekuje się, że wniosek zapewni lepszą ochronę praw podstawowych i wolności jednostki, zwłaszcza w odniesieniu do wymiaru sprawiedliwości, rzetelnego procesu sądowego, niedyskryminacji, równego traktowania sprawców i zasady legalności, a także prawa do proporcjonalnych i skutecznych sankcji. Wyjątek od odpowiedzialności załogi, kapitanów i właścicieli został doprecyzowany we wniosku. Ich ochrona zostaje zatem wzmocniona dzięki bardziej zintegrowanej harmonizacji przepisów międzynarodowych z przepisami krajowymi oraz lepszemu przestrzeganiu zasad praworządności i rzetelnego procesu sądowego. Dodatkowo zapewnia on ochronę zasady równości, przyczyniając się tym samym do niedyskryminacji i równego traktowania marynarzy. Środki zapewniające wyraźniejsze rozgraniczenie między naruszeniami prawa podlegającymi postępowaniu karnemu i procedurze administracyjnej również ułatwią równe traktowanie sprawców w całej UE. Niniejsza inicjatywa spowoduje lepsze przestrzeganie prawa dostępu do wymiaru sprawiedliwości poprzez udoskonalenie definicji naruszenia prawa podlegającego procedurze administracyjnej lub postępowaniu karnemu. Ponadto wniosek zapewnia ochronę danych osobowych.

#### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Bieżące koszty netto wniosku wyniosą 125,8–134,7 mln EUR w latach 2025–2050. Wpływ niniejszego wniosku na budżet opisano bardziej szczegółowo w ocenie skutków finansowych regulacji załączonej do wniosku w celach informacyjnych. Wpływ niniejszego wniosku na budżet został już uwzględniony we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny i pozostaje bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

## 5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

### • Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Powodzenie dyrektywy oznaczałoby, że na osobę (prawną lub fizyczną) odpowiedzialną za zanieczyszczenie morza jest nakładana odpowiednia sankcja, aby wywołać efekt odstrasżający, a tym samym zapobiec zanieczyszczeniu w przyszłości. Sankcje za zanieczyszczenia pochodzące ze statków mogą być postrzegane jako ostatnia linia ochrony w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniom oraz ochrony środowiska morskiego i zdrowia ludzkiego. Pierwszą linią ochrony w zakresie bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom jest kontrola przeprowadzana przez państwo bandery, a drugą linią ochrony są przepisy dotyczące kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, jednak statki mogą nadal powodować zanieczyszczenie morza w wyniku wypadków i (umyślnych) zrzutów eksploatacyjnych.

Komisja będzie monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszej inicjatywy za pomocą szeregu działań i zestawu podstawowych wskaźników, które posłużą do pomiaru postępów w osiągnięciu celów szczegółowych. W ocenie skutków wskazano odpowiednie rozwiązania w zakresie monitorowania i sprawozdawczości. EMSA odegra ważną rolę w tym procesie, ponieważ Agencja ta odpowiada za wizyty w państwach członkowskich oraz rozwój i działanie narzędzi cyfrowych dla transportu morskiego – zintegrowanych usług morskich i CleanSeaNet.

Wdrażanie można kontrolować w drodze monitorowania, czy informacje zwrotne dotyczące weryfikacji ostrzeżeń z CleanSeaNet są przekazywane przez państwa członkowskie w odpowiednim czasie i w skuteczny sposób oraz czy informacje na temat przeprowadzania dowodów i postępowań administracyjnych są regularnie przesyłane do narzędzia sprawozdawczego. Komisja, przy wsparciu EMSA, stworzy publiczną stronę internetową, na której zamieszczone zostaną podstawowe wskaźniki dotyczące stopnia wdrożenia oraz kluczowe jawne informacje na temat przypadków nielegalnych zrzutów; strona ta będzie regularnie aktualizowana danymi z narzędzia sprawozdawczego, aby na bieżąco informować społeczeństwo o wdrażaniu i nałożonych sankcjach. EMSA przeprowadzi również cykle wizyt w państwach członkowskich mające na celu weryfikację działań w terenie w ramach wspierania Komisji przez EMSA<sup>13</sup>. Ponadto, analiza horyzontalna i pomoc techniczna będą, na żądanie, zapewniane przez EMSA i przedstawiane Komisji i państwom członkowskim.

Skutki dyrektywy należy ocenić nie później niż pięć lat od daty transpozycji przepisów. Oczekuje się, że bardziej szczegółowe i reprezentatywne dane będą już dostępne do przygotowania pełnej oceny w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich. W tym kontekście konieczne byłoby badanie eksperckie, aby oszacować postępy w zakresie wysokości sankcji. W ramach oceny należy zbadać również dostępne dane na temat korzyści dla środowiska oraz możliwość rozszerzenia zakresu o nowe zmiany w konwencji MARPOL 73/78 i zanieczyszczenie powietrza. Następnie, zgodnie z pięcioletnim przeglądownym cyklem wizyt EMSA w państwach członkowskich, Komisja będzie regularnie analizować wdrażanie dyrektywy.

---

<sup>13</sup> EMSA przeprowadza takie wizyty na podstawie art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 ustanawiającego Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego w ramach swoich podstawowych zadań, w związku z tym nie przewiduje się żadnych dodatkowych kosztów.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Dokumenty wyjaśniające nie są wymagane, ponieważ wniosek ma na celu uproszczenie i objaśnienie istniejącego systemu.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

#### ***Tytuł dyrektywy***

Tytuł określa przedmiot dyrektywy w sposób bardziej precyzyjny poprzez dodanie do tytułu sformułowania „egzekwowanie międzynarodowych standardów”. Zmiana ta ma na celu wyjaśnienie, że przedmiotem dyrektywy nie jest wprowadzenie nowych merytorycznych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków, ale transpozycja i egzekwowanie już przyjętych międzynarodowych standardów. Wyrażenie „sankcje karne” znajdujące się w obecnym tytule zostało skreślone ze względu na spójność prawną z dyrektywą (UE) 2023/xxxx w sprawie przestępstw przeciwko środowisku.

#### ***Art. 1 – Cel***

Ogólny cel dyrektywy został zmieniony w celu sprecyzowania, że odpowiednie sankcje przewidziane w dyrektywie oznaczają sankcje odstrasżające, skuteczne i proporcjonalne. Odnosi się to do sankcji administracyjnych. Wyrażenie „sankcje karne” znajdujące się w obowiązującej dyrektywie zostało usunięte z celu ze względu na spójność prawną z dyrektywą (UE) 2023/xxxx w sprawie przestępstw przeciwko środowisku.

#### ***Art. 2 – Definicje***

W art. 2 pkt 2 zaktualizowano definicje, które były problematyczne lub odnosiły się do nieaktualnego zakresu dyrektywy i wprowadzono jedną nową definicję. Przede wszystkim definicję „substancji zanieczyszczających” w pkt 2 dostosowano do rozszerzonego zakresu dyrektywy, który obejmuje załączniki I–VI do konwencji MARPOL 73/78. W nowej definicji w pkt 2a wprowadzono „pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych”, tj. zrzuty ze skrubierów do morza, jako substancję objętą rozszerzonym zakresem dyrektywy w odniesieniu do załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez IMO. Nową definicją w pkt 5a włączono do dyrektywy uzgodnioną na poziomie międzynarodowym definicję „przedsiębiorstwa” zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu („kodeks ISM”)<sup>14</sup>, wdrożonym do prawa Unii na podstawie rozporządzenia (WE) nr 336/2006<sup>15</sup>.

#### ***Art. 4 – Zakaz zrzutów***

Art. 4 określa ogólne zakazy objęte niniejszą dyrektywą. Nielegalny zrzut można przypisać osobie fizycznej lub prawnej i przepisy krajowe wdrażające niniejszą dyrektywę powinny przewidywać pociągnięcie takich osób do odpowiedzialności. Część zakazów określonych w obowiązującej dyrektywie (dotyczących substancji wymienionych w załącznikach I-II do konwencji MARPOL 73/78) to zaktualizowane wersje istniejących zakazów, niektóre są

---

<sup>14</sup> Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską w drodze rezolucji Zgromadzenia A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r., z późniejszymi zmianami.

<sup>15</sup> Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Tekst mający znaczenie dla EOG).

jednak nowe (odnoszące się do substancji wymienionych w załącznikach III-VI do konwencji MARPOL 73/78). Pojęcie „przypadków mniejszej wagi” zostało usunięte ze względu na ustalenia z oceny *ex post*, zgodnie z którymi termin ten jest problematyczny i nie jest interpretowany w ten sam sposób przez państwa członkowskie. Ponadto termin ten był istotny jedynie w odniesieniu do stosowania sankcji karnych, które obecnie znajdują się poza zakresem dyrektywy.

#### **Art. 5 – Wyjątki**

W art. 5 wniosku określono wyjątki od zakazów ustanowionych w art. 4 dotyczące przypadków, w których zrzut do morza ma miejsce po uszkodzeniu statku lub jego wyposażenia. Artykuł ten ma zastosowanie wyłącznie wówczas, gdy spełniony jest warunek uszkodzenia statku/wyposażenia. Przepis ten został zmieniony w celu doprecyzowania istniejącego systemu odpowiedzialności na mocy konwencji MARPOL 73/78 poprzez sformułowanie obowiązujących zasad bez ich zmiany w porównaniu z dyrektywą 2005/35/WE. Pojęcie „właściciela” zastosowane w konwencji MARPOL 73/78 zostało doprecyzowane poprzez zastosowanie zamiast niego pojęcia „przedsiębiorstwa”, ponieważ może ono oznaczać różne podmioty zarządzające statkiem. Wyjątek ten ma zatem zastosowanie do każdej organizacji, która przejęła eksploatację statku, zgodnie z kodeksem ISM. Przepis ten ma zastosowanie do rozszerzonego zakresu dyrektywy. Wyjątki dotyczące przestępstw (art. 5a) i ich dalsze szczegóły (art. 5b) zostały uchylone ze względu na spójność prawną z dyrektywą (UE) 2023/xxxx w sprawie przestępstw przeciwko środowisku. Progi odpowiedzialności karnej za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków wprowadzone dyrektywą 2009/123/WE zostały usunięte, ponieważ obecnie odnosi się do nich dyrektywa (UE) 2023/xxxx.

#### **Art. 6 – Egzekwowanie przepisów w stosunku do statków w obrębie portu państwa członkowskiego**

Przepis ten nie ulega zmianie w porównaniu z obowiązującym przepisem. Aby pomóc państwom członkowskim w wypełnianiu ich obowiązków na podstawie art. 6, wprowadzono nowy załącznik do dyrektywy, w którym podano orientacyjny wykaz nieprawidłowości lub informacji, które mogłyby powodować podejrzenie, że mogło dojść do nielegalnego zrzutu, co z kolei oznacza, że państwo portu ma obowiązek przeprowadzenia inspekcji incydentu.

#### **Art. 8 – Sankcje**

Artykuł ten został zmieniony ze względu na skutki dyrektywy (UE) 2023/xxxx w sprawie przestępstw przeciwko środowisku. Rewizja dyrektywy 2005/35/WE obejmuje wyłącznie sankcje administracyjne, natomiast dyrektywa (UE) 2023/xxxx dotyczy sankcji karnych za zanieczyszczenia pochodzące ze statków. Określa ona zasady, które powinny regulować wprowadzenie sankcji do przepisów prawa krajowego w ramach transpozycji dyrektywy, co oznacza, że sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. System sankcji administracyjnych wprowadzony do krajowego porządku prawnego powinien pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy (UE) 2023/xxxx i przewidzianych w niej sankcji<sup>16</sup>. Nowy ustęp art. 8 określa rodzaj sankcji, które co najmniej powinny być przewidziane w krajowym porządku prawnym i obejmować grzywny nakładane na przedsiębiorstwo korzystające ze statku, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych mających zastosowanie do żeglugi, zgodnie z którymi zarejestrowany właściciel może przekazać zarządzanie operacyjne lub

<sup>16</sup> Dyrektywa (UE) 2023/xxxx w art. 5 i 7 odnosi się do sankcji innych niż karne i wymogi te muszą być brane pod uwagę przy stosowaniu dyrektywy 2005/35/WE.

techniczne statkiem innemu przedsiębiorstwu. W takich przypadkach przedsiębiorstwo będzie pociągnięte do odpowiedzialności za nielegalny zrzut substancji zanieczyszczających do morza zamiast odprowadzenia ich do portowych urządzeń do odbioru odpadów, o ile nie udowodni, że za zrzut odpowiedzialna była inna osoba, mianowicie kapitan lub członek lub członkowie załogi, a te ostatnie z wymienionych osób nie działały w ramach odpowiedzialności kapitana. W nowym ustępie art. 8 wyjaśniono, że jeśli zostanie udowodnione, że za naruszenie prawa odpowiedzialna była inna osoba niż przedsiębiorstwo, powinna ona podlegać sankcjom zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE. Sankcje karne wobec osób fizycznych (art. 8a), odpowiedzialność za przestępstwa (art. 8b) i sankcje karne wobec osób prawnych (art. 8c) zostały uchylone ze względu na spójność prawną z dyrektywą (UE) 2023/xxxx w sprawie przestępstw przeciwko środowisku.

#### ***Art. 8d – Skuteczne stosowanie sankcji (nowy)***

Jest to nowy artykuł mający na celu spójne stosowanie systemu sankcji przewidzianego w dyrektywie w całej Unii oraz zbliżenie nakładanych sankcji. Krajowe organy sądowe i administracyjne powinny brać pod uwagę wszystkie istotne okoliczności przy określaniu wysokości sankcji nakładanych na zanieczyszczającego. Biorąc pod uwagę zróżnicowany charakter substancji zanieczyszczających objętych niniejszą dyrektywą oraz znaczenie spójnego stosowania przedmiotowych sankcji w całej Unii w świetle transgranicznego charakteru zanieczyszczeń pochodzących ze statków, dalsza skuteczność wysokości sankcji zostanie określona w akcie wykonawczym przez ustanowienie konkretnych kryteriów stosowania sankcji za zrzuty różnych substancji zanieczyszczających do morza. Przykładem takich dodatkowych kryteriów może być obszar geograficzny, na którym doszło do zrzutu określonego rodzaju substancji zanieczyszczającej, w zależności od wrażliwości obszaru na chemikalia zawarte w substancji zanieczyszczającej, np. nielegalne zrzuty oleju spożywczego do Morza Bałtyckiego.

#### ***Art. 10 – Wymiana informacji i doświadczeń***

Podstawowa zasada przepisu nie uległa zmianie – Komisja pomaga państwom członkowskim w ich działaniach w zakresie egzekwowania prawa przy wsparciu EMSA. Tytuł artykułu został zmieniony, aby odzwierciedlić fakt, że środki określone w tym artykule dotyczą wymiany informacji i doświadczeń niezbędnych do skutecznego wdrożenia dyrektywy oraz współpracy między zainteresowanymi stronami.

Aby usprawnić wymianę informacji między państwami członkowskimi, dodano przepisy dotyczące udoskonalenia istniejących narzędzi cyfrowych, którymi dysponują państwa członkowskie, w szczególności CleanSeaNet, oraz poprawy automatycznych połączeń między istniejącymi bazami danych na temat bezpieczeństwa na morzu i systemami wymiany informacji, w tym THETIS, THETIS-EU i SafeSeaNet, w celu dostarczania dokładnych informacji w odpowiednim czasie i w przyjaznym dla użytkownika formacie w ramach zintegrowanych usług morskich oraz umożliwienia lepszego ukierunkowania przez państwa członkowskie. By zapewnić skuteczne monitorowanie wdrażania dyrektywy przez wszystkie państwa członkowskie, przewidziano również wskaźnik weryfikacji przez każde państwo członkowskie ostrzeżeń wysyłanych za pośrednictwem CleanSeaNet wynoszący 10 % rocznie. Należy ułatwić dostęp organów krajowych w całym łańcuchu egzekwowania prawa do takich informacji, a także dostęp dla organów innych państw członkowskich zainteresowanych takimi informacjami, w celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych wynikających z działań w zakresie egzekwowania prawa. Komisja zapewni fora, na których powinna odbywać się wymiana doświadczeń między organami

i ekspertami państw członkowskich. W tym celu proponuje się organizowanie spotkań ekspertów poświęconych ustalaniu wspólnych praktyk i wytycznych, na przykład poprzez utworzenie specjalnej grupy ekspertów. Przepisy dotyczące zadań EMSA zostały skreślone z artykułu, ponieważ zadania te są określone w osobnym instrumencie prawnym.

#### ***Art. 10a – Sprawozdawczość (nowy)***

Obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich zostały zastąpione bardziej szczegółowym systemem składania Komisji sprawozdań z wdrażania dyrektywy. W związku z tym składanie sprawozdań powinno teraz następować niezwłocznie po zakończeniu odpowiednich działań i odbywać się za pośrednictwem specjalnego elektronicznego narzędzia sprawozdawczego opracowanego i utrzymywanego przez EMSA. Rozwiązanie to zapewnia konkretny i bardziej skuteczny system sprawozdawczości dzięki unikaniu opóźnień czasowych między datą wystąpienia przypadku zanieczyszczenia lub postępowania administracyjnego a faktyczną datą złożenia sprawozdania. W artykule tym zobowiązuje się państwa członkowskie do składania sprawozdań dotyczących (i) inspekcji, (ii) działań weryfikacyjnych oraz (iii) nałożonych sankcji. Zobowiązuje się również państwa członkowskie do odnotowywania w CleanSeaNet działań weryfikacyjnych podjętych po wysłaniu do państwa członkowskiego ostrzeżenia za pośrednictwem CleanSeaNet lub powodów niepodjęcia działań następczych w związku z takim ostrzeżeniem. Przewiduje się przyjęcie aktu wykonawczego ustanawiającego bardziej szczegółowe przepisy dotyczące sprawozdawczości, w tym określającego rodzaj informacji, które należy przedstawić w sprawozdaniu. Komisja będzie monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszej dyrektywy przy wsparciu EMSA za pomocą tych działań i będzie w stanie ocenić wskaźniki, które posłużą do pomiaru postępów w osiąganiu celów tej dyrektywy.

#### ***Artykuł 10b – Szkolenia (nowy)***

Przepis ten ma na celu wsparcie państw członkowskich w ich działaniach szkoleniowych na rzecz odpowiednich organów zaangażowanych w łańcuch egzekwowania prawa w celu zapewnienia, aby wszystkie zaangażowane strony posiadały niezbędne specjalistyczne umiejętności i zdolności do skutecznego pełnienia swoich ról. Powyższy artykuł stanowi, że Komisja, przy wsparciu technicznym EMSA, zapewni państwom członkowskim UE szkolenia w celu lepszego wypełniania ich obowiązków wynikających z przedmiotowej dyrektywy, biorąc pod uwagę rozszerzony zakres i nowe zmiany regulacyjne w IMO, istotne dla wdrożenia niniejszej dyrektywy. Na tej podstawie EMSA będzie regularnie przeprowadzać warsztaty i uwzględniać (i) nowe osiągnięcia technologiczne, w tym nowe narzędzia cyfrowe, w odniesieniu do wdrażania dyrektywy; oraz (ii) najlepsze praktyki państw członkowskich i ich metody przeprowadzania dowodów oraz weryfikacji nielegalnych zrzutów.

#### ***Artykuł 10c – Publikacja informacji (nowy)***

Jest to nowy artykuł. Komisja zapewni dostępność w internecie kluczowych, jawnych i aktualnych informacji na temat zanieczyszczenia pochodzącego ze statków. Na tej podstawie EMSA opublikuje w internecie przegląd i będzie go regularnie aktualizować. W ten sposób będą publicznie dostępne ogólne informacje na temat każdego przypadku zanieczyszczenia pochodzącego ze statków w UE. Obejmowałoby to takie informacje, jak szczegóły ostrzeżenia z nadzoru satelitarnego, działania następcze podjęte przez dane państwo członkowskie, fakty dotyczące weryfikacji na miejscu zdarzenia lub inspekcji statku oraz końcowy wynik postępowania, na przykład nałożona administracyjna kara pieniężna, w tym jej wysokość, nazwa, bandera i numer IMO statku, na który nałożono daną karę, oraz

kluczowe fakty dotyczące sprawy, w ramach której nałożono tę karę. EMSA udostępni także publicznie przegląd wdrażania i egzekwowania niniejszej dyrektywy w podziale na państwa członkowskie oraz przedstawi profile państw z informacjami obejmującymi pomiar postępów w osiąganiu celów szczegółowych, takich jak liczba zidentyfikowanych przypadków zanieczyszczeń lub liczba postępowań administracyjnych w podziale na państwa, a także niektóre kluczowe wskaźniki dotyczące ich proporcji. Do tej dyrektywy dołączono nowy załącznik wskazujący rodzaj publicznie dostępnych informacji.

#### ***Artykuł 10d – Ochrona osób zgłaszających potencjalne nielegalne zrzuty (nowy)***

Nowa konfiguracja narzędzi cyfrowych EMSA zapewni możliwość powiadamiania państwa członkowskiego o nielegalnym zrzucie ze statku na morzu. Sygnaliści (tj. osoby fizyczne, które zgłaszają informacje na temat naruszeń uzyskane w kontekście związanym z wykonywaną przez nie pracą) będą mieli specjalny kanał do zgłaszania potencjalnych przestępstw. Artykuł ten zawiera odniesienie do ochrony sygnalistów za pośrednictwem powiązania z dyrektywą (UE) 2019/1937 ustanawiającą minimalne normy ochrony osób zgłaszających następujące naruszenia prawa Unii.

#### ***Artykuł 12a – Ocena i przegląd (nowy)***

Jest to nowy artykuł. Przepis ten stanowi, że Komisja przedstawi ocenę wdrożenia dyrektywy pięć lat po jej transpozycji. Dodano również klauzulę przeglądowną, która stanowi, że wszelkie przyszłe zmiany norm międzynarodowych dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniu ze statków, które to normy poddano kontroli w związku z konwencją MARPOL 73/78, powinny zostać uwzględnione podczas przeglądu.

#### ***Artykuł 13 – Procedura komitetowa***

Jest to nowy standardowy artykuł dotyczący przyjmowania aktów wykonawczych.

#### ***Skreślono dawne art. 5a–b, 8a–c, 11, 14 i 15 oraz jedyny załącznik***

Powyższe artykuły zasadniczo skreślono ze względu na skutki dyrektywy (UE) 2023/xxxx w sprawie przestępstw przeciwko środowisku, a także w przypadkach gdy artykuły te nie są już istotne. Skreślono jedyny załącznik do dyrektywy 2005/35/WE jako nieaktualny.

#### ***Załącznik I (nowy)***

Jest to nowy załącznik zawierający przykłady sytuacji, w których należy uruchomić działania w zakresie egzekwowania prawa, ponieważ istnieje podejrzenie, że statek nielegalnie zrzucił substancje zanieczyszczające. W takim przypadku państwo członkowskie musi przeprowadzić inspekcję w porcie w celu sprawdzenia i zgromadzenia informacji na temat okoliczności danego nielegalnego zrzutu, a także dowodów. Przedmiotowy załącznik zawiera orientacyjny wykaz przykładów nieprawidłowości i informacji, które mogą być powiązane z obowiązkiem inspekcji, np. wyniki poprzednich inspekcji przeprowadzanych przez państwo portu lub inspekcji przeprowadzanych przez policję, organy ochrony środowiska lub inne organy, inspekcji dotyczących dostarczania odpadów ze statków do portowych urządzeń odbiorczych lub informacji wymienianych lub otrzymywanych za pośrednictwem zintegrowanych usług morskich. W stosownych przypadkach, jeśli inspekcja wykaże, że doszło do nielegalnego zrzutu, należy wszcząć odpowiednie postępowanie.

#### ***Załącznik II (nowy)***

Jest to nowy załącznik zawierający niewyczerpujący wykaz rodzajów informacji, które mają być podawane do wiadomości publicznej na temat każdego przypadku zanieczyszczenia oraz na temat wdrażania dyrektywy przez każde państwo członkowskie. Takie informacje będą dostarczane w przyjaznym dla użytkownika formacie, na przykład w formie mapy, na której użytkownik może powiększyć interesujący go obszar geograficzny i zobaczyć, w jaki sposób postępuje się z przypadkami zanieczyszczeń w danym roku. Informacje dostępne publicznie będą podawane w języku nietechnicznym w celu dostarczenia społeczeństwu informacji na temat tego, w jaki sposób państwa członkowskie śledzą przypadki zanieczyszczenia i które statki ukarano grzywną.

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,  
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,  
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,  
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,  
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>17</sup>,  
uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>18</sup>,  
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,  
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polityka morska Unii ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Cel ten można osiągnąć przez spełnienie wymogów określonych w konwencjach, kodeksach oraz rezolucjach międzynarodowych przy jednoczesnym zachowaniu swobody żeglugi, określonej w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza.
- (2) Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki („konwencja MARPOL 73/78”) określa ogólny zakaz zrzutu odpadów ze statków do morza, reguluje jednak również warunki, w jakich niektóre substancje mogą być zrzucane ze statków do środowiska morskiego.
- (3) Od czasu przyjęcia dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>19</sup> konwencja MARPOL 73/78 i załączniki do niej uległy istotnym zmianom, które wprowadziły surowsze normy i zakazy dotyczące zrzutów substancji ze statków do morza. Należy wziąć pod uwagę te zmiany, a także wnioski wyciągnięte z wdrażania dyrektywy 2005/35/WE.
- (4) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883<sup>20</sup> ma na celu zapewnienie dostarczania odpadów do portów Unii, gdzie odbiera się je za pomocą odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych. Egzekwowanie dyrektywy (UE) 2019/883 stanowi, wraz z dyrektywą

<sup>17</sup> Dz.U. C 77 z 31.3.2009, s. 69.

<sup>18</sup> Dz.U. C 202 z 7.6.2016, s. 177.

<sup>19</sup> Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 11).

<sup>20</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 116).

2005/35/WE, kluczowy instrument do celu zapobiegania zanieczyszczeniu pochodzącemu ze statków. Aby zapewnić skuteczny, zintegrowany i spójny system egzekwowania przepisów dyrektywy (UE) 2019/883 w sprawie odprowadzania odpadów do portowych urządzeń odbiorczych, należy zmienić dyrektywę 2005/35/WE w celu rozszerzenia jej zakresu na załączniki IV–VI do konwencji MARPOL 73/78, by zniechęcić statki do nielegalnego zrzucania substancji zanieczyszczających do morza zamiast odprowadzania ich do portowych urządzeń odbiorczych zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2019/883.

- (5) Zakres dyrektywy (UE) 2019/883 nie obejmuje załącznika III do konwencji MARPOL 73/78, ponieważ towarów pakowanych nie klasyfikuje się jako odpady, a zatem zwykle towarów tych nie odprowadza się do portowych urządzeń odbiorczych. Nie można jednak wykluczyć, że szkodliwe substancje przewożone w opakowaniach mogą być nielegalnie wyrzucane do morza. W świetle powyższego zakres dyrektywy 2005/35/WE należy rozszerzyć, by objąć nim załącznik III do konwencji MARPOL 73/78. W związku z tym zrzucanie szkodliwych substancji powinno być zabronione na podstawie dyrektywy 2005/35/WE, chyba że właściwe organy stwierdzą, iż zrzucenie tych substancji było konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu.
- (6) W konwencji MARPOL 73/78 w definicji zrzutów zawartej w art. 2 uwzględniono emisje ze statków. Załącznik VI do konwencji MARPOL 73/78 dotyczy zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki. W załączniku VI i odpowiednich wytycznych IMO dotyczących systemów oczyszczania gazów spalinowych (rezolucja MEPC.340 (77)) dopuszczono stosowanie takich systemów przez statki jako alternatywny sposób spełnienia wymagań w celu zmniejszenia emisji tlenku siarki (SO<sub>x</sub>). W załączniku VI uregulowano kwestie pozostałości i ścieków z systemów oczyszczania gazów spalinowych, zakazując ich zrzutu do morza i wymagając odprowadzenia ich do odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych (w przypadku pozostałości recyklingu w obiegu zamkniętym z takich systemów) lub regulując warunki ich zrzutu (w przypadku ścieków z recyklingu w obiegu otwartym). Za pomocą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802<sup>21</sup> transponuje się normy międzynarodowe dotyczące SO<sub>x</sub> do prawa Unii, podczas gdy dyrektywa (UE) 2019/883 pozwala zapewnić, aby pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych odprowadzano do portowych urządzeń odbiorczych. Ponieważ pozostałości i ścieki z systemów oczyszczania gazów spalinowych mogą powodować zanieczyszczenie środowiska morskiego, w przypadku nielegalnych zrzutów powinny mieć zastosowanie sankcje przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE. Z tych względów zakres dyrektywy 2005/35/WE należy rozszerzyć na pozostałości i ścieki z systemów oczyszczania gazów spalinowych, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez IMO, bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy (UE) 2016/802 określających wszelkie bardziej rygorystyczne normy dotyczące zrzutów i związane z nimi sankcje.
- (7) W dyrektywie (UE) 2023/xxxx<sup>22</sup> zapewniono wspólne definicje przestępstw przeciwko środowisku oraz dostępność odstraszających, skutecznych i proporcjonalnych sankcji karnych za poważne przestępstwa przeciwko środowisku. Dyrektywę 2005/35/WE zmieniono dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE<sup>23</sup>, w której wprowadzono sankcje

<sup>21</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (tekst jednolity) (Dz.U. L 132 z 21.5.2016, s. 58).

<sup>22</sup> Dz.U. L xxxx.

<sup>23</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z dnia 21 października 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Dz.U. L 280 z 27.10.2009, s. 52).

karne za niektóre naruszenia dyrektywy 2005/35/WE, które obecnie powinny wchodzić w zakres dyrektywy (UE) 2023/xxxx. W związku z tym przepisy dyrektywy 2005/35/WE, które dodano lub zastąpiono w dyrektywie 2009/123/WE, należy skreślić z dyrektywy 2005/35/WE.

- (8) Sankcje administracyjne wprowadzone w ramach transpozycji dyrektywy 2005/35/WE powinny pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy (UE) 2023/xxxx. Państwa członkowskie powinny określić zakres egzekwowania prawa administracyjnego i karnego w odniesieniu do przestępstw związanych z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków zgodnie z prawem krajowym. Stosując prawo krajowe transponujące dyrektywę 2005/35/WE, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby nakładanie sankcji karnych i administracyjnych było zgodne z zasadami Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, w tym z zasadą *ne bis in idem*.
- (9) Należy zaostrzyć sankcje przewidziane w dyrektywie 2005/35/WE przez zapewnienie spójnego stosowania sankcji administracyjnych w całej Unii. Aby wzmocnić odstraszający skutek sankcji nakładanych za przestępstwa związane z zanieczyszczeniem pochodzącym ze statków, sankcje te powinny mieć co najmniej formę grzywnien nakładanych na przedsiębiorstwo, do którego należy statek, chyba że przedsiębiorstwo to może udowodnić, że za zrzut odpowiedzialny był kapitan lub członek bądź członkowie załogi, przy czym taki członek lub tacy członkowie nie działali na odpowiedzialność kapitana. W tym kontekście przedsiębiorstwo, do którego należy statek, oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku, zgodnie z Międzynarodowym kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu („kodeks ISM”)<sup>24</sup>, wdrożonym do prawa Unii na podstawie rozporządzenia (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>25</sup>. W dyrektywie 2005/35/WE należy uznać, że zarejestrowany właściciel może powierzyć zarządzanie statkiem innemu podmiotowi, który należy pociągnąć do odpowiedzialności w pierwszej kolejności za niewykonanie obowiązków wynikających z kodeksu ISM w celu zagwarantowania uniknięcia szkody dla środowiska lub zagwarantowania powierzenia prac wykonywanych na statku wykwalifikowanemu personelowi.
- (10) Krajowe organy administracyjne i sądowe powinny brać pod uwagę wszystkie istotne okoliczności przy określaniu wysokości sankcji nakładanych na zanieczyszczającego. Biorąc pod uwagę zróżnicowany charakter substancji zanieczyszczających objętych dyrektywą 2005/35/WE oraz znaczenie spójnego stosowania sankcji w całej Unii w świetle transgranicznego charakteru regulowanych zachowań, należy wspierać dalsze zbliżanie i skuteczność wysokości sankcji przez ustanowienie konkretnych kryteriów stosowania sankcji za zrzuty różnych substancji zanieczyszczających. W celu zapewnienia jednolitych warunków stosowania sankcji należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

<sup>24</sup> Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu, przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską w drodze rezolucji Zgromadzenia A.741(18) z dnia 4 listopada 1993 r., z późniejszymi zmianami.

<sup>25</sup> Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 64 z 4.3.2006, s. 1).

nr 182/2011<sup>26</sup>. W przypadku przyjmowania tych aktów wykonawczych należy stosować procedurę sprawdzającą.

- (11) Jeżeli państwo członkowskie podejrzewa, że statek, który dobrowolnie przebywa w jego porcie lub w terminalu przybrzeżnym, dokonał nielegalnego zrzutu, należy przeprowadzić odpowiednią inspekcję w celu ustalenia okoliczności. Aby pomóc państwom członkowskim w wypełnianiu obowiązków wynikających z dyrektywy 2005/35/WE w zakresie inspekcji takich statków, załącznik I do dyrektywy 2005/35/WE zawiera orientacyjny wykaz nieprawidłowości lub informacji, które właściwe organy powinny uwzględnić w poszczególnych przypadkach przy ustalaniu, czy dany statek należy uznać za podejrzany.
- (12) Dotychczas środki towarzyszące w zakresie współpracy i obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich nie były wystarczające, aby umożliwić pełną analizę tego, czy zanieczyszczający podlegają skutecznym, odstraszającym i proporcjonalnym sankcjom oraz czy Komisji udostępnia się odpowiednie dane do celu monitorowania wdrażania dyrektywy 2005/35/WE. Aby zagwarantować skuteczne i spójne egzekwowanie dyrektywy 2005/35/WE, należy ułatwić wymianę informacji i doświadczeń za pośrednictwem wzmocnionej współpracy, zapewniając jednocześnie udostępnianie Komisji odpowiednich danych w celu umożliwienia właściwego monitorowania wdrażania dyrektywy 2005/35/WE.
- (13) Należy rozszerzyć istniejący satelitarny system „CleanSeaNet”, służący do powiadamiania organów państw członkowskich o potencjalnych nielegalnych zrzutach, o informacje na temat dodatkowych substancji zanieczyszczających objętych zakresem dyrektywy 2005/35/WE. Informacje dotyczące potencjalnych lub faktycznych zrzutów zgłoszonych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE oraz innych unijnych baz danych dotyczących bezpieczeństwa na morzu, takich jak unijny system wymiany informacji morskich ustanowiony dyrektywą 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady („SafeSeaNet”)<sup>27</sup> oraz baza danych wyników inspekcji ustanowiona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE<sup>28</sup> („THETIS”), powinny być zintegrowane i rozpowszechniane w przyjaznym dla użytkownika formacie elektronicznym wśród organów krajowych zaangażowanych w łańcuch egzekwowania prawa w celu ułatwienia im szybkiego reagowania. Takie informacje dotyczące faktycznego lub potencjalnego zrzutu pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych ze statku powinny być ponadto automatycznie przekazywane do specjalnego modułu THETIS ustanowionego na podstawie decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253 („THETIS-EU”), aby pomóc państwom członkowskim w działaniach wykonawczych podejmowanych zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2016/802. Aby zapewnić skuteczne monitorowanie wdrażania dyrektywy przez wszystkie państwa członkowskie, każde państwo członkowskie powinno zagwarantować wskaźnik weryfikacji wynoszący 10 % rocznie w odniesieniu do ostrzeżeń wysyłanych za pośrednictwem CleanSeaNet w ciągu pierwszych trzech lat od transpozycji tej dyrektywy. Dostęp do tych informacji należy przyznać organom innych państw członkowskich, które interesują się tymi informacjami ze względu na pełnioną rolę państw następnego portu zawinięcia, państw nadbrzeżnych dotkniętych potencjalnym zrzutem lub państw bandery danego statku, w celu ułatwienia skutecznej i terminowej współpracy transgranicznej,

<sup>26</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>27</sup> Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

<sup>28</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

zminimalizowania obciążeń administracyjnych związanych z działaniami w zakresie egzekwowania przepisów i ostatecznie skutecznego karania sprawców naruszeń dyrektywy 2005/35/WE.

- (14) Prace podgrupy ds. odpadów ze statków utworzonej w ramach Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi i skupiającej szerokie grono ekspertów w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i gospodarowania odpadami ze statków zostały zawieszone w grudniu 2017 r. ze względu na rozpoczęcie negocjacji w sprawie dyrektywy (UE) 2019/883 między instytucjami. Ponieważ ta tymczasowa podgrupa dostarczyła Komisji cennych wskazówek i cennej wiedzy specjalistycznej, należy utworzyć podobną grupę ekspertów z mandatem do wymiany doświadczeń w zakresie stosowania tej dyrektywy, aby pomóc państwom członkowskim w budowaniu ich zdolności do wykrywania i weryfikacji przypadków zanieczyszczenia oraz zapewnić skuteczne egzekwowanie dyrektywy 2005/35/WE.
- (15) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego („EMSA”) powołana na mocy rozporządzenia (UE) xxxx/xxxx<sup>29</sup> powinna zapewnić Komisji niezbędne wsparcie w celu wprowadzenia w życie tej dyrektywy.
- (16) Państwa członkowskie powinny przekazywać Komisji informacje niezbędne do zapewnienia właściwego monitorowania wdrażania dyrektywy 2005/35/WE. Aby ograniczyć obciążenie administracyjne oraz wesprzeć Komisję w analizie danych dostarczanych przez państwa członkowskie, państwa te powinny przekazywać takie informacje za pośrednictwem specjalnego elektronicznego narzędzia sprawozdawczego. W zakresie, w jakim takie informacje odnoszą się do sankcji nałożonych na osoby fizyczne lub obejmujących te osoby, przedmiotowe informacje należy zanonimizować. W celu zapewnienia, by informacje zgłaszane zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE były porównywalne pod względem rodzaju między państwami członkowskimi i gromadzone na podstawie zharmonizowanego formatu elektronicznego oraz zharmonizowanej procedury zgłaszania, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (17) Aby pomóc państwom członkowskim w rozwijaniu ich zdolności w zakresie skutecznego egzekwowania dyrektywy 2005/35/WE przez krajowe organy administracyjne i sądowe, Komisja powinna zapewnić państwom członkowskim wytyczne i szkolenia dotyczące, m.in. najlepszych metod i praktyk w zakresie wykrywania, weryfikacji i przeprowadzania dowodów, a także wytyczne dotyczące odpowiednich zmian regulacyjnych w ramach konwencji MARPOL 73/78 oraz dostępnych rozwiązań technologicznych, w tym nowych narzędzi cyfrowych, w celu ułatwienia skutecznych, racjonalnych pod względem kosztów i ukierunkowanych działań w zakresie egzekwowania przepisów.
- (18) Aby zwiększyć świadomość społeczną w zakresie zrzutów zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wzmocnić ochronę środowiska, informacje przekazywane przez państwa członkowskie na temat stosowania dyrektywy 2005/35/WE powinny być publicznie dostępne w ramach ogólnounijnego przeglądu i obejmować informacje wymienione w załączniku II do dyrektywy 2005/35/WE. Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>30</sup> ma na celu zagwarantowanie prawa dostępu do informacji dotyczących środowiska w państwach członkowskich zgodnie z Konwencją o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących

---

<sup>29</sup> Dz.U. L xxxx.

<sup>30</sup> Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz.U. L 41 z 14.2.2003, s. 26).

środowiska („konwencja z Aarhus”), której stroną jest Unia. Komisja powinna chronić poufność informacji otrzymywanych przez państwa członkowskie bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/4/WE.

- (19) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937<sup>31</sup> ustanowiono minimalne normy dotyczące zgłaszania naruszeń prawa Unii, w tym dyrektywy 2005/35/WE, oraz ochrony osób zgłaszających takie naruszenia. Państwa członkowskie powinny w szczególności zapewnić ochronę załogi objętej zakresem dyrektywy (UE) 2019/1937, zgłaszającej faktyczne lub potencjalne nielegalne zrzuty. Oprócz istniejących kanałów dokonywania zgłoszeń zapewnionych na szczeblu krajowym zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937 Komisja powinna udostępnić scentralizowany internetowy zewnętrzny kanał dokonywania zgłoszeń na potrzeby zgłaszania faktycznych lub potencjalnych nielegalnych zrzutów oraz przekazywać takie zgłoszenia zainteresowanemu państwu członkowskiemu lub zainteresowanym państwom członkowskim, które powinny następnie rozpatrywać te zgłoszenia zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937, w tym w odniesieniu do potwierdzenia odbioru, odpowiednich informacji zwrotnych i działań następczych. Komisja powinna zapewnić ochronę poufności tożsamości osób dokonujących zgłoszenia, w tym, w razie potrzeby, przez ograniczenie wykonywania niektórych praw do ochrony danych osób, których dotyczy zgłoszenie, takich jak osoby ujęte w zgłoszeniu jako uczestniczące w potencjalnym nielegalnym zrzucie, zgodnie z art. 25 ust. 1 lit. c) i h) oraz art. 25 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725<sup>32</sup>, w zakresie, w jakim i o ile jest to konieczne, by zapobiec i zaradzić próbom utrudniania dokonywania zgłoszeń, utrudniania, udaremniania lub spowalniania działań następczych, w szczególności postępowań wyjaśniających, lub próbom ustalenia tożsamości osób dokonujących zgłoszenia.
- (20) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię [xx 2023] r.<sup>33</sup>
- (21) W IMO trwają dyskusje dotyczące nowych kwestii środowiskowych związanych z żeglugą międzynarodową, powodującą zanieczyszczenie wody i powietrza. Obejmują one zanieczyszczenia wody odpadami morskimi, np. utraconymi kontenerami i granulatami z tworzyw sztucznych, a także hałas podwodny i zanieczyszczenia powietrza, takie jak sadza. Dyskusje te mogą zaowocować nowymi regulacjami w ramach konwencji MARPOL 73/78. Ponadto w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE<sup>34</sup> od państw członkowskich wymaga się osiągnięcia dobrego stanu środowiska morskiego, co obejmuje między innymi odpady morskie i hałas podwodny powodowany przez statki jako wskaźniki jakości. W związku z tym w dyrektywie (UE) 2023/xxxx<sup>35</sup> określono dopuszczalne wartości dwutlenku azotu (NO<sub>2</sub>) wynikające z emisji tlenków azotu (NO<sub>x</sub>). Działania w zakresie żeglugi przyczyniają się do wyższych poziomów NO<sub>2</sub> na obszarach przybrzeżnych i portowych. W tym

<sup>31</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 17).

<sup>32</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

<sup>33</sup> Dz.U. C xxxx.

<sup>34</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19).

<sup>35</sup> Dz.U. L xxxx.

kontekście w przyszłym przeglądzie dyrektywy 2005/35/WE należy uwzględnić nowe zmiany, a Komisja powinna zbadać możliwość zmiany zakresu przedmiotowej dyrektywy, w stosownych przypadkach, w świetle wszelkich nowych norm międzynarodowych w ramach konwencji MARPOL 73/78. Przyszły przegląd powinien obejmować ocenę możliwości zmiany zakresu dyrektywy 2005/35/WE, w stosownych przypadkach, w celu włączenia emisji SO<sub>x</sub> i NO<sub>x</sub>, zgodnie z załącznikiem VI do konwencji MARPOL, na podstawie doświadczenia zdobytego podczas wdrażania dyrektywy (UE) 2016/802 oraz rozwój i stopień zaawansowania monitorowania i wykrywania emisji SO<sub>x</sub> i NO<sub>x</sub> ze statków z myślą o zapewnieniu spójnego, wydajnego i skutecznego systemu egzekwowania przepisów, a także nakładaniu odstraszających sankcji z tego tytułu, zgodnie z planem działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń, a w szczególności zawartą w nim inicjatywą przewodnią 5 „Wspólne egzekwowanie przepisów dotyczących eliminacji zanieczyszczeń”.

- (22) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na transgraniczne szkody, które mogą być spowodowane przez nielegalne zrzuty objęte tą dyrektywą, oraz dostępność skutecznych, odstraszających i proporcjonalnych sankcji w całej Unii za takie zrzuty, natomiast ze względu na rozmiary i skutki proponowanych działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (23) Niniejsza dyrektywa nie narusza praw podstawowych i jest zgodna z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, w tym z ochroną danych osobowych, prawem do skutecznego środka odwoławczego i do rzetelnego procesu sądowego, domniemaniem niewinności i prawem do obrony, zasadami legalności oraz proporcjonalności kar do czynów zabronionych pod groźbą kary oraz prawem do niepodlegania ponownemu osądzeniu lub ukaraniu w postępowaniu karnym za ten sam czyn zabroniony pod groźbą kary. Dyrektywa ta służy zapewnieniu pełnego poszanowania tych praw oraz zasad i musi być odpowiednio wdrażana.
- (24) Należy zatem zmienić dyrektywę 2005/35/WE,
- PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:**

#### *Artykuł 1*

#### **Zmiany w dyrektywie 2005/35/WE**

W dyrektywie 2005/35/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie egzekwowania międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami”;

- 2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 1*

#### **Cel**

1. Celem niniejszej dyrektywy jest włączenie do prawa Unii międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz zapewnienie, by osoby odpowiedzialne za nielegalne zrzuty substancji zanieczyszczających podlegały odstraszającym, skutecznym i proporcjonalnym sankcjom administracyjnym, co ma służyć poprawie bezpieczeństwa na morzu oraz lepszej ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.
  2. Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla państw członkowskich w przyjmowaniu, zgodnie z prawem międzynarodowym, bardziej rygorystycznych środków w drodze ustanowienia sankcji administracyjnych lub karnych zgodnie z prawem krajowym tych państw.”;
- 3) art. 2 otrzymuje brzmienie:

## *„Artykuł 2*

### **Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1. „MARPOL 73/78” oznacza podpisaną w 1973 r. Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz odnoszący się do niej Protokół z 1978 r., w ich aktualnych wersjach;
2. „substancje zanieczyszczające” oznaczają substancje uregulowane w załączniku I (oleje), załączniku II (szkodliwe substancje ciekłe przewożone luzem), załączniku III (substancje szkodliwe przewożone morzem w opakowaniach), załączniku IV (ścieki ze statków) i załączniku V (odpady ze statków) do konwencji MARPOL 73/78 oraz pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych;
3. „pozostałości pochodzące z systemów oczyszczania gazów spalinowych” oznaczają wszelkie materiały usunięte z wody płuczkowej lub upuszczonej wody przez układ oczyszczania lub ścieki, które nie spełniają kryterium zrzutu, lub inne pozostałości usunięte z systemu oczyszczania gazów spalinowych zrzucane za burtę w wyniku funkcjonowania sposobu spełnienia wymagań w celu zmniejszenia emisji, określonego w prawie 4 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, stosowanego jako rozwiązanie alternatywne pod względem zmniejszenia emisji w stosunku do norm określonych w prawie 14 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, uwzględniając wytyczne opracowane przez IMO;
  - a) „zrzut” oznacza każde usunięcie substancji ze statku, niezależnie od tego, z jakiej przyczyny następuje, zgodnie z art. 2 konwencji MARPOL 73/78;
4. „statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, niezależnie od bandery, używaną w środowisku morskim i obejmuje też wodoloty, poduszkowce, statki podwodne oraz urządzenia pływające;
5. „osoba prawna” oznacza podmiot prawny posiadający taki status zgodnie z właściwym prawem krajowym, z wyjątkiem państw lub organów publicznych sprawujących władzę państwową oraz z wyjątkiem międzynarodowych organizacji publicznych;
6. „przedsiębiorstwo” oznacza właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub podmiot czarterujący statek bez załogi, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku.”;

- 4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 4*

**Naruszenia prawa**

1. Państwa członkowskie zapewniają uznanie zrzutów substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów określonych w art. 3 ust. 1 za naruszenia, chyba że:
  - a) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku I do konwencji MARPOL 73/78 spełniono warunki określone w prawidłach 15, 34, 4.1 lub 4.3 załącznika I do konwencji MARPOL 73/78;
  - b) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku II do konwencji MARPOL 73/78 spełniono warunki określone w prawidłach 13, 3.1.1 lub 3.1.3 załącznika II do konwencji MARPOL 73/78;
  - c) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku III do konwencji MARPOL 73/78 spełniono warunki określone w prawidło 8.1 załącznika III do konwencji MARPOL 73/78;
  - d) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku IV do konwencji MARPOL 73/78 spełniono warunki określone w prawidłach 3, 11.1 i 11.3 załącznika IV do konwencji MARPOL 73/78;
  - e) w przypadku substancji zanieczyszczających uregulowanych w załączniku V do konwencji MARPOL 73/78 spełniono warunki określone w prawidłach 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 i 7 załącznika V do konwencji MARPOL 73/78 oraz sekcji 5.2 części II-A Międzynarodowego kodeksu dla statków uprawiających żeglugę na wodach polarnych (kodeks polarny); oraz
  - f) w przypadku pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych spełniono warunki określone w prawidłach 14.1, 14.4, 14.6 i 3.1.1 załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78.
2. Każde państwo członkowskie przyjmuje środki niezbędne do zapewnienia, by każda osoba fizyczna lub prawna, która dopuściła się naruszenia prawa w rozumieniu ust. 1, została pociągnięta do odpowiedzialności.”;

- 5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 5*

**Wyjątki**

1. Zrzut substancji zanieczyszczających uregulowanych w załącznikach I, II i VI do konwencji MARPOL 73/78 na obszary określone w art. 3 ust. 1 lit. c), d) i e) nie stanowi naruszenia prawa przez przedsiębiorstwo, kapitana lub załogę, jeżeli spełniono oba poniższe warunki:
  - a) zrzut jest spowodowany uszkodzeniem statku lub jego wyposażenia;

- b) po zaistnieniu uszkodzenia lub po wykryciu zrzutu zostały przedsięwzięte wszelkie racjonalne środki ostrożności w celu zapobieżenia zrzutowi lub jego zmniejszenia.
- 2. Ust. 1 nie ma zastosowania, w przypadku gdy przedsiębiorstwo, kapitan lub załoga odpowiedzialni za uszkodzenie działali z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi.”;
- 6) uchyla się art. 5a;
- 7) uchyla się art. 5b;
- 8) w art. 6 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:  
„|3. Orientacyjny wykaz nieprawidłowości lub informacji w rozumieniu ust. 1 znajduje się w załączniku I do niniejszej dyrektywy.”;
- 9) art. 8 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 8*

##### **Sankcje**

- 1. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich wynikających z dyrektywy (UE) 2023/xxxx<sup>36</sup> państwa członkowskie ustanawiają system sankcji administracyjnych za naruszenie przepisów krajowych wdrażających art. 4 i art. 5 ust. 2 niniejszej dyrektywy oraz zapewniają ich stosowanie. Przewidziane sankcje administracyjne muszą być odstrasżające, skuteczne i proporcjonalne.
- 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby sankcje wprowadzone w ramach transpozycji niniejszej dyrektywy obejmowały grzywny, które nakłada się na przedsiębiorstwo w chwili naruszenia, chyba że przedsiębiorstwo to może udowodnić, że kapitan lub załoga, jeśli nie działała ona na odpowiedzialność kapitana, odpowiadali za naruszenie.
- 3. W przypadku udowodnienia, że kapitan lub załoga, jeśli nie działała ona na odpowiedzialność kapitana, odpowiadali za dane naruszenie, państwa członkowskie zapewniają nałożenie sankcji na takie osoby zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.”;
- 10) uchyla się art. 8a;
- 11) uchyla się art. 8b;
- 12) uchyla się art. 8c;
- 13) dodaje się art. 8d w brzmieniu:

#### *„Artykuł 8d*

##### **Skuteczne stosowanie sankcji**

- 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby przy określaniu i stosowaniu rodzaju i wysokości sankcji administracyjnej wobec osoby fizycznej lub prawnej uznanej przez właściwe organy za odpowiedzialną za naruszenie prawa w rozumieniu art. 4 i art. 5 ust. 2 właściwe organy uwzględniały wszystkie istotne okoliczności naruszenia, w tym:

<sup>36</sup>

Dz.U. L xxxx.

- a) charakter, wagę i czas trwania danego zrzutu;
  - b) stopień zawinienia osoby odpowiedzialnej;
  - c) szkody wyrządzone środowisku lub zdrowiu ludzi przez dany zrzut;
  - d) kondycję finansową osoby odpowiedzialnej, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, rocznych światowych obrotów odpowiedzialnej osoby prawnej;
  - e) korzyści ekonomiczne uzyskane lub oczekiwane przez osobę odpowiedzialną w wyniku danego naruszenia prawa;
  - f) działania podjęte przez osobę odpowiedzialną w celu zapobieżenia zrzutowi lub złagodzenia jego skutków;
  - g) poziom współpracy osoby odpowiedzialnej z właściwym organem, w tym wszelkie działania mające na celu obejście lub utrudnienie odpowiedniej inspekcji lub innego postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez właściwy organ; oraz
  - h) wszelkie wcześniejsze naruszenia prawa, których dopuściła się osoba odpowiedzialna.
2. Aby zapewnić jednolite stosowanie przepisów niniejszego artykułu, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyjąć szczegółowe przepisy dotyczące kryteriów, które państwa członkowskie mają uwzględniać przy nakładaniu sankcji w odniesieniu do każdego rodzaju substancji zanieczyszczającej zgodnie z niniejszą dyrektywą. Przedmiotowe akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13.”;
- 14) art. 10 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 10*

#### **Wymiana informacji i doświadczeń**

1. Do celów niniejszej dyrektywy państwa członkowskie i Komisja współpracują w zakresie wymiany informacji, wykorzystując unijny system wymiany informacji morskich określony w art. 22a ust. 3 dyrektywy 2002/59/WE i w załączniku III do wspomnianej dyrektywy<sup>37</sup> (SafeSeaNet), aby osiągnąć następujące cele:
- a) uszczegółwić informacje wymagane do skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy, w szczególności informacje przekazywane przez europejską służbę satelitarne wykrywania zanieczyszczeń ustanowioną na mocy niniejszej dyrektywy (CleanSeaNet), aby wypracować wiarygodne metody śledzenia substancji zanieczyszczających w morzach;
  - b) opracować i wdrożyć odpowiedni system monitorowania i kontroli, łączący informacje przekazane zgodnie z lit. a) z informacjami udostępnianymi w SafeSeaNet i innych unijnych informacyjnych bazach danych i narzędziach oraz rozpowszechniający informacje o faktycznych lub potencjalnych przypadkach zrzucania pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów

<sup>37</sup> Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

spalinowych za pośrednictwem specjalnego modułu THETIS ustanowionego na mocy decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/253<sup>38</sup> (THETIS-EU), aby usprawnić proces wczesnej identyfikacji i monitorowania statków zrzucających substancje zanieczyszczające w celu zoptymalizowania podejmowanych przez organy krajowe działań służących egzekwowaniu przepisów;

- c) optymalnie wykorzystywać informacje przekazane zgodnie z lit. a) i b) oraz informacje zgłaszane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a, aby ułatwić dostęp do takich informacji i usprawnić proces ich wymiany między właściwymi organami a organami innych państw członkowskich i Komisją oraz
  - d) w ciągu trzech lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy zapewnić, aby właściwe organy weryfikowały co najmniej 10 % ostrzeżeń przesyłanych za pośrednictwem CleanSeaNet każdego roku.
2. Komisja zapewnia zorganizowanie wymiany doświadczeń między organami krajowymi państw członkowskich i ekspertami, w tym z sektora prywatnego, społeczeństwa obywatelskiego i związków zawodowych, na temat stosowania niniejszej dyrektywy na terytorium całej Unii, aby wypracować wspólne praktyki i wytyczne w zakresie egzekwowania jej przepisów.”;
- 15) dodaje się art. 10a, 10b, 10c i 10d w brzmieniu:

#### *„Artykuł 10a*

#### **Sprawozdawczość**

1. Komisja ustanawia elektroniczne narzędzie sprawozdawcze na potrzeby gromadzenia informacji dotyczących wdrażania systemu egzekwowania przepisów przewidzianego w niniejszej dyrektywie i wymiany tych informacji między państwami członkowskimi a Komisją.
2. Państwa członkowskie zapewniają przekazywanie następujących informacji na temat działań podejmowanych przez ich właściwe organy za pośrednictwem elektronicznego narzędzia sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1:
  - a) informacji dotyczących działań następczych podjętych przez właściwe organy w związku z ostrzeżeniem przesłanym za pośrednictwem CleanSeaNet lub powodów niepodjęcia działań następczych w związku z takim ostrzeżeniem, niezwłocznie po zakończeniu tego rodzaju działań;
  - b) informacji dotyczących inspekcji przeprowadzonych zgodnie z art. 6, niezwłocznie po ich zakończeniu;
  - c) informacji dotyczących działań podjętych zgodnie z art. 7, niezwłocznie po ich zakończeniu;
  - d) informacji dotyczących sankcji nakładanych zgodnie z niniejszą dyrektywą, niezwłocznie i niezależnie od danego przypadku najpóźniej do dnia 30 czerwca każdego roku w przypadku sankcji nałożonych w poprzednim roku

<sup>38</sup>

Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/253 z dnia 16 lutego 2015 r. ustanawiająca zasady dotyczące pobierania próbek i sprawozdawczości na podstawie dyrektywy Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.U. L 41 z 17.2.2015, s. 55).

kalendarzowym. Informacje dotyczące sankcji należy zanonimizować w zakresie, w jakim obejmują dane osobowe.

3. Aby zapewnić jednolite stosowanie przepisów niniejszego artykułu, Komisja może – w drodze aktów wykonawczych – przyjąć szczegółowe przepisy regulujące przebieg procedury przekazywania informacji, o których mowa w ust. 2, w tym m.in. określić rodzaj informacji objętych obowiązkiem zgłoszenia, zgodnie z procedurą sprawdzającą ustanowioną w art. 13.
4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o uprawnionych organach dysponujących dostępem do narzędzia sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1.

#### *Artykuł 10b*

##### **Szkolenia**

Komisja tworzy warunki sprzyjające rozwojowi zdolności państw członkowskich poprzez organizowanie, w stosownych przypadkach, szkoleń dla organów odpowiedzialnych za wykrywanie, weryfikowanie i egzekwowanie naruszeń prawa wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy.

#### *Artykuł 10c*

##### **Publikacja informacji**

1. Na podstawie informacji przekazywanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a Komisja podaje do wiadomości publicznej regularnie aktualizowany ogólnounijny przegląd sytuacji w zakresie wdrażania i egzekwowania przepisów niniejszej dyrektywy. Wspomniany przegląd zawiera informacje wymienione w załączniku II do niniejszej dyrektywy.
2. Bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/4/WE<sup>39</sup> Komisja podejmuje stosowne działania w celu zapewnienia ochrony poufności informacji uzyskiwanych w toku wdrażania niniejszej dyrektywy.

#### *Artykuł 10d*

##### **Ochrona osób zgłaszających potencjalne naruszenia prawa**

1. Komisja opracowuje i utrzymuje poufny internetowy kanał zewnętrznego zgłaszania nieprawidłowości służący do przyjmowania zgłoszeń w rozumieniu dyrektywy (UE) 2019/1937<sup>40</sup> dotyczących potencjalnych naruszeń przepisów niniejszej dyrektywy oraz przekazuje takie zgłoszenia zainteresowanemu państwu członkowskiemu lub zainteresowanym państwom członkowskim.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby właściwe organy krajowe przyjmujące zgłoszenia dotyczące przypadków naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy

<sup>39</sup> Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz.U. L 41 z 14.2.2003, s. 26).

<sup>40</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 z dnia 23 października 2019 r. w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 17).

przedkładane za pośrednictwem kanału, o którym mowa w ust. 1, przekazywały informacje zwrotne na temat tych zgłoszeń i podejmowały w związku z nimi działania następne zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/1937.

3. Komisja może ograniczyć stosowanie przepisów art. 14–22, 35 i 36, a także art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1725<sup>41</sup> w odniesieniu do osób, których dane dotyczą, objętych zgłoszeniem przedłożonym za pośrednictwem kanału, o którym mowa w ust. 1, lub wspomnianych w takim zgłoszeniu i niebędących osobami, których dane dotyczą, przedkładającymi takie zgłoszenie. Tego rodzaju ograniczenie może obowiązywać wyłącznie przez okres niezbędny do przeanalizowania zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2, przez właściwe organy państwa członkowskiego.”;
- 16) uchyla się art. 11;
- 17) uchyla się art. 12;
- 18) dodaje się art. 12a w brzmieniu:

#### *„Artykuł 12a*

#### **Ocena i przegląd**

1. Do dnia *[Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: pięć lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej]* Komisja przeprowadza ocenę niniejszej dyrektywy. Ocena ta opiera się co najmniej na następujących elementach:
    - a) doświadczeniu zdobytym podczas wdrażania niniejszej dyrektywy oraz
    - b) informacjach przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 10a oraz ogólnounijnym przeglądem sytuacji podanym do wiadomości publicznej zgodnie z art. 10c.
  2. W ramach dokonywanego przeglądu Komisja, w stosownych przypadkach, ocenia możliwość zmiany zakresu niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę m.in. inne elementy międzynarodowych standardów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez statki uregulowane w konwencji MARPOL 73/78, w szczególności dotyczące emisji tlenku siarki i tlenku azotu przez statki, a także uwzględniając inne standardy odnoszące się do kwestii związanych ze zrzutami ze statków, które zostały uregulowane w konwencji MARPOL 73/78, takie jak normy w zakresie sadzy, odpadów morskich, utraty kontenerów, utraty granulatu z tworzyw sztucznych i hałasu podwodnego.”;
- 19) art. 13 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 13*

#### **Procedura komitetowa**

1. Komisję wspiera Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE)

<sup>41</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

nr 2099/2002<sup>42</sup> – COSS uznaje się za komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011<sup>43</sup>.

2. W przypadku odesłania do niniejszego artykułu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 i art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”;
- 20) uchyla się art. 14;
- 21) uchyla się art. 15;
- 22) uchyla się jedyny załącznik;
- 23) tekst załącznika I do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik I;
- 24) tekst załącznika II do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik II.

## *Artykuł 2*

### **Transpozycja**

1. Do dnia [*Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: jeden rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej*] państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą oraz wszelkich późniejszych zmian wywierających wpływ na te przepisy.

## *Artykuł 3*

### **Stosowanie dyrektywy 2009/123/WE**

Jeżeli chodzi o naruszenia prawa, które zgodnie z dyrektywą 2005/35/WE zmienioną dyrektywą 2009/123/WE<sup>44</sup> należy uznawać za przestępstwa, oraz powiązane z nimi sankcje, państwa członkowskie niezwiązane przepisami dyrektywy (UE) 2023/xxxx pozostają związane przepisami dyrektywy 2005/35/WE zmienionej dyrektywą 2009/123/WE.

## *Artykuł 4*

### **Wejście w życie**

---

<sup>42</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1).

<sup>43</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>44</sup> Dz.U. L xxxx.

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### *Artykuł 5*

#### **Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*

## OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI – „AGENCJE”

### 1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

#### 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami

#### 1.2. Obszary polityki, których dotyczy wnioski/inicjatywa

Mobilność i transport – bezpieczeństwo na morzu

#### 1.3. Wniosek dotyczy

☐ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego<sup>45</sup>

☒ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

#### 1.4. Cel(e)

##### 1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Celem ogólnym zmiany dyrektywy 2005/35/WE jest zapewnienie, aby osoby odpowiedzialne za zrzuty substancji zanieczyszczających do morza podlegały skutecznym, proporcjonalnym i odstraszającym sankcjom, co ma służyć poprawie bezpieczeństwa na morzu oraz lepszej ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków. Rewizja dyrektywy wnosi wkład w realizację celu zrównoważonego rozwoju nr 14 („Chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony”) oraz celu zrównoważonego rozwoju nr 3 („Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt”), natomiast zawarte w niej przepisy dotyczące ścigania przestępstw przyczyniają się do osiągnięcia celu zrównoważonego rozwoju nr 16 („Pokój, sprawiedliwość i silne instytucje”).

##### 1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Cele szczegółowe tej rewizji są następujące:

Włączenie norm międzynarodowych do prawa Unii poprzez dostosowanie dyrektywy do załączników do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) dotyczących zrzutów do morza.

Wspieranie państw członkowskich poprzez budowanie ich zdolności do wykrywania przypadków zanieczyszczenia, weryfikacji, gromadzenia dowodów i skutecznego nakładania sankcji na zidentyfikowanych sprawców w odpowiednim czasie i w zharmonizowany sposób.

Zapewnienie, aby osoby (fizyczne i prawne) odpowiedzialne za nielegalne zrzuty ze statków podlegały skutecznym, proporcjonalnym i odstraszającym sankcjom.

<sup>45</sup>

O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

Zapewnienie uproszczonej i skutecznej sprawozdawczości na temat przypadków zanieczyszczenia pochodzącego ze statków i działań następnych.

#### 1.4.3. *Oczekiwane wyniki i wpływ*

*Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.*

Oczekuje się, że niniejszy wniosek przyczyni się do poprawy skuteczności sankcji i doprowadzi do zapewnienia równych warunków działania dzięki zagwarantowaniu nakładania zharmonizowanych i proporcjonalnych sankcji, które będą wystarczająco surowe, aby zniechęcać do nielegalnych zrzutów.

Oczekuje się, że niniejszy wniosek doprowadzi do ogólnej poprawy skuteczności działań weryfikacyjnych podejmowanych przez organy państw członkowskich, zwiększając tym samym odsetek identyfikowanych sprawców przy jednoczesnym uproszczeniu i usprawnieniu sprawozdawczości w zakresie wdrażania dyrektywy.

#### 1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

*Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.*

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 1 zostanie określona na podstawie liczby naruszeń prawa i liczby wykrytych przypadków zrzucania olejów, szkodliwych substancji ciekłych, towarów pakowanych, ścieków, odpadów i pozostałości ze skrubów przez statki.

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 2 zostanie określona na podstawie liczby weryfikacji w poszczególnych państwach członkowskich (poziom weryfikacji), liczby sprawców zidentyfikowanych w wyniku weryfikacji (zidentyfikowani zanieczyszczający), liczby zgłoszeń dokonanych przez sygnalistów oraz liczby szkoleń i warsztatów zorganizowanych przez EMSA.

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 3 zostanie określona na podstawie wysokości nałożonych grzywien pieniężnych i rodzajów nałożonych sankcji.

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr 4 zostanie określona na podstawie liczby aktualizacji narzędzia sprawozdawczego przeprowadzonych przez poszczególne państwa członkowskie, liczby zrzutów dokonanych przez statki zarejestrowanych w narzędziu sprawozdawczym w poszczególnych państwach członkowskich oraz liczby wyświetleń/odwiedzin publicznej strony internetowej.

### 1.5. **Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

#### 1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

EMSA będzie zobowiązana do ustanowienia dodatkowych usług monitorowania satelitarnego na potrzeby organów państw członkowskich z uwagi na rozszerzenie zakresu dyrektywy oraz do zmodernizowania usługi CleanSeaNet w celu zapewnienia możliwości lepszego monitorowania i wykrywania zanieczyszczeń. EMSA będzie zobowiązana do przygotowania szkoleń i sporządzenia wytycznych, a także dbania o ich regularne aktualizowanie. Opracuje również kanał zewnętrznego zgłaszania nieprawidłowości dla sygnalistów służący do przekazywania informacji na temat potencjalnych nielegalnych zrzutów oraz rozwinięte zintegrowane usługi morskie. EMSA będzie także zobowiązana do opracowania i utrzymywania nowego narzędzia sprawozdawczego, aby umożliwić państwom członkowskim zgłaszanie każdego przypadku zanieczyszczenia pochodzącego ze statków,

a także do utworzenia strony internetowej w celu zagwarantowania podawania informacji na temat zanieczyszczeń pochodzących ze statków do wiadomości publicznej.

Łącznie świadczenie dodatkowych usług monitorowania satelitarnego będzie wiązało się z koniecznością zapewnienia dodatkowych dziewięciu EPC, natomiast trzy dodatkowe EPC będą potrzebne na wsparcie rozwoju zintegrowanych usług morskich. Jeden z tych dodatkowych EPC będzie potrzebny w kolejnych WRF.

- 1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Przyczyny działania na poziomie europejskim (*ex ante*)

Różne podejścia krajowe mogą utrudniać skuteczną współpracę między państwami członkowskimi i umożliwiać sprawcom uniknięcie sankcji. Większa podatność niektórych regionów i zróżnicowana zdolność państw członkowskich do weryfikowania i ścigania przypadków pojawienia się zanieczyszczeń pochodzących ze statków wiąże się z koniecznością podjęcia działań na szczeblu UE, zwłaszcza w połączeniu ze środkami wsparcia udzielanego za pośrednictwem wspólnych narzędzi cyfrowych EMSA. Biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter transportu morskiego, istnieje wyraźna potrzeba ustanowienia transgranicznych ram zapewniających równe traktowanie operatorów statków niezależnie od miejsca, w którym doszło do zanieczyszczenia.

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (*ex post*)

Podjęcie działania na szczeblu UE zapewnia równe warunki działania i ułatwia weryfikację i ściganie na szczeblu krajowym, a także usprawnia transgraniczne egzekwowanie przepisów, co z kolei przekłada się na bardziej odstraszające sankcje. Podjęcie działania na szczeblu UE wniesie ewidentną wartość dodaną, jeżeli chodzi o środki służące przeciwdziałaniu zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, które zazwyczaj mają charakter transnarodowy i wykraczają poza środki, jakie mogą zostać wdrożone przez państwa członkowskie działające na własną rękę. Dalsze doprecyzowanie unijnego systemu odpowiedzialności oraz udoskonalenie nadzoru satelitarnego poprzez objęcie nim większej liczby substancji zanieczyszczających dzięki rozszerzeniu zakresu dyrektywy zgodnie z konwencją MARPOL zapewnia państwom członkowskim możliwość bardziej efektywnego i skutecznego wywiązywania się ze spoczywających na nich zobowiązań.

- 1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Narzędzia EMSA dowiodły swojej skuteczności i użyteczności dla państw członkowskich w kontekście dążenia do osiągnięcia celów wyznaczonych w dyrektywie. Rozszerzenie nadzoru satelitarnego przyczyniło się do zwiększenia liczby wykrywanych przypadków nielegalnych zrzutów i – pośrednio – wniosło wkład w proces przeciwdziałania zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki. Po przeprowadzeniu oceny dyrektywy stwierdzono jednak, że jej cele – mimo że są odpowiednie – nie zostały w pełni zrealizowane, a jej zakres jest ograniczony.

Choć wdrażanie usługi CleanSeaNet, która stanowi narzędzie nadzoru satelitarnego, zakończyło się pomyślnie, powinna ona zostać dodatkowo rozwinięta, aby objąć rozszerzony zakres dyrektywy.

Wyniki oceny *ex post* zostały przedstawione w ocenie skutków towarzyszącej niniejszej inicjatywie, podsumowanej w tabeli 2.

1.5.4. *Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami*

Proponowana rewizja jest głównym wynikiem komunikatu Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w którym przedstawiono wizję UE dotyczącą bardziej zrównoważonego przyszłego systemu transportu. W strategii ogłoszono, że w 2022 r. Komisja planuje rozpocząć szeroko zakrojony przegląd obowiązującego prawodawstwa, w tym prawodawstwa dotyczącego zanieczyszczeń pochodzących ze statków (w ramach inicjatywy przewodniej 2 – Tworzenie bezemisyjnych lotnisk i portów). Pozwoli to poprawić jakość powietrza w skali lokalnej, co z kolei przyczyni się do poprawy zdrowia okolicznych mieszkańców.

Proponowana rewizja stworzy synergie z innymi elementami unijnych ram regulacyjnych, w szczególności z dyrektywą (UE) 2019/883 w sprawie portowych urządzeń odbiorczych, dyrektywą w sprawie przestępstw przeciwko środowisku, dyrektywą 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery, dyrektywą 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i dyrektywą 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego.

Wniosek jest zgodny z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi, chociaż będzie wymagał przeprogramowania w ramach działu 1 w odniesieniu do rocznego wkładu na rzecz EMSA (potrącenie budżetowe w postaci kompensacyjnego obniżenia wydatków zaprogramowanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (02 03 01)). Wpływ niniejszego wniosku na budżet został już uwzględniony w budżecie przeznaczonym na potrzeby wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

1.5.5. *Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków*

Wpływ niniejszej inicjatywy na budżet odnosi się do dodatkowych zasobów niezbędnych do ustanowienia dodatkowych usług monitorowania satelitarnego na potrzeby organów państw członkowskich poprzez udoskonalenie usługi CleanSeaNet, organizowania szkoleń i sporządzenia wytycznych, opracowania i utrzymywania nowego narzędzia sprawozdawczego, dalszego rozwijania zintegrowanych usług morskich oraz stworzenia nowej strony internetowej w celu zagwarantowania podawania informacji na temat zanieczyszczeń pochodzących ze statków do wiadomości publicznej, a także powiązanych zadań w zakresie gromadzenia danych, monitorowania i sprawozdawczości realizowanych zgodnie z proponowaną dyrektywą. Są to nowe zadania dla EMSA, które zyskają charakter stały, natomiast istniejące zadania nie ulegną ograniczeniu ani częściowemu zniesieniu.

Dodatkowemu zapotrzebowaniu na zasoby ludzkie nie można sprostać poprzez przegrupowanie, zaś dodatkowe potrzeby budżetowe zostaną zaspokojone dzięki kompensacji w ramach istniejących programów zarządzanych przez DG MOVE zgodnie z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.

Wzrost środków dla EMSA zostanie zrekompensowany przez wyrównawcze zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (02 03 01). Wpływ niniejszego wniosku na budżet został już uwzględniony w budżecie przeznaczonym na potrzeby wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

## 1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

### ☐ Ograniczony czas trwania

- ☐ Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- ☐ Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.

### ☒ Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2025 r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

## 1.7. Planowane metody wykonania budżetu<sup>46</sup>

### ☐ Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję za pośrednictwem

- ☐ agencji wykonawczych

### ☐ Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

### ☒ Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- ☐ EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- ☒ organom, o których mowa w art. 70 i 71;
- ☐ organom prawa publicznego;
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
- ☐ podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

## Uwagi

Zarządzanie proponowaną dyrektywą będzie ogólnie prowadzone przez służby Komisji wspomagane, w stosownych przypadkach, przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego.

Państwa członkowskie będą zobowiązane do transpozycji przepisów dyrektywy w odpowiednim terminie.

<sup>46</sup> Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## **2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA**

### **2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości**

*Określić częstotliwość i warunki*

Komisja lub EMSA zweryfikuje, czy informacje zwrotne dotyczące ostrzeżeń z CleanSeaNet są przekazywane przez państwa członkowskie w odpowiednim czasie i w skuteczny sposób oraz czy informacje na temat przeprowadzania dowodów i sankcji są regularnie przesyłane do narzędzia sprawozdawczego. Planuje się również stworzenie unijnej strony internetowej, na której zamieszczane będą podstawowe wskaźniki dotyczące stopnia wdrożenia oraz kluczowe jawne informacje i która będzie regularnie aktualizowana danymi z narzędzia sprawozdawczego, aby na bieżąco informować opinię publiczną o postępach we wdrażaniu dyrektywy o i przypadkach zanieczyszczeń.

EMSA, w imieniu Komisji, będzie przeprowadzała wizyty w państwach członkowskich mające na celu weryfikację działań w terenie. Wszelkie niedociągnięcia i obszary wymagające poprawy będą wyszczególniane w sprawozdaniach z odpowiednich wizyt. EMSA będzie również przeprowadzać analizy horyzontalne i udzielać pomocy technicznej, zapewniając wgląd w to, jak funkcjonuje prawodawstwo, i umożliwiając identyfikowanie luk oraz sposobów ich zniwelowania, a także składać sprawozdania Komisji i państwom członkowskim.

W ramach grupy ekspertów Komisja będzie opracowywała akty wykonawcze i wytyczne interpretacyjne, aby zapewnić zharmonizowane wdrażanie dyrektywy przez państwa członkowskie.

### **2.2. System zarządzania i kontroli**

#### **2.2.1. *Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli***

Komisja będzie całościowo odpowiedzialna za wdrożenie proponowanej dyrektywy, a także za ocenienie jej skuteczności i, w razie potrzeby, zaproponowanie jej rewizji. W stosownych przypadkach Komisja będzie wspierana przez EMSA w zakresie świadczenia usług informatycznych i opracowywania narzędzi informatycznych niezbędnych do wykonania przepisów proponowanej dyrektywy dotyczących sprawozdawczości, monitorowania i weryfikacji, a także organizowania szkoleń. Państwa członkowskie będą zobowiązane do dokonania transpozycji dyrektywy do prawa krajowego w terminie wskazanym w dyrektywie. Państwa członkowskie będą również zobowiązane do egzekwowania obowiązujących przepisów, w szczególności poprzez nakładanie sankcji administracyjnych w przypadkach braku zgodności. Czynności egzekucyjne mogą być prowadzone w ramach istniejących inspekcji, w szczególności podczas kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

#### **2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia***

Komisja będzie ogólnie odpowiedzialna za wdrożenie proponowanej dyrektywy, a także za ocenianie wykonania i przestrzegania jej przepisów, natomiast Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego będzie odpowiadać za wykonywanie swoich działań i wdrożenie ram kontroli wewnętrznej. Będzie ona zobowiązana do opracowania narzędzi i modułów informatycznych, a także do organizowania szkoleń dla organów państw członkowskich, a państwa członkowskie będą zobowiązane do egzekwowania obowiązujących przepisów.

EMSA ma najlepsze warunki do wykonywania zadań dotyczących sprawozdawczości i oceny zgodności, ponieważ będzie to praca techniczna, wymagająca dużej wiedzy fachowej w zakresie zarządzania danymi, a także dogłębnego zrozumienia złożonych kwestii technicznych związanych z nielegalnymi zrzutami i zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.

Państwa członkowskie mają największe możliwości egzekwowania proponowanej dyrektywy, w szczególności w zharmonizowany sposób poprzez wymienianie się informacjami i doświadczeniami i wywiązywanie się ze zobowiązań spoczywających na nich jako na stronach konwencji MARPOL.

DG MOVE będzie stosować niezbędne kontrole zgodnie z przyjętą w 2017 r. strategią nadzoru w sprawie stosunków dyrekcji generalnej z agencjami zdecentralizowanymi i wspólnymi przedsięwzięciami. W ramach strategii DG MOVE monitoruje wskaźniki wykonania budżetu, zalecenia z audytu i kwestie administracyjne. Agencja przedstawia sprawozdanie dwa razy w roku. Kontrole prowadzone w zakresie nadzoru nad Agencją, a także powiązanego z nim zarządzania finansowego i budżetowego są zgodne ze strategią kontroli DG MOVE zaktualizowaną w 2022 r.

Dodatkowe zasoby oddane do dyspozycji EMSA zostaną objęte systemem kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem EMSA, który jest dostosowany do stosownych norm międzynarodowych i obejmuje szczególne rodzaje kontroli mające na celu zapobieganie konfliktom interesów i zapewnienie ochrony sygnalistom.

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

Zgodnie z proponowaną dyrektywą EMSA, która będzie opracowywała narzędzia i moduły informatyczne oraz organizowała szkolenia dla organów państw członkowskich, otrzyma dodatkowe finansowanie.

EMSA ponosi pełną odpowiedzialność za wykonanie swojego budżetu, natomiast DG MOVE jest odpowiedzialna za regularne wpłacanie składek ustalonych przez władzę budżetową. Prawdopodobne ryzyko błędu przy płatności i przy zamykaniu jest na poziomie podobnym do tego związanego z dopłatami budżetowymi przekazywanymi Agencji.

Nie przewiduje się, aby dodatkowe zadania wynikające z proponowanej zmiany doprowadziły do określonych dodatkowych kontroli. Przewiduje się zatem, że koszt kontroli DG MOVE (mierzony według relacji do wartości zarządzanych funduszy) pozostanie na stałym poziomie.

### 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

*Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.*

Ponieważ proponowana dyrektywa reguluje kwestie związane z zapobieganiem zanieczyszczeniom, nie przewidziano w niej żadnych konkretnych środków zwalczania nadużyć finansowych.

Zgodnie z podejściem Komisji EMSA stosuje zasady zwalczania nadużyć finansowych obowiązujące zdecentralizowane agencje UE. W marcu 2021 r. Agencja przyjęła zaktualizowaną strategię zwalczania nadużyć finansowych opartą na metodyce i wytycznych dotyczących strategii zwalczania nadużyć finansowych przedstawionych przez OLAF, a także na strategii zwalczania nadużyć finansowych DG MOVE. Zapewnia ona ramy obejmujące kwestie zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i warunków prowadzenia dochodzeń w ich sprawie na poziomie Agencji. EMSA nieustannie dostosowuje i ulepsza swoją politykę i działania w celu propagowania najwyższego poziomu uczciwości pracowników EMSA, wspierania skutecznego zapobiegania ryzyku nadużyć finansowych i jego wykrywania oraz ustanowienia odpowiednich procedur zgłaszania potencjalnych przypadków nadużyć finansowych i postępowania z nimi oraz ich wyników. W 2015 r. EMSA przyjęła ponadto politykę dotyczącą konfliktu interesów obowiązującą zarząd.

EMSA współpracuje ze służbami Komisji w zakresie kwestii związanych z zapobieganiem nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom. Komisja zapewni kontynuację i zacieśnienie tej współpracy.

Proponowana dyrektywa zawiera jasne i szczegółowe przepisy dotyczące egzekwowania prawa w celu zapewnienia, aby podmioty gospodarcze nie obchodziły zawartych w nim obowiązków. Komisja zapewni przyjęcie odpowiednich środków służących ochronie interesów finansowych Unii poprzez przeprowadzanie skutecznych kontroli oraz – w przypadku wykrycia nieprawidłowości, nadużyć finansowych lub przypadków uchybienia zobowiązaniom – poprzez ich zgłaszanie.

Komisja będzie również podejmowała stosowne działania w celu zapewnienia ochrony poufności informacji uzyskiwanych i publikowanych w toku wdrażania niniejszej dyrektywy.

## 3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

### 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

| Dział wieloletnich ram finansowych | Linia budżetowa | Rodzaj środków                 | Wkład                     |                                   |                        |                                                     |
|------------------------------------|-----------------|--------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------|
|                                    | Numer           | Zrózn./niezrózn. <sup>47</sup> | państw EFTA <sup>48</sup> | krajów kandydujących i potencjaln | innych państw trzecich | pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na |

<sup>47</sup> Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

<sup>48</sup> EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

|   |          |                               |     |                                              |     |               |
|---|----------|-------------------------------|-----|----------------------------------------------|-----|---------------|
|   |          |                               |     | ych krajów<br>kandydują<br>ych <sup>49</sup> |     | określony cel |
| 1 | 02 10 02 | Środki<br>niezróżnico<br>wane | TAK | NIE                                          | NIE | NIE           |

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

| Dział<br>wieloletnic<br>h ram<br>finansowyc<br>h | Linia budżetowa | Rodzaj<br>środków    | Wkład          |                                                                              |                              |                                                                               |
|--------------------------------------------------|-----------------|----------------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|                                                  | Numer           | Zróżn./niez<br>różn. | państw<br>EFTA | krajów<br>kandydują<br>ych<br>i potencjal<br>nych krajów<br>kandydują<br>ych | innych<br>państw<br>trzecich | pochodzący<br>z pozostałych<br>dochodów<br>przeznaczonych na<br>określony cel |
|                                                  | [XX.YY.YY.YY]   |                      | TAK/NI<br>E    | TAK/NIE                                                                      | TAK/NI<br>E                  | TAK/NIE                                                                       |

<sup>49</sup>

Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

### 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

#### 3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

|                                               |   |                                                 |
|-----------------------------------------------|---|-------------------------------------------------|
| <b>Dział<br/>wieloletnich ram finansowych</b> | 1 | Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa |
|-----------------------------------------------|---|-------------------------------------------------|

| Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) |                        |               | Rok<br>2025 | Rok<br>2026 | Rok<br>2027 | Rok<br>2028–2034 | OGÓŁEM        |
|----------------------------------------------------|------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|------------------|---------------|
| Tytuł 1:                                           | Środki na zobowiązania | (1)           | 0,513       | 1,881       | 1,881       | 14,364           | <b>18,639</b> |
|                                                    | Środki na płatności    | (2)           | 0,513       | 1,881       | 1,881       | 14,364           | <b>18,639</b> |
| Tytuł 2:                                           | Środki na zobowiązania | (1a)          |             |             |             |                  |               |
|                                                    | Środki na płatności    | (2a)          |             |             |             |                  |               |
| Tytuł 3:                                           | Środki na zobowiązania | (3a)          | 6,450       | 7,050       | 7,250       | 46,650           | <b>67,400</b> |
|                                                    | Środki na płatności    | (3b)          | 6,450       | 7,050       | 7,250       | 46,650           | <b>67,400</b> |
| <b>OGÓŁEM środki dla EMSA</b>                      | Środki na zobowiązania | = 1 + 1a + 3  | 6,963       | 8,931       | 9,131       | 61,014           | <b>86,039</b> |
|                                                    | Środki na płatności    | = 2 + 2a + 3b | 6,963       | 8,931       | 9,131       | 61,014           | <b>86,039</b> |

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.



|                                               |          |                           |
|-----------------------------------------------|----------|---------------------------|
| <b>Dział<br/>wieloletnich ram finansowych</b> | <b>7</b> | „Wydatki administracyjne” |
|-----------------------------------------------|----------|---------------------------|

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

|                                               |        | Rok<br>N | Rok<br>N+1 | Rok<br>N+2 | Rok<br>N+3 | Wprowadzić taką liczbę kolumn<br>dla poszczególnych lat, jaka jest<br>niezbędna, by odzwierciedlić<br>cały okres wpływu (por. pkt 1.6) | <b>OGÓŁEM</b> |
|-----------------------------------------------|--------|----------|------------|------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Dyrekcja Generalna: <.....>                   |        |          |            |            |            |                                                                                                                                        |               |
| • Zasoby ludzkie                              |        |          |            |            |            |                                                                                                                                        |               |
| • Pozostałe wydatki administracyjne           |        |          |            |            |            |                                                                                                                                        |               |
| <b>OGÓŁEM Dyrekcja Generalna &lt;....&gt;</b> | Środki |          |            |            |            |                                                                                                                                        |               |

|                                                                      |                                                                    |  |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>OGÓŁEM środki<br/>na DZIAŁ 7<br/>wieloletnich ram finansowych</b> | (Środki na zobowiązania<br>ogółem = środki na<br>płatności ogółem) |  |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

|                                                                               |                        | Rok<br>2025 | Rok<br>2026 | Rok<br>2027 | Rok<br>2028–2034 | <b>OGÓŁEM</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------|-------------|-------------|------------------|---------------|
| <b>OGÓŁEM środki<br/>na DZIAŁY od 1 do 7<br/>wieloletnich ram finansowych</b> | Środki na zobowiązania | 6,963       | 8,931       | 9,131       | 61,014           | <b>86,039</b> |
|                                                                               | Środki na płatności    | 6,963       | 8,931       | 9,131       | 61,014           | <b>86,039</b> |

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

### 3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki EMSA

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

kwoty w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| Określić cele i produkty<br><br>↓     |                      |              | Rok N  |       | Rok N+1 |       | Rok N+2 |       | Rok N+3 |       | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) |       |        |       |        |       | OGÓŁEM        |                 |
|---------------------------------------|----------------------|--------------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|-------|--------|-------|---------------|-----------------|
|                                       | PRODUKT              |              |        |       |         |       |         |       |         |       |                                                                                                                               |       |        |       |        |       |               |                 |
|                                       | Rodzaj <sup>50</sup> | Średni koszt | Liczba | Koszt | Liczba  | Koszt | Liczba  | Koszt | Liczba  | Koszt | Liczba                                                                                                                        | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba ogółem | Koszt całkowity |
| CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 <sup>51</sup>    |                      |              |        |       |         |       |         |       |         |       |                                                                                                                               |       |        |       |        |       |               |                 |
| - Produkt                             |                      |              |        |       |         |       |         |       |         |       |                                                                                                                               |       |        |       |        |       |               |                 |
| - Produkt                             |                      |              |        |       |         |       |         |       |         |       |                                                                                                                               |       |        |       |        |       |               |                 |
| - Produkt                             |                      |              |        |       |         |       |         |       |         |       |                                                                                                                               |       |        |       |        |       |               |                 |
| Cel szczegółowy nr 1 – suma częściowa |                      |              |        |       |         |       |         |       |         |       |                                                                                                                               |       |        |       |        |       |               |                 |
| CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2                  |                      |              |        |       |         |       |         |       |         |       |                                                                                                                               |       |        |       |        |       |               |                 |
| - Produkt                             |                      |              |        |       |         |       |         |       |         |       |                                                                                                                               |       |        |       |        |       |               |                 |
| Cel szczegółowy nr 2 – suma           |                      |              |        |       |         |       |         |       |         |       |                                                                                                                               |       |        |       |        |       |               |                 |

<sup>50</sup> Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).  
<sup>51</sup> Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(e) ...”.

|                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| częstkowa           |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>KOSZT OGÓŁEM</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

W stosownych przypadkach kwoty odzwierciedlają sumę wkładu Unii na rzecz agencji i innych dochodów agencji (opłat i należności).

### 3.2.3. Szacunkowy wpływ na zasoby ludzkie EMSA

#### 3.2.3.1. Streszczenie

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku). W stosownych przypadkach kwoty odzwierciedlają sumę wkładu Unii na rzecz agencji i innych dochodów agencji (opłat i należności).

|  | Rok<br>2025 | Rok<br>2026 | Rok<br>2027 | Rok<br>2028–2034 | OGÓŁE<br>M |
|--|-------------|-------------|-------------|------------------|------------|
|--|-------------|-------------|-------------|------------------|------------|

|                                                                    |       |       |       |       |        |
|--------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszergowania AD)  | 0,428 | 1,539 | 1,539 | 11,97 | 15,476 |
| Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszergowania AST) | 0,086 | 0,342 | 0,342 | 2,394 | 3,164  |
| Personel kontraktowy                                               |       |       |       |       |        |
| Oddelegowani eksperci krajowi                                      |       |       |       |       |        |

|               |              |              |              |               |              |
|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| <b>OGÓŁEM</b> | <b>0,514</b> | <b>1,881</b> | <b>1,881</b> | <b>14,364</b> | <b>18,64</b> |
|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF. Wymagania dotyczące pracowników (EPC):

|  | Rok<br>2025 | Rok<br>2026 | Rok<br>2027 | Rok<br>2028–2034 | OGÓŁE<br>M |
|--|-------------|-------------|-------------|------------------|------------|
|--|-------------|-------------|-------------|------------------|------------|

|                                                                    |   |   |   |    |    |
|--------------------------------------------------------------------|---|---|---|----|----|
| Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszergowania AD)  | 5 | 9 | 9 | 10 | 10 |
| Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszergowania AST) | 1 | 2 | 2 | 2  | 2  |
| Personel kontraktowy                                               |   |   |   |    |    |

|                               |  |  |  |  |  |
|-------------------------------|--|--|--|--|--|
| Oddelegowani eksperci krajowi |  |  |  |  |  |
|-------------------------------|--|--|--|--|--|

|               |          |           |           |           |           |
|---------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>OGÓŁEM</b> | <b>6</b> | <b>11</b> | <b>11</b> | <b>12</b> | <b>12</b> |
|---------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

EMSA rozpocznie przygotowania do procesu rekrutacyjnego niezwłocznie po przyjęciu niniejszego wniosku. Koszty oszacowano przy założeniu, że od 1 lipca 2025 r. zatrudnieni zostaną pracownicy świadczący pracę w wymiarze odpowiadającym sześciu EPC. Oznacza to, że w pierwszym roku konieczne będzie pokrycie zaledwie 50 % kosztów związanych z zasobami ludzkimi.

### 3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie macierzystej DG

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

*Wartości szacunkowe należy wyrazić w pełnych kwotach (lub najwyżej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku)*

|                                                                                                                              | Rok<br>N                   | Rok<br>N+1 | Rok<br>N+2 | Rok<br>N+3 | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|------------|------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| <b>• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)</b> |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
| 20 01 02 01 i 20 01 02 02 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)                                                 |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
| 20 01 02 03 (w delegaturach)                                                                                                 |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
| 01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)                                                                                      |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
| 10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)                                                                                   |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
|                                                                                                                              |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
| <b>• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)<sup>52</sup></b>                                         |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
| 20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)                                                                       |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
| 20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)                                                                             |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
| Linia budżetowa (określić) <sup>53</sup>                                                                                     | - w centrali <sup>54</sup> |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
|                                                                                                                              | - w delegaturach           |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |
| <b>01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)</b>                                                                |                            |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |

<sup>52</sup> CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

<sup>53</sup> W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

<sup>54</sup> Głównie w odniesieniu do funduszy polityki spójności UE, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) oraz Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EFMRA).

|                                                           |  |  |  |  |  |  |  |
|-----------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| 10 01 05 02 (CA, SNE, INT – bezpośrednie badania naukowe) |  |  |  |  |  |  |  |
| Inna linia budżetowa (określić)                           |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>OGÓŁEM</b>                                             |  |  |  |  |  |  |  |

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyirekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyirekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyirekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

|                                                      |  |
|------------------------------------------------------|--|
| Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony |  |
| Personel zewnętrzny                                  |  |

Opis metody obliczenia kosztów ekwiwalentów pełnego czasu pracy powinien zostać zamieszczony w załączniku V pkt 3.

### 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

- ☒ Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.
- ☒ Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Zadania przydzielone EMSA będą wymagały przeprogramowania linii budżetowej dotyczącej rocznego wkładu na rzecz Agencji (02 10 02) zgodnie z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi. Wzrost środków dla EMSA zostanie zrekompensowany przez wyrównawcze zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (02 03 01) zgodnie z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi. Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

- ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych<sup>55</sup>.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

### 3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

|                                         | Rok<br>N | Rok<br>N+1 | Rok<br>N+2 | Rok<br>N+3 | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) |  |  | Ogółem |
|-----------------------------------------|----------|------------|------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--------|
| Określić organ współfinansujący         |          |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |        |
| OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem |          |            |            |            |                                                                                                                               |  |  |        |

<sup>55</sup> Zob. art. 12 i 13 rozporządzenia Rady (UE, Euratom) 2020/2093 z dnia 17 grudnia 2020 r. określającego wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027.

### 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
  - ☐ wpływ na zasoby własne
  - ☐ wpływ na dochody inne

Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków  
☐

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| Linia budżetowa po stronie dochodów | Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy | Wpływ wniosku/inicjatywy <sup>56</sup> |         |         |         |                                                                                                                               |  |  |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------|---------|---------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                     |                                                     | Rok N                                  | Rok N+1 | Rok N+2 | Rok N+3 | Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) |  |  |
| Artykuł ...                         |                                                     |                                        |         |         |         |                                                                                                                               |  |  |

W przypadku wpływu na dochody różne „przeznaczone na określony cel” należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmuje.

|  |
|--|
|  |
|--|

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

<sup>56</sup> W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.