



ODPOWIEDZI KOMISJI EUROPEJSKIEJ

NA SPRAWOZDANIE SPECJALNE EUROPEJSKIEGO TRYBUNAŁU OBRACHUNKOWEGO

**Działania UE na rzecz zwalczania
zanieczyszczania morza przez statki**

Wciąż na niespokojnych wodach

Spis treści

I. ODPOWIEDZI KOMISJI W SKRÓCIE.....	2
II. ODPOWIEDZI KOMISJI NA GŁÓWNE UWAGI EUROPEJSKIEGO TRYBUNAŁU OBRACHUNKOWEGO	2
1. Przepisy UE dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków	2
2. Wdrażanie i egzekwowanie przepisów UE dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków	5
3. Unijne ramy monitorowania zanieczyszczeń pochodzących ze statków	6
III. ODPOWIEDZI KOMISJI NA ZALECENIA EUROPEJSKIEGO TRYBUNAŁU OBRACHUNKOWEGO	7
Zalecenie 1 – Usprawnienie funkcjonowania i zwiększenie skuteczności narzędzi EMSA służących do ostrzegania o zanieczyszczeniach	7
Zalecenie 2 – Wzmocnienie monitorowania obowiązkowych kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywami UE	8
Zalecenie 3 – Działania następne wobec trudności związanych z osiągnięciem lepszych rezultatów projektów finansowanych ze środków UE	8
Zalecenie 4 – Poprawa sprawozdawczości na temat stanu środowiska w wodach morskich i usprawnienie monitorowania tego stanu	9

Niniejszy dokument zawiera odpowiedzi Komisji Europejskiej na uwagi zawarte w sprawozdaniu specjalnym Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, zgodnie z art. 265 [rozporządzenia finansowego](#), i jest publikowany wraz ze sprawozdaniem specjalnym.

I. ODPOWIEDZI KOMISJI W SKRÓCIE

Komisja Europejska z zadowoleniem przyjmuje sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w sprawie działań UE na rzecz zwalczania zanieczyszczania morza przez statki. Komisja przyznaje, że po latach postępów w osiąganiu ambitnych celów w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniom środowiska morskiego za pośrednictwem [dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej](#) konieczne są dodatkowe starania i metody na rzecz przeciwdziałania zanieczyszczaniu morza przez statki.

[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. Komisja przyjęła szereg inicjatyw UE mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia mórz spowodowanego transportem morskim, zgodnie z [kompleksową strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności](#) oraz [planem działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń](#). Doprowadzenie do tego, by transport morski stał się bardziej zrównoważony, ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów i założeń Europejskiego Zielonego Ładu, realizacji wyznaczonych celów klimatycznych i ambicji na rzecz bioróżnorodności oraz dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń. Sektor morski dokłada starań, aby osiągnąć te cele, i poczyniono w tym kierunku znaczne postępy.

Komisja uwzględni to sprawozdanie w planowanych inicjatywach politycznych UE oraz przy wdrażaniu inicjatyw już realizowanych. Spójność we wszystkich obszarach polityki związanych z oceanami zapewni [europejski pakt na rzecz oceanów](#). Będzie on skupiać się na wspieraniu odpornych i zdrowych oceanów i obszarów przybrzeżnych, promowaniu niebieskiej gospodarki, spójnym zarządzaniu korzystaniem z naszych mórz i oceanów oraz opracowaniu kompleksowego programu na rzecz wiedzy o morzu, innowacji i inwestycji morskich. Nowa [strategia UE w sprawie portów](#) oraz [strategia na rzecz przemysłu morskiego](#) zwiększą odpowiednio konkurencyjność, zrównoważony charakter i odporność europejskiego sektora produkcji morskiej i portów. Komisja dopilnuje również, aby Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) uzgodniła ambitne środki dotyczące na przykład granulatu z tworzyw sztucznych z kontenerów utraconych na morzu, ścieków i pozostałości pochodzących z systemów oczyszczania gazów spalinowych lub procedur mycia wstępnego chemikaliowców. Należy również przypomnieć, że istnieje nierozzerwalny związek morza z działalnością na lądzie i na odwrót, co zostanie dokładniej przeanalizowane w [strategii odporności wodnej](#), która będzie uwzględniać podejście od źródła do morza. Trwa przegląd dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej i wkrótce opublikowane zostaną sprawozdanie z oceny i ocena skutków.

II. ODPOWIEDZI KOMISJI NA GŁÓWNE UWAGI EUROPEJSKIEGO TRYBUNAŁU OBRACHUNKOWEGO

1. Przepisy UE dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków

Komisja w pełni zobowiązała się do wdrażania nowoczesnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego oraz ograniczania zanieczyszczania wody przez statki. Kluczowe znaczenie w tym

względnie ma zapewnienie zgodności prawodawstwa morskiego UE z przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)¹.

W listopadzie 2024 r. w ramach tzw. „pakietu dotyczącego bezpieczeństwa morskiego” przyjęto cztery nowe akty prawne, aby sprzyjać czystej, bezpieczniejszej i nowoczesnej żegludze w UE. Zmieniają one odpowiednie dyrektyw dotyczące: (i) zanieczyszczeń pochodzących ze statków, (ii) kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, (iii) dochodzeń w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego oraz (iv) zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery. Pakiet zmian zapewnia równowagę między potrzebą zagwarantowania zarówno wysokiej jakości żeglugi, jak i ochrony konkurencyjności europejskiego sektora żeglugi, i pozwoli utrzymać na rozsądnym poziomie koszty ponoszone przez operatorów i administracje państw członkowskich. Pakiet da Unii nowoczesne narzędzia, które wesprą ekologiczną żeglugę poprzez dostosowanie przepisów UE do standardów międzynarodowych, a zarazem lepsze wdrażanie i egzekwowanie przepisów dzięki ściślejszym ramom współpracy między organami europejskimi i krajowymi².

Zmieniona dyrektywa w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków³ wprowadza do prawa UE standardy międzynarodowe: odpowiedzialni za nielegalne rzucanie zanieczyszczeń będą podlegać odstrasżającym, skutecznym i proporcjonalnym karom. Ma to poprawić bezpieczeństwo na morzu i lepiej chronić środowisko morskie przed zanieczyszczeniami ze statków. Zmienione przepisy zapewniają klarowność i spójność przepisów z zasadami i procedurami międzynarodowymi, przewidzianymi zwłaszcza w Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) – z myślą o ochronie środowiska morskiego. Zmieniona dyrektywa w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków rozszerza również zakres dotychczasowej dyrektywy o nielegalne rzuty szkodliwych substancji przewożonych w opakowaniach, ścieków i odpadów oraz pozostałości z systemów oczyszczania gazów spalinowych. Wzmacnia ona też ramy prawne dotyczące kar administracyjnych i ich skutecznego egzekwowania, co pozwoli organom krajowym w sposób odstrasżający i konsekwentny nakładać sankcje w razie zanieczyszczania europejskich mórz przez statki⁴.

Zmieniona dyrektywa w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu⁵ uaktualnia wymagania dotyczące inspekcji statków w porcie. Włącza ona do prawa UE Międzynarodową konwencję o usuwaniu wraków. Konwencja ta stanowi dla państw sygnatariuszy podstawę prawną do usuwania lub zlecenia usuwania wraków statków, które mogą potencjalnie mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ludzi, towarów i mienia na morzu, a także na środowisko morskie. Egzekwowanie jej postanowień poprzez system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oznacza obowiązek wykazania przez statki zawijające do portów UE, że w istotnym zakresie przestrzegają jej wymogów, gdyż w przeciwnym razie ryzykują poddanie statku bardziej szczegółowym inspekcjom, co ma zachęcić większą liczbę państw do ratyfikowania konwencji.

¹ Zob. uwaga Trybunału w pkt 14.

² Zob. uwagi Trybunału w pkt 18–21.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3101 z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2005/35/WE w odniesieniu do zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz w sprawie wprowadzenia kar administracyjnych za naruszenia https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=OJ:L_202403101.

⁴ Zob. uwagi Trybunału w pkt 28, 63 i 64.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3009 z dnia 27 listopada 2024 r. dotycząca zmiany dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>.

W zmienionej dyrektywie regulującej dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego⁶ zwiększono zdolności organów dochodzeniowych do badania wypadków i składania z nich raportów odpowiednio szybko, fachowo i niezależnie. Zaktualizowano również szereg definicji i odesłań do odpowiednich przepisów UE i Międzynarodowej Organizacji Morskiej, aby umożliwić organom dochodzeniowym prowadzenie dochodzeń w sposób zharmonizowany w całej UE. Jeśli chodzi o kontenery utracone na morzu, zmieniona dyrektywa przewiduje obowiązek ich rejestrowania przez państwa członkowskie na Europejskiej Platformie Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich, jeżeli kontenery te znajdują się na wodach tych państw lub pochodzą ze statków pływających pod ich banderą. Ponadto dyrektywa ustanawiająca system monitorowania i informacji o ruchu statków⁷ zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia, aby kapitan statku, który utracił kontenery, niezwłocznie zgłaszał je odpowiedniemu państwu nadbrzeżnemu, co oznacza, że monitorowanie utraconych kontenerów odbywa się na szczeblu UE.⁸

Zaktualizowana strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego⁹ (EUMSS), zatwierdzona w drodze konkluzji Rady w październiku 2023 r., zapewnia kompleksowe podejście do przeciwdziałania zagrożeniom dla bezpieczeństwa morskiego. Strategia obejmuje m.in. różne działania podejmowane w celu eliminacji niewybuchów. Ponadto w latach 2016–2022 Komisja Europejska przeznaczyła ponad 7 mln EUR na specjalne projekty związane z niewybuchami. Wyniki tych projektów usprawniły techniki wykrywania i neutralizacji niewybuchów oraz poszerzyły naszą wiedzę na temat zagrożeń związanych z niewybuchami w środowisku morskim.¹⁰

Na konferencji „Nasz Bałtyk 2.0” zorganizowanej przez Komisję w Połędze we wrześniu 2023 r. ministrowie z państw członkowskich regionu Morza Bałtyckiego podjęli szereg zobowiązań: (i) zacieśnienie współpracy z organizacjami regionalnymi (Komisją Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku – HELCOM, Radą Państw Morza Bałtyckiego – RPMB), aby zająć się problemem niewybuchów w Morzu Bałtyckim; (ii) uzupełnienie luk w wiedzy i prawie oraz rozwijanie technologii usuwania niewybuchów; (iii) priorytetowe traktowanie obszarów wysokiego ryzyka w celu usuwania niewybuchów oraz (iv) przeanalizowanie mechanizmów finansowania, aby wspierać te działania. Aby wspomóc państwa członkowskie w wypełnianiu tych zobowiązań, Komisja zainicjowała kolejne projekty. Cztery projekty są już realizowane lub wkrótce otrzymają finansowanie z Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EFMRA), Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) lub programu „Horyzont Europa”. Najnowszy projekt (5,6 mln EUR) Komisja realizuje na wniosek Parlamentu Europejskiego, aby opracować i przetestować nowe technologie usuwania niewybuchów w Morzu Bałtyckim. W szczególności oczekuje się, że projekt ten odegra kluczową rolę w przejściu od etapu „przygotowawczego” – czyli „gromadzenia wiedzy” – do etapu usuwania.

Łącznie w latach 2016–2024 na projekty związane z niewybuchami UE przeznaczyła już ponad 24 mln EUR.

⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3017 z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia Komisji (UE) nr 1286/2011 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017.

⁷ 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 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>.

⁸ Zob. uwagi Trybunału w pkt 29–31.

⁹ Strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>.

¹⁰ Zob. uwaga Trybunału w pkt 37.

2. Wdrażanie i egzekwowanie przepisów UE dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków

Zamierzeniem Komisji jest dostarczanie państwom członkowskim narzędzi służących do wykrywania i zwalczania zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Po pierwsze, w celu wykrywania zanieczyszczeń pochodzących ze statków państwom członkowskim udostępniono narzędzie nadzoru satelitarnego (usługa CleanSeaNet – europejski system satelitarnego monitorowania rozlewów ropy). Po drugie, w celu wyeliminowania podejrzewanych nieprawidłowości ustanowiono system inspekcji w ramach niedawno zmienionej dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oraz dyrektywy w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów¹¹; w obu tych dyrektywach uwzględniono specjalne narzędzia obsługiwane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), które mają wspierać egzekwowanie przepisów (system typowania podmiotów i sprawozdawczości na potrzeby kontroli przeprowadzanej przez państwo portu – THETIS i THETIS EU).

Dyrektywa w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków nie tylko uwzględnia normy międzynarodowe, ale także oferuje państwom członkowskim informacje na temat wykrywania ewentualnych wycieków. CleanSeaNet to europejska satelitarna usługa monitorowania wycieków ropy naftowej i wykrywania statków, jaką zapewnia EMSA. Specjalna grupa ekspertów z państw członkowskich spotyka się regularnie co roku od 2007 r. i przedstawia rozwiązania techniczne dotyczące technologii i metod stosowanych w CleanSeaNet, a także zapewnienia ich niezawodności i skuteczności. Grupa ta uczestniczy w przygotowaniu usprawnień planowanych do wprowadzenia w CleanSeaNet w następstwie niedawno zmienionej dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków.

Istnieją również synergie między usługami nadzoru satelitarnego wykorzystywanymi na potrzeby dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków (CleanSeaNet) a systemem typowania podmiotów i sprawozdawczości do celów kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (THETIS). Na przykład za pośrednictwem systemu THETIS organy państw członkowskich mają dostęp do ustaleń z wcześniejszych inspekcji statków prowadzonych w ramach kontroli przez państwo portu i mogą wykorzystać te informacje do oceny, czy statek jest podejrzewany o nielegalny zrzut. Państwa członkowskie mogą również korzystać z systemu THETIS, aby zwrócić się do organu innego państwa członkowskiego (np. następnego portu zawinięcia) o przeprowadzenie inspekcji statku będącego przedmiotem podejrzeń. Mogą również korzystać z systemu THETIS EU w celu sprawdzenia, czy konkretny statek poddano inspekcji pod względem gospodarowania odpadami i czy zdał on odpady w portowym urządzeniu do odbioru odpadów w poprzednim porcie zawinięcia.

Dane dla UE są gromadzone za pośrednictwem zintegrowanych usług morskich w unijnym systemie wymiany informacji morskiej SafeSeaNet, systemach CleanSeaNet, THETIS i THETIS EU. Ułatwia to podejmowanie decyzji o tym, czy należy zweryfikować potencjalny przypadek zanieczyszczenia. W związku z tym państwa członkowskie dysponują specjalnym unijnym centrum obsługiwany przez EMSA, którego zadaniem jest wspieranie wykrywania i zwalczania zanieczyszczeń pochodzących ze statków¹².

Dyrektywa w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów nakłada wymagania dotyczące odprowadzania odpadów ze statków w portach. Dyrektywa w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków zniechęca do nielegalnego zrzutu takich odpadów do morza, a dyrektywa w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wprowadza zasady właściwego gromadzenia odpadów

¹¹ 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 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>.

¹² Zob. uwagi Trybunału w pkt 41–53.

i gospodarowania nimi. Obowiązek odprowadzania odpadów przewidziany w dyrektywie w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów stanowi konsekwencję zakazu zrzutów przewidzianego w konwencji MARPOL. Statki muszą zgłaszać informacje z wcześniejszych powiadomień o odpadach i pokwitowań odbioru odpadów, ponieważ stanowią one podstawę inspekcji rejestrowanych w systemie THETIS EU. Komisja monitoruje wskaźniki inspekcji i sprawdza, czy osiągnięto wartość docelową ustaloną na dany rok¹³.

Niedawno zmieniona dyrektywa w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu usprawnia system przeprowadzania inspekcji zagranicznych statków w portach państw innych niż państwo bandery przez oficerów kontroli państwa portu, którzy sprawdzają, czy kompetencje kapitana, oficerów i załogi na pokładzie oraz stan statku i jego wyposażenia są zgodne z wymogami międzynarodowych konwencji, a w Unii Europejskiej – z mającym zastosowanie prawem Unii. Z tego powodu dyrektywa w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu ma duże znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Zmieniona dyrektywa: (i) aktualizuje prawodawstwo UE i dostosowuje je do międzynarodowych zasad i procedur określonych w memorandum paryskim i konwencjach IMO, (ii) chroni statki rybackie, ich załogi i środowisko, m.in. przez wprowadzenie dobrowolnego systemu kontroli większych statków rybackich (o długości powyżej 24 metrów), (iii) zapewnia skuteczne i zharmonizowane podejście do przeprowadzania kontroli przez państwo portu¹⁴.

3. Unijne ramy monitorowania zanieczyszczeń pochodzących ze statków

W 2008 r. UE przyjęła [dyrektywę ramową w sprawie strategii morskiej](#)¹⁵ w celu utrzymania czystych, zdrowych, urodzajnych i odpornych ekosystemów morskich, a jednocześnie zapewnienia bardziej zrównoważonego użytkowania zasobów morskich.

Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do opracowania krajowych strategii morskich w celu osiągnięcia lub utrzymania, tam gdzie już występuje, „dobrego stanu środowiska” na podstawie 11 wskaźników, obejmujących między innymi zanieczyszczenia i odpady morskie. Taki stan należało uzyskać do 2020 r. Strategie morskie przewidują regularne oceny środowiska morskiego, wyznaczanie celów i zadań, ustanawianie programów monitorowania i wprowadzanie środków mających na celu poprawę stanu wód morskich. Strategie te należy aktualizować w cyklach sześcioletnich. Ponieważ jest to dyrektywa ramowa, programy monitorowania opracowane przez państwa członkowskie mogą również opierać się na różnych innych unijnych lub regionalnych i międzynarodowych działaniach monitorujących. Komisja pracuje nad udoskonaleniem programów monitorowania opracowywanych przez państwa członkowskie i wydała [dwa sprawozdania](#), które mają pomóc państwom członkowskim w działaniach monitorujących, a jednocześnie angażuje się w stały dialog poprzez wspólną strategię wdrażania dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej. Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej podlega obecnie przeglądowi.¹⁶

¹³ Zob. uwagi Trybunału w pkt 54–58.

¹⁴ Zob. uwagi Trybunału w pkt 59–61.

¹⁵ Dyrektywa 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex:32008L0056>.

¹⁶ Zob. uwagi Trybunału w pkt 73–91.

III. ODPOWIEDZI KOMISJI NA ZALECENIA EUROPEJSKIEGO OBRACHUNKOWEGO TRYBUNAŁU

Zalecenie 1 – Usprawnienie funkcjonowania i zwiększenie skuteczności narzędzi EMSA służących do ostrzegania o zanieczyszczeniach

(Termin realizacji: 2027 r.)

Komisja, przy wsparciu EMSA, powinna:

- a) przedstawić państwom członkowskim wytyczne dotyczące działań, jakie powinny podjąć, i obowiązków sprawozdawczych związanych z ostrzeżeniami z systemu CleanSeaNet;**

Komisja **przyjmuje** to zalecenie.

Komisja, przy wsparciu EMSA, będzie nadal współpracować z państwami członkowskimi, w szczególności na forum grupy użytkowników systemu CleanSeaNet, i zachęcać je do podejmowania działań i informowania o działaniach następczych podjętych wskutek ostrzeżeń CleanSeaNet (wykryte potencjalne przypadki zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet). Wspólnie z grupą użytkowników CleanSeaNet opracowane zostaną szczegółowe wytyczne dotyczące tego systemu. Komisja, przy wsparciu EMSA, opublikuje wytyczne określające szczegółowe zasady dotyczące procedury sprawozdawczości, tak aby państwa członkowskie mogły wywiązać się z obowiązków sprawozdawczych, które zaczną obowiązywać w 2027 r.

- b) opracować technologię i metodykę ostrzegania o zanieczyszczeniach innych niż ropa naftowa oraz**

Komisja **przyjmuje** to zalecenie.

Komisja, przy wsparciu EMSA, usprawni system CleanSeaNet, tak aby mógł ostrzegać państwa członkowskie o większej liczbie rodzajów zanieczyszczeń, np. o ściekach, śmieciach, utraconych kontenerach. Zadanie to zaplanowano jako część projektu dostosowania narzędzi informatycznych obsługiwanych przez EMSA do potrzeb zmienionej dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Harmonogram projektu jest dostosowany do harmonogramu transpozycji dyrektywy.

- c) ocenić wiarygodność ostrzeżeń dotyczących zanieczyszczeń z systemu EMSA oraz zweryfikować, czy działania podejmowane przez państwa członkowskie w odpowiedzi na te ostrzeżenia były skuteczne.**

Komisja **przyjmuje** to zalecenie.

Komisja będzie monitorować działania państw członkowskich w reakcji na ostrzeżenia CleanSeaNet i informować o liczbie wykrytych potencjalnych przypadków zanieczyszczenia, o których powiadomił system CleanSeaNet, oraz tych, które zweryfikowano i potwierdzono. Informacje na temat

wiarygodności CleanSeaNet będą analizowane w formie kontroli krzyżowej z przypadkami potwierdzonych incydentów zgłoszonych przez państwa członkowskie, z zastrzeżeniem, że czas obserwacji i rodzaj zasobów wykorzystanych do weryfikacji mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia skuteczności weryfikacji na miejscu. Informacji na temat skuteczności działań państw członkowskich dostarczy porównanie liczby zweryfikowanych incydentów z liczbą potwierdzonych incydentów. Takiej analizy można dokonać dopiero wówczas, gdy nowe obowiązki sprawozdawcze staną się obowiązkowe dla państw członkowskich, tj. po upływie terminu transpozycji w lipcu 2027 r. Wstępnych danych potrzebnych do oceny wiarygodności ostrzeżeń można się spodziewać pod koniec 2027 r., ponieważ wtedy upłynie pięć miesięcy od terminu transpozycji tej dyrektywy. Informacje te będą niekompletne, ponieważ pierwszym terminem przekazania informacji o karach nałożonych w poprzednim roku kalendarzowym w przypadku potwierdzonego incydentu jest 30 czerwca 2028 r.

Zalecenie 2 – Wzmocnienie monitorowania obowiązkowych kontroli przeprowadzanych przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywami UE

(Termin realizacji: 2028 r.)

Komisja, przy wsparciu EMSA, powinna usprawnić sposób, w jaki państwa członkowskie składają sprawozdania na temat zgodności z wymogami dyrektyw UE dotyczącymi przeprowadzania kontroli i stosowania kar lub sankcji, na przykład poprzez określenie terminów składania i formatów sprawozdań oraz stosownych wskaźników.

Komisja **przyjmuje** to zalecenie.

W odniesieniu do dyrektywy w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków Komisja, przy wsparciu EMSA, stworzy nowe narzędzie do składania sprawozdań z wykonania przepisów tej zmienionej dyrektywy, aby sprawdzić, czy państwa członkowskie weryfikują potencjalne incydenty i nakładają kary w przypadkach potwierdzenia zanieczyszczenia i ustalenia sprawcy. Terminem składania sprawozdań z kar nałożonych w poprzednim roku kalendarzowym będzie 30 czerwca każdego roku. Komisja, przy wsparciu EMSA, opracuje format sprawozdań i udostępni publicznie zestaw wskaźników dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków. Nowe wskaźniki można będzie podać do wiadomości dopiero po tym, jak nowe obowiązki sprawozdawcze staną się obowiązkowe, tj. pod koniec 2028 r., kiedy dostępne będą pierwsze sprawozdania.

W odniesieniu do inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, zmieniona dyrektywa przewiduje lepsze szkolenie inspektorów z państw członkowskich w celu poprawy jakości inspekcji, a także ogranicza ramy czasowe, w których państwa członkowskie przeprowadzające inspekcje muszą złożyć do bazy danych UE sprawozdania z inspekcji – obecnie będą to 72 godziny.

Zalecenie 3 – Działania następce wobec trudności związanych z osiągnięciem lepszych rezultatów projektów finansowanych ze środków UE

(Termin realizacji: 2026 r.)

Komisja wraz z państwami członkowskimi powinna podjąć działania następce wobec trudności związanych z osiągnięciem lepszych rezultatów projektów finansowanych ze środków UE dotyczących przeciwdziałania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.

Komisja **częściowo przyjmuje** to zalecenie.

Jak wskazał Europejski Trybunał Obrachunkowy, do finansowania projektów dotyczących zwalczania zanieczyszczeń pochodzących ze statków wykorzystuje się kilka unijnych programów finansowania. Tymczasem żaden z unijnych programów finansowania nie jest ukierunkowany wyłącznie na zanieczyszczenia pochodzące ze statków. Zalecenie to należy zatem odnieść do każdego programu finansowania, który obejmuje projekty dotyczące zanieczyszczeń pochodzących ze statków.

W przypadku Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EFMRA) większością projektów dotyczących zwalczania zanieczyszczeń pochodzących ze statków zarządzają wspólnie Komisja i państwa członkowskie. Komisja będzie współpracować z państwami członkowskimi, a także podnosić kwestię poprawy rezultatów i będzie to stałym punktem posiedzeń związanych z corocznym przeglądem realizacji działań wspieranych przez EFMRA, aby zachęcić do wykorzystania środków finansowych na takie projekty jak wymienione w załączniku VI do przedmiotowego sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, oraz do osiągania lepszych rezultatów tych projektów. Ocena trudności związanych z osiągnięciem lepszych rezultatów projektów pozostaje jednak w gestii państw członkowskich.

Partnerstwo na rzecz zrównoważonej niebieskiej gospodarki w ramach programu „Horyzont Europa” ukierunkowane jest na ogólne zmniejszenie oddziaływania niebieskiej gospodarki na środowisko morskie i przybrzeżne. Jak wskazano w Strategicznym programie badań i innowacji na 2024 r.¹⁷, w partnerstwie nie przewidziano specjalnych działań poświęconych kwestii zanieczyszczeń pochodzących ze statków, ale przyczyni się ono do rozwoju „innowacyjnych i zrównoważonych koncepcji dotyczących małych i średnich statków oraz łodzi rekreacyjnych”. Misja UE w zakresie odbudowy naszych oceanów i zasobów wodnych ma również na celu ograniczenie zanieczyszczenia oceanów, mórz i wód, a także wspieranie niebieskiej gospodarki neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla¹⁸. W ramach partnerstwa na rzecz zrównoważonej niebieskiej gospodarki oraz misji UE w zakresie odbudowy naszych oceanów i zasobów wodnych Komisja rozważy trudności związane z osiągnięciem lepszych rezultatów wspieranych projektów, ponieważ jest to jeden z głównych celów partnerstwa i misji.

Ze względu na specyficzną formę innych programów finansowania, które mogą obejmować projekty przeciwdziałania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków, Komisja nie jest w stanie zrealizować tego zalecenia w ich przypadku.

Zalecenie 4 – Poprawa sprawozdawczości na temat stanu środowiska w wodach morskich i usprawnienie monitorowania tego stanu

(Termin realizacji: 2027 r.)

Komisja powinna zapewnić, by procesy monitorowania i sprawozdawczości w zakresie zanieczyszczeń i odpadów morskich były bardziej zharmonizowane, zarówno jeśli chodzi o dane przekazywane pomiędzy państwami członkowskimi, jak i te zgłaszane Komisji. Powinno to pozwolić Komisji uzyskać dostęp do porównywalnych danych, w oparciu o które będzie mogła dokładniej zmierzyć postępy w odniesieniu do stanu środowiska morskiego.

¹⁷ [sustainable_blue_economy_partnership_strategic_research_and_innovation_agenda_2024.pdf](#) (s. 8).

¹⁸ Odbudowa naszych oceanów i zasobów wodnych - Komisja Europejska.

Komisja **przyjmuje** to zalecenie.

Komisja nawiązała już współpracę z państwami członkowskimi z myślą o lepszej harmonizacji monitorowania i sprawozdawczości poprzez wspólną strategię wdrażania dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej. Komisja będzie nadal współpracować z państwami członkowskimi w celu uzyskania dalszej poprawy. Komisja przeprowadza aktualnie ocenę dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej i w związku z tym uwzględni w tej ocenie również obowiązki w zakresie monitorowania i sprawozdawczości. Komisja może zaproponować dokonanie w tym akcie prawnym koniecznych zmian; nie może jednak przesądzać, jaki będzie wynik oceny skutków. Za pośrednictwem programów ramowych w zakresie badań naukowych i innowacji UE finansuje szereg projektów, których celem jest m.in. harmonizacja monitorowania i oceny zanieczyszczenia tworzywami sztucznymi. [Plan strategiczny na lata 2025–2027 w ramach programu „Horyzont Europa”](#) uwzględnia również potrzebę przeciwdziałania zanieczyszczeniu wód słodkich i morskich od źródła do morza oraz monitorowania tego zanieczyszczenia. Komisja stale dąży do wzmocnienia powiązań między badaniami naukowymi a kształtowaniem i wdrażaniem polityki oraz zdecydowanie popiera wykorzystanie wyników projektów przy wdrażaniu dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej.