KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 12.10.2004
COM(2004) 676 wersja ostateczna

2003/0037 (COD)

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

zgodnie z art. 251 ust. 2 akapit drugi traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska przyjętego przez Radę w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zanieczyszczenia mórz powodowanego przez statki i wprowadzenia sankcji, w szczególności karnych, za naruszenia powodujące zanieczyszczenie

2003/0037 (COD)

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

zgodnie z art. 251 ust. 2 akapit drugi traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska przyjętego przez Radę w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zanieczyszczenia mórz powodowanego przez statki i wprowadzenia sankcji, w szczególności karnych, za naruszenia powodujące zanieczyszczenie

1. HISTORIA DOKUMENTU

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie	6 marca 2003 r.
(dokument COM(2003)92 wersja ostateczna – 2003/0037(COD))	
Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny	19 czerwca 2003 r.
Data wydania opinii przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu	13 stycznia 2004 r.
Data przyjęcia wspólnego stanowiska wiekszością kwalifikowaną	7 października 2004 r.

1. CEL WNIOSKU KOMISJI

Cel wniosku jest dwojaki:

– wprowadzenie do prawa wspólnotowego stosownych przepisów prawa międzynarodowego, dotyczących zapobiegania i zwalczania zanieczyszczeń. W ten sposób wniosek przejmuje z jednej strony przepisy konwencji Narodów Zjednoczonych w dziedzinie prawa morskiego, z drugiej przepisy MARPOL - Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu, w szczególności jej postanowienia definiujące nielegalne odprowadzanie substancji zanieczyszczających do morza.

– zagwarantowanie, by podmioty odpowiedzialne za te nielegalne odprowadzenia – a mianowicie nie tylko kapitanowie i armatorzy, ale również czarterujący statki, towarzystwa klasyfikacyjne – były rzeczywiście ścigane i podlegały, pod pewnymi warunkami, nałożeniu sankcji karnych. Pociągnięcie ich do odpowiedzialności karnej powinno mieć miejsce, gdy odprowadzenia dokonano umyślnie, lecz również, gdy jest ono skutkiem wypadku spowodowanego poważnym zaniedbaniem.

2. UWAGI DOTYCZĄCE WSPÓLNEGO STANOWISKA

Wspólne stanowisko wprowadza dwie główne zmiany w stosunku do początkowego wniosku.

- **w odniesieniu do zakresu stosowania**

Wniosek miał na celu zdefiniowanie naruszeń powodujących zanieczyszczenie, określając w sposób ogólny poważne zaniedbanie jako jeden z elementów naruszenia. Wniosek jednakże nie precyzował wyjątków poza odwołaniem do obowiązującego prawa międzynarodowego na mocy klauzuli ochronnej (art. 7).

Pod tym względem wspólne stanowisko wyraźnie określa wyjątki od reguły. Dokonane zmiany dotyczą jedynie formy, a nie treści.

- **w odniesieniu do sankcji karnych**

Komisja przyjmuje tekst wspólnego stanowiska. Niemniej, przyjmując porozumienie polityczne podczas posiedzenia Rady Transportu w dniu 11 czerwca 2004 r. przedstawiła następujące oświadczenie:

„Komisja zwraca uwagę, że Rada nie uznała za pożądane obowiązkowe wprowadzenie systemu sankcji karnych za przypadki nielegalnego odprowadzania substancji zanieczyszczających do morza.

Stwierdza, że skutkiem tego tekst kompromisu Rady nie dorównuje ambitnym założeniom jej wniosku w kwestii pożądanego efektu zniechęcającego w zakresie zapobiegania i walki z zanieczyszczaniem mórz.

Komisja przypomina, że na szczycie w Brukseli w marcu 2002, Rada Europejska wezwała do „przyjęcia przed końcem 2003 r., na podstawie niedawno złożonego wniosku Komisji, systemu sankcji, w tym karnych, za naruszenia powodujące zanieczyszczenie w oparciu o odpowiednie umocowanie prawne”. Komisja stwierdza, że art. 80 ust. 2 Traktatu WE stanowi taką podstawę prawną.

Przypomina swoje stałe stanowisko mające poparcie Parlamentu Europejskiego, że władza ustawodawcza posiada pełne uprawnienia do ustanowienia systemu sankcji karnych, jeżeli uzna to za konieczne dla osiągnięcia celu wspólnotowego. Komisja jest przekonana, że w tym przypadku jest to niezbędne. Dlatego, jako że Komisja nie zamierza blokować procesu ustawodawczego, przyjmuje niniejsze rozwiązanie, pomimo że stanowi ono regres w stosunku do jej początkowego wniosku. Podkreśla jednak, że nie narusza to stanowiska, którego broni przed Trybynałem w sprawie C-176/03.”

3. UWAGI SZCZEGÓŁOWE KOMISJI

3.1. Poprawki przyjęte przez Komisję i ujęte w całości lub częściowo we wspólnym stanowisku

Poprawki: 1, 4, 6 (częściowo) i 8 (częściowo) stanowią użyteczne wyjaśnienia tekstu wniosku.

3.2. Poprawki przyjęte przez Komisję, ale nie ujęte we wspólnym stanowisku

Poprawki: 2, 5, 9, 12, 18, 20 i 23 były zdaniem Komisji użytecznymi wyjaśnieniami tekstu wniosku.

Poprawki: 6 i 22 dotyczące powołania europejskich służb ochrony wybrzeża zostały w zasadzie przyjęte przez Komisję.

3.3. Poprawki odrzucone przez Komisję i nieujęte we wspólnym stanowisku

Poprawki: 16, 17, 19, 21 i 29 były zbędne.

Poprawki: 3, 11, 13, 30, 31 i 32 wykraczały poza zakres stosowania dyrektywy, o której mowa.

Poprawki: 10, 14, 24 i 27 nie odpowiadały celom wniosku.

4. WNIOSKI

Komisja zwraca uwagę, że Rada nie uznała za pożądane obowiązkowe wprowadzenie systemu sankcji karnych za przypadki nielegalnego odprowadzania substancji zanieczyszczających do morza. W związku z tym, Komisja w swoim oświadczeniu na posiedzeniu Rady Transportu wyraziła ubolewanie, że wspólne stanowisko nie dorównuje ambitnym założeniom wniosku Rady. Pomimo tego Komisja uznaje, że wspólne stanowisko nie zmienia ani celów, ani ducha jej wniosku, w związku z czym może mu udzielić swojego poparcia. To poparcie jest uzasadnione szczególną troską o to, by procedura współdecyzji mogła być kontynuowana i o to, by dyrektywa, o której mowa mogła zostać jak najszybciej przyjęta.