

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Marek Gróbarczyk, Sekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Juliusz Stępniewski, Specjalista, Departament Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, Juliusz.Stepniewski@mi.gov.pl, +48 22 583 88 95</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 18 maja 2021 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE (dyrektywy)</p> <p>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. Urz. UE L 151/116 z 7.6.2019, str. 116–142)</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> UC75</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku z wejściem w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 7.6.2019, str. 116), dalej jako „Dyrektywa PRF”, istnieje potrzeba dostosowania polskiego systemu prawnego do unijnego reżimu odbioru odpadów ze statków.

W tym kontekście należy wskazać, że w czasie eksploatacji statków generowane są liczne odpady, które w wyniku zrzutu do morza mogą stanowić zagrożenie dla morskiej flory i fauny. Pomimo, że większość odpadów znajdujących się w morzach generowana jest przez źródła lądowe, to statki również w istotny sposób przyczyniają się do zanieczyszczenia mórz. Badania wskazują, że w akwenach UE aż 32 % odpadów generowana jest przez źródła morskie. Jednocześnie szacuje się, że samych odpadów plastikowych wytworzonych przez statki trafia do oceanów od 4,8 mln ton do 12,7 mln ton rocznie.

Jednocześnie należy podkreślić, że Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV, i V, oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, wraz z załącznikiem I, sporządzony w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. z 1987 r. poz. 101, z późn. zm.), dalej jako „Konwencja MARPOL”, co do zasady zakazuje zrzutu odpadów na obszarze Morza Bałtyckiego. W związku z tym, statek wpływający do polskiego portu powinien zdać wszystkie odpady znajdujące się na jego pokładzie. Istnienie systemu odbioru odpadów w portach, w tym odpowiednich urządzeń odbiorczych, jest niezbędne do umożliwienia statkom wywiązania się z obowiązków z zakresu gospodarki odpadami. W tym kontekście istotne jest również skonstruowanie reżimu opłat za odbiór odpadów ze statków w sposób, który nie tworzy zachęty do nielegalnego zrzutu odpadów do morza.

Dyrektywa PRF nakłada na porty obowiązek odbioru odpadów ze statków i jednocześnie rozszerza definicję „odpadów ze statków” względem poprzednio obowiązujących przepisów poprzez uwzględnienie w jej zakresie, między innymi, odpadów, o których mowa w załączniku VI do Konwencji MARPOL oraz pozostałości ładunkowych, w tym tych objętych zakresem stosowania załącznika II do Konwencji MARPOL, tzn. szkodliwych substancji ciekłych. Przepisy unijne również precyzyjnie określają warunki, jakie powinny spełniać urządzenia w portach, aby móc uznać je za odpowiednie. Zgodnie z art. 4 ust. 2 Dyrektywy PRF urządzenia odbiorcze powinny być dostosowane do potrzeb statków zwykle korzystających z portu przy uwzględnieniu: potrzeb operacyjnych użytkowników portu, wielkości oraz położenia geograficznego portu, rodzaj statków zawijających do portu i zwolnień udzielonych od obowiązku zdawania odpadów. Jednocześnie dyrektywa wprowadza obowiązek dostosowania urządzeń odbiorczych do przyjmowania posegregowanych odpadów. Zgodnie z art. 7 ust. 2 Dyrektywy PRF porty zobowiązane są do wydania pokwitowania statkom, które zdały odpady.

Dyrektywa PRF zmienia również zasady obliczania opłat za odbiór odpadów ze statków. Celem prawodawcy unijnego stanowiło zachęcenie portów do przyjęcia systemu „no-special-fee”, czyli ustanowienia stałej opłaty pobieranej od statków, która nie jest zależna od ilości zadawanych odpadów. Założenie to jest realizowane poprzez wprowadzenie w art. 8 ust. 2 lit. a Dyrektywy PRF obowiązku pobierania pośredniej opłaty od każdego statku wchodzącego do portu. Opłata pokrywa koszty odbioru i przetwarzania odpadów ze statków (z wyłączeniem pozostałości ładunkowych) w zakresie określonym przez art. 8 ust. 2 lit. b-f Dyrektywy PRF. Jak wspomniano powyżej, przepisy unijne nie stoją na przeszkodzie, aby całkowity koszt zdania odpadów był pokrywany przez opłatę pośrednią. Zgodnie z art. 8 ust. 3 Dyrektywy PRF odbiór odpadów ze statków w zakresie wykraczającym, poza tym, który pokrywa opłata pośrednia, dokonywany jest za opłatą obliczaną na podstawie rodzajów oraz ilości odpadów faktycznie odprowadzonych przez statek.

Dyrektywa PRF inkorporuje również w art. 6 i 7 obowiązki dla statków w zakresie zdawania odpadów do portów. Statki o pojemności 300 ton brutto i większe, z wyjątkiem statków rybackich, statków zabytkowych, rekreacyjnych jednostek pływających o długości mniejszej niż 45 metrów, zobowiązane są do wcześniejszego powiadomienia o odpadach znajdujących się na statku. Ponadto, co do zasady, statki zobowiązane są do zdawania do portowych urządzeń odbiorczych wszystkich odpadów, których nie mogą legalnie zrzucić do morza. Dyrektywa PRF ponadto harmonizuje wyjątki od obowiązku każdorazowego zdawania odpadów.

Dyrektywa PRF wprowadza również szereg obowiązków informacyjnych, które realizowane są poprzez system SafeSeaNet. Obejmują one, między innymi, informowanie o danych zawartych w:

- a) pokwitowaniu zdania odpadów,
- b) wcześniejszym powiadomieniu o odpadach,
- c) indywidualnych świadectw zwolnienia statków z obowiązku każdorazowego zdawania odpadów. Jednocześnie do systemu SafeSeaNet powinny być wprowadzone informacje dotyczące zasad zdawania odpadów w poszczególnych portach oraz dane dotyczące portów częściowo zwolnionych z obowiązków przewidzianych przez dyrektywę PRF.

W celu zapewnienia efektywności powyższym rozwiązaniom, Dyrektywa PRF nakłada na państwa członkowskie obowiązki w zakresie inspekcji. Ustanawia ona w art. 11 ust. 1 cel inspekcyjny w wysokości co najmniej 15% ogólnej liczby pojedynczych statków zawijających rocznie do portów. Dyrektywa PRF przewiduje również wprowadzenie wspólnej metodyki selekcji statków do inspekcji, która zostanie określona w rozporządzeniu wykonawczym przyjętym na podstawie art. 11 ust. 2 Dyrektywy PRF. Państwa członkowskie zostały ponadto zobowiązane do wprowadzenia informacji dotyczących inspekcji do systemu THETIS EU zgodnie z art. 14 Dyrektywy PRF. Jednocześnie art. 4 ust. 3 Dyrektywy PRF ujednolica system zgłaszania nieprawidłowości w portach dotyczących odbioru odpadów, poprzez zobowiązanie państw członkowskich do stosowania w tym zakresie procedur i formularzy Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Dyrektywa w sprawie Portowych Urządzeń Odbiorczych wprowadza obowiązek jej implementacji do dnia 28 czerwca 2021 r.

## **2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**

W związku z wprowadzeniem licznych zmian przez Dyrektywę PRF, konieczne jest przyjęcie nowej ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków i uchylenie ustawy z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. z 2020 r. poz. 1344).

Projekt ustawy zakłada implementację powyżej opisanych zmian wprowadzonych Dyrektywą PRF. Projektowane przepisy uaktualniają i uzupełniają definicje ustawowe. Projekt ustawy przewiduje między innymi rozszerzenie zakresu definicji „odpadów ze statków” w celu objęcia nią wszelkich odpadów powstających na statkach. Projekt ustawy nakłada na porty i przystanie morskie obowiązek utrzymania odpowiednich urządzeń odbiorczych (dostosowanych do kryteriów wyszczególnionych w Dyrektywie PRF), odbioru odpadów ze statków oraz wydania pokwitowania. Przepisy również przewidują zobowiązanie portów i przystani morskich do opracowywania planów odbioru odpadów, obowiązek przedkładania co dwa lata raportów oraz inne obowiązki informacyjne. Projekt ustawy również implementuje zasady naliczania opłat za odbiór odpadów ze statków przewidzianych przez Dyrektywę PRF. Jednocześnie, w celu zapewnienia efektywności projektowanym przepisom, projekt ustawy wprowadza sankcje karne i administracyjne za nieprzestrzeganie omawianych przepisów.

Ponadto, projekt ustawy zakłada nowelizację ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955) w celu implementacji obowiązków nałożonych na statki przez Dyrektywę PRF. Projekt ustawy przewiduje aktualizację i rozszerzenie pojęć zdefiniowanych zawartych w art. 4 ww. ustawy. Ponadto, projekt ustawy zakłada nadanie nowego brzmienia art. 10 ustawy, który określa obowiązki statków w zakresie informowania o odpadach, zdawania ich do portowych urządzeń odbiorczych oraz ustanawia odstępstwa od tych wymagań. Nowelizacja ustawy jest również istotna z perspektywy implementacji zobowiązań inspekcyjnych przewidzianych przez Dyrektywę PRF, gdyż jednoznacznie określa ona kompetencję dyrektorów urzędów morskich w tym zakresie. Ponadto, projekt ustawy przewiduje wprowadzenie przepisów penalizujących brak realizacji obowiązku informowania o odpadach oraz zdawania ich do portowych urządzeń odbiorczych.

Istnieje również konieczność zmiany art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r. poz. 779 i 784) w celu określenia podmiotu definiowanego jako wytwórcę odpadów ze statku. Projektowane przepisy zakładają wskazanie podmiotu świadczącego usługę odbioru odpadów w porcie lub przystani morskiej.

Należy jednocześnie wskazać, że pełna transpozycja Dyrektywy PRF będzie wymagała przyjęcia rozporządzeń wykonawczych przewidzianych w projekcie ustawy.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych dotyczących rozwiązania problemu w innych krajach w związku z trwającym procesem wdrożenia Dyrektywy PRF w pozostałych państwach członkowskich UE.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Statki korzystające z polskich portów	21757	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019	<p>Pozytywne:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- zwiększenie zakresu odpadów, które mogą być zdawane w ramach opłaty pośredniej,</li><li>- ułatwiony dostęp do informacji o sposobie zdawania odpadów w portach,</li><li>- ujednoczenie formy zgłaszania nieprawidłowości w portach.</li></ul> <p>Negatywne:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- potencjalny wzrost opłaty pośredniej.</li></ul> <p>Neutralne:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- zmiana kryteriów udzielania zwolnienia od każdorazowego obowiązku zdawania odpadów.</li></ul>
Statki objęte obowiązkiem informowania o odpadach przed zwinięciem do portu	2715	Ministerstwo Infrastruktury	Jak wyżej oraz obowiązek informowania o danych z pokwitowania odbioru odpadów (negatywne oddziaływanie).
Dyrektorzy urzędów morskich	2	Ministerstwo Infrastruktury	<p>Pozytywne:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- jednoznaczne określenie kompetencji w zakresie kontroli statków i portów,</li><li>- efektywniejsza koordynacja inspekcji pomiędzy organami poszczególnych państw członkowskich.</li></ul> <p>Negatywne:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- rozszerzenie obowiązków informacyjnych,</li><li>- zwiększenie zobowiązań inspekcyjnych.</li></ul>
Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, określone w art. 2 pkt. 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2021 r. poz. 491 )	4	Ministerstwo Infrastruktury	<p>Pozytywne:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- uszczegółowienie zasad obliczania opłaty za odbiór odpadów,</li><li>- dalsza harmonizacja przepisów obowiązujących porty państw UE (pozytywny wpływ na konkurencję),</li><li>- obowiązek opracowania nowego planu gospodarowania odpadami ze statków co 5 lat zamiast co 3 lata.</li></ul>

			Negatywne: - rozszerzenie zakresu odpadów przyjmowanych przez porty, - nałożenie obowiązku wydania pokwitowania odbioru odpadów, - przygotowanie co dwa lata raportu z funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych.
Porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2021 r. poz. 491 )	28	Ministerstwo Infrastruktury	Jak wyżej oraz wprowadzenie możliwości wyłączenia niektórych portów z zakresu stosowania określonych przepisów ustawy (pozytywne oddziaływanie).
Przystań morskie	50	Ministerstwo Infrastruktury	Jak wyżej.

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie skierowany do konsultacji publicznych i opiniowania z terminem 30 dni na zgłaszanie uwag. W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt ustawy otrzymają następujące podmioty, na które regulacja może oddziaływać, w tym armatorzy, uznane organizacje, organizacje rybackie, instytucje związane z ochroną środowiska, a także inne instytucje potencjalnie zainteresowane rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie ustawy:

1. Polski Rejestr Statków,
2. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
3. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
4. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
5. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
6. Związek Małych Portów Morskich,
7. Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
8. Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
9. Związek Armatorów Polskich,
10. Polski Związek Zarządców Statków,
11. Polska Żegluga Morska,
12. Polska Żegluga Bałtycka S.A.,
13. Żegluga Gdańska Sp. z o.o.,
14. STENA LINE Polska Sp. z o.o.,
15. UNITY LINE LIMITED Spółka z o.o. Oddział w Polsce,
16. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
17. Związek Zawodowy Kapitanów i Oficerów,
18. Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych (APMAR),
19. Polska Izba Spedycji i Logistyki,
20. Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu,
21. Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich,
22. Organizacja Międzyzakładowa NSZZ "Solidarność" Pilotów Morskich,
23. Polski Związek Żeglarski,
24. SHIP-SERVICE S.A. GRUPA ORLEN,
25. Morski Instytut Rybacki w Gdyni,
26. Krajowy Zarząd Gospodarki Morskiej,
27. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska,
28. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska,
29. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,

30. Krajowa Izba Gospodarcza,
31. Federacja Przedsiębiorców Polskich,
32. Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego,
33. Stowarzyszenie Armatorów Rybołówstwa Morskiego,
34. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych,
35. Kołobrzeska Grupa Producentów Ryb Sp. z o.o.,
36. Krajowa Izba Producentów Ryb w Ustce,
37. Organizacja Producentów Rybnych Władysławowo Sp. z o.o.,
38. Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów,
39. Darłowska Grupa Producentów Ryb i Armatorów Łodzi Rybackich Sp. z o.o.,
40. Organizacja Rybaków Łodziowych – Producentów Rybnych Sp. z o.o.,
41. Organizacja Producentów Ryb Bałtyk Sp. z o.o.,
42. Zachodniopomorska Grupa Producentów Ryb Sp. z o. o.,
43. Pomorska Organizacja Producentów – Arka Sp. z o.o.,
44. Darłowska Izba Producentów Ryb Sp. z o. o.,
45. Związek Rybaków Polskich w Ustce,
46. Stowarzyszenie Armatorów Łodziowych,
47. Stowarzyszenie Rybaków Zalewu Wiślanego,
48. Zrzeszenie Rybaków Zalewów Szczecińskiego, Kamieńskiego i Jeziora Dąbie,
49. Stowarzyszenie Rybak w Tolkmicku,
50. Wolińskie Stowarzyszenie Rybaków,
51. Północnoatlantycka Organizacja Producentów,
52. Polskie Stowarzyszenie Przetwórców Ryb,
53. Środkowopomorska Grupa Rybacka,
54. Stowarzyszenie Importerów Ryb,
55. Stowarzyszenie Polskich Rybaków Przybrzeżnych,

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	<i>Łącznie (0-10)</i>
<b>Dochody ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Wydatki ogółem</b>	0,3 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	2,878
budżet państwa	0,3 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	0,2 52	2,872
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,872
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,872
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania

Skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanych przepisów będą zabezpieczone w ramach ustalonych limitów wydatków w kolejnych ustawach budżetowych (cz. 21 – Gospodarka morska) i nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel.

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Wprowadzenie w życie projektowanych przepisów będzie wiązało się z następującymi kosztami dla administracji publicznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- koszt dodatkowych inspekcji, tj. zatrudnienie dodatkowych inspektorów (2 etaty przypadające na każdy urząd morski), wyniesie 252 000 zł. Kwota ta uwzględnia całkowity koszt zatrudnienia tj. część obowiązkowych składek na ubezpieczenia społeczne występujące po stronie pracodawcy, dodatkowe wynagrodzenie roczne (DWR) i pochodne od wynagrodzeń.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Urząd Morski w Gdyni: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ obecnie zobowiązany jest do dokonania w ciągu roku około 235 inspekcji państwa portu (PSC) oraz 100 tzw. inspekcji siarkowych, które rejestrowane są w systemie THETIS lub THETIS -EU,</li> <li>▪ przewiduje się, że realizacja obowiązków wynikających z Dyrektywy PRF będzie wymagała dokonania około 190 inspekcji, które będą rejestrowane w systemie THETIS -EU, czyli nastąpi wzrost zobowiązań inspekcyjnych o 57%,</li> <li>▪ obecnie inspekcje dokonywane są przez 5 inspektorów PSC i jednego inspektora siarkowego, którzy mogą być wspomagani przez 6 inspektorów ochrony środowiska.</li> </ul> </li> <li>○ Urząd Morski w Szczecinie: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ obecnie zobowiązany jest do dokonania w ciągu roku około 240 inspekcji państwa portu (PSC) oraz 140 tzw. inspekcji siarkowych, które rejestrowane są w systemie THETIS lub THETIS -EU,</li> <li>▪ przewiduje się, że realizacja obowiązków wynikających z Dyrektywy PRF będzie wymagała dokonania około 190 inspekcji, które będą rejestrowane w systemie THETIS -EU, czyli nastąpi wzrost zobowiązań inspekcyjnych o 50%,</li> <li>▪ obecnie inspekcje dokonywane są przez 4 inspektorów PSC oraz 8 inspektorów ochrony środowiska.</li> </ul> </li> </ul> <p>Przewiduje się, że sprostanie wymaganiom inspekcyjnym będzie wymagało zatrudnienia dodatkowych inspektorów ochrony środowiska morskiego oraz inspektorów państwa portu. Co do zasady w obu urzędach morskich powinna być wzmocniona obsada Inspektoratu Ochrony Środowiska Morskiego oraz PSC (po jednym dodatkowym etacie). Średnie wynagrodzenie starszego inspektora w urzędzie morskim wynosi w przybliżeniu rocznie 63 000 zł brutto;</p> <p>- koszt dostosowania systemów informatycznych wyniesie około 100 000 zł. Istnieje konieczność modyfikacji interfejsów komunikacyjnych Narodowego Systemu SafeSeaNet, w zakresie konieczności obsługi przez interfejsy SOAP/WebService dodatkowych wartości związanych z rozszerzeniem informacji z pokwitowania zdania odpadów. Zmiany mają charakter dostosowawczy w celu poprawnego przetwarzania wiadomości otrzymanych z Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego odebranych od podmiotów zewnętrznych w celu ich transmitowania do centralnego systemu SafeSeaNet zgodnie z wymaganiami Dyrektywy PRF. Wydatek ten ma charakter jednorazowy.</p> <p>Koszty wdrożenia powyżej opisanych zmian systemów informatycznych zostały obliczone na podstawie poprzednio realizowanych przez administrację morską inwestycji. Zakres wymaganego nakładu pracy został oceniony na około 300 roboczogodzin (zespół programistów). Realizowane zadania będą obejmowały:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ implementację zmian w systemach informatycznych oraz</li> <li>○ koszty stałe: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnienie i utrzymaniem środowiska testowego,</li> <li>▪ prace implementacyjne,</li> <li>▪ zabezpieczenia ewentualnych roszczeń wynikających z gwarancji kontraktowych.</li> </ul> </li> </ul>
---	--

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw			-				
	Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	-0,52	-0,07		+0,05	0,00	-0,05	-0,45
	model finansowania	-0,3						
	system informatyczny	-0,1						
	składanie 2-letnich raportów z funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urzędzeń odbiorczych		-0,07		-0,07	-0,07	-0,14	
	brak obowiązku składani 5-letnich raportów w ww. zakresie.					+0,07	+0,07	
	Aktualizacja planów gospodarowania odpadami ze statków co 5 lat	-0,12					-0,12	
Brak obowiązku aktualizacji planów w ww. zakresie co 3 lata.				+0,12		+0,24		
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Poszerzenie zakresu odpadów ze statków przyjmowanych przez odbiorców odpadów działających w portach.  Umożliwienie zdawania szerszego zakresu odpadów przez statki.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu projektu ustawy na sytuację rodzin, osób starszych i niepełnosprawnych.						
Niemierzalne	n/d							

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w piśmie skierowanym do Departamentu Gospodarki Morskiej wskazał, że wprowadzenie w życie projektu ustawy będzie wiązało się z następującymi kosztami:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- opracowanie nowego modelu finansowania odbioru odpadów dla portu w Szczecinie i Świnoujściu: 150 000 zł (około 75 000 zł dla każdego portu), koszt jednorazowy,</li><li>- wprowadzenie zmian do systemów informatycznych dla portu w Szczecinie i Świnoujściu: 50 000 zł (czyli około 25 000 zł dla każdego portu), koszt jednorazowy,</li><li>- dodatkowych raportów z funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych dla portu w Szczecinie i Świnoujściu: 35 000 zł za każdy okres sprawozdawczy (czyli około 17 500 zł dla każdego portu), w obecnej wersji projektu ustawy złożenie raportu przewidziane jest co dwa lata zamiast, jak na podstawie obecnie obowiązujących przepisów, co pięć lat. W związku z powyższym port poniesie co dwa lata koszt w wysokości 17.500 zł i jednocześnie nie będzie ponosił nakładów na raporty pięcioletnie.</li></ul> <p>Jednocześnie w piśmie wskazano, że w związku ze zmianą z trzech na pięć lat okresu, w jakim należy aktualizować plany gospodarowania odpadami ze statków, korzyść dla spółki wyniesie 60 000 zł (czyli 30 000 zł na port).</p> <p>Należy przyjąć, że każdy port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej poniesie analogiczne koszty i uzyska odpowiadające korzyści.</p> <p>W związku z tym, że porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, co do zasady, zlecają powyżej opisane zadania własnemu personelowi, nie przewiduje się, aby wejście w życie projektowanych przepisów wiązało się dla nich z istotnymi obciążeniami finansowymi.</p> <p>Z danych dostępnych Ministerstwu Infrastruktury nie wynika, aby istniała konieczność dostosowania istniejących w portach lub przystaniach morskich urządzeń odbiorczych do wymagań przewidzianych w projektowanych przepisach. W związku z tym, brak jest konieczności poniesienia nakładów finansowych w tym zakresie.</p> <p>Na obecnym etapie prac legislacyjnych nie można określić, czy projektowane przepisy wpłyną na koszty związane z odbiorem odpadów ze statków przez podmioty zewnętrzne w portach i przystaniach. Ponadto, nie można oszacować, czy w związku ze zmianą reżimu gospodarki odpadami ze statków porty i przystanie morskie będą zobowiązane przyjmować zwiększony wolumen odpadów. Jednocześnie należy podkreślić, że reżim gospodarki odpadami ze statków opiera się na zasadzie „zanieczyszczający płaci”. W związku z tym, koszty odbioru odpadów nie powinny być ponoszone przez porty.</p> <p>Ponadto, nie przewiduje się dodatkowych obciążeń finansowych dla armatorów w związku z wejściem w życie projektowanych przepisów. Należy zwrócić uwagę na fakt, że co do zasady Konwencja MARPOL zakazuje statkom zrzutu odpadów do Morza Bałtyckiego, więc już obecnie statki zobowiązane są do zdawania większości odpadów w portach. Zmianie ulegnie jedynie model finansowania odbioru i przetwarzania odpadów ze statków. Obecnie odpady wskazane w załącznikach I, IV, V Konwencji MARPOL odbierane są bez pobierania dodatkowych opłat, w zakresie określonych limitów ilościowych. Przykładowo statek wpływający do portu w Gdańsku, którego ostatnim portem zawinięcia był inny port na Morzu Bałtyckim, może zdać bez ponoszenia dodatkowych opłat 3 m<sup>3</sup> odpadów olejowych i ich mieszanin (odpady wymienione w załączniku I Konwencji MARPOL), 3 m<sup>3</sup> ścieków sanitarnych (odpady wymienione w załączniku IV Konwencji MARPOL) i 0.5 m<sup>3</sup> śmieci (odpady wymienione w załączniku V Konwencji MARPOL). Na gruncie projektowanych przepisów, co do zasady, koszt odbioru i przetwarzania każdej ilości odpadów (pod warunkiem, że ich ilość nie przekracza dostępnej na statku powierzchni magazynowej) wyszczególnionych w załączniku V Konwencji MARPOL (tzw. śmieci), w tym biernie poławianych odpadów, będzie w pełni pokrywała opłata pośrednia. W związku z tym, armatorzy będą ponosili mniejsze koszty bezpośrednie związane z gospodarką odpadami. Należy zauważyć, że śmieci stanowią większość odpadów zdawanych w polskich portach. Ponadto, statki będą miały możliwość zdawania w portach odpadów, o których mowa w załączniku II do Konwencji</p>
---	--



	<p>MARPOL, które nie były poprzednio przyjmowane.</p> <p>Jednocześnie na obecnym etapie nie można precyzyjnie oszacować, jak dokładnie zmienią się wysokości opłat za odbiór odpadów wnoszone przez armatorów, gdyż projektowane przepisy ustalają jedynie ogólne zasady dotyczące opłat, których implementacje pozostawiono podmiotom zarządzającym portom lub przystaniom morskim.</p>
--	--

## 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> inne: informacyjne
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

### Komentarz:

W projekcie ustawy przewidziano obowiązek składania co dwa lata raportów obejmujących dane dotyczące funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urzędzeń odbiorczych. Obowiązek ten nie wynika wprost z Dyrektywy PRF, lecz służy realizacji obowiązku sprawozdawczego nałożonego na państwa członkowskie, o którym mowa w art. 8 ust. 7 Dyrektywy PRF. Na podstawie tych przepisów państwa członkowskie zapewniają gromadzenie danych dotyczących objętości i ilości biernie poławianych odpadów oraz przekazują te dane Komisji Europejskiej, która co dwa lata publikuje zbiorcze sprawozdanie.

Do projektu ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków, w zakresie dotyczącym przetwarzania danych osobowych mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27.04.2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólnie rozporządzenie o ochronie danych) (dalej: rozporządzenie 2016/679) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.).

## 9. Wpływ na rynek pracy

Przewidywany jest pozytywny wpływ projektowanych przepisów na rynek pracy. Rozszerzenie obowiązków w zakresie odbioru odpadów ze statków potencjalnie przyczyni się do zwiększenia zatrudnienia w sektorze gospodarki odpadami.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	Jednym z głównych celów niniejszego projektu ustawy jest ograniczenie zanieczyszczenia środowiska morskiego. W związku z zobowiązaniem statków do zdawania odpadów do portowych urzędzeń odbiorczych, przy jednoczesnym wprowadzeniu skutecznego systemu kontroli przestrzegania tych obowiązków, przewidywany jest spadek zanieczyszczenia morza odpadami pochodzącymi ze statków. Ponadto, pozytywny wpływ na środowisko naturalne będzie miało zobowiązanie portów i przystani morskich do przystosowania urzędzeń odbiorczych do odbioru posegregowanych odpadów.
------------------	---

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, tj. w I kwartale 2022 r.

## 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektywności przepisów ustawy dokonana zostanie na podstawie funkcjonowania systemu odbioru odpadów ze statków.

Miernikami wdrożenia wymogów w zakresie zdawania odpadów ze statków oraz funkcjonowania portowych urzędzeń odbiorczych będą m.in. dane z inspekcji prowadzonych w tym zakresie, coroczne raporty składane przez podmioty

zarządzające portami lub przystaniami morskimi oraz dane dostępne w Narodowym Systemie SafeSeaNet. Głównymi czynnikami branymi pod uwagę w procesie ewaluacji przepisów będą:

- a) zamiana ilości odpadów zdawanych do portowych urządzeń odbiorczych,
- b) ilość udokumentowanych uchybień.

Ostateczna ewaluacja efektów wejścia w życie ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków nastąpi do dnia 28 czerwca 2026 r. i będzie prowadzona równorzędnie z ewaluacją Dyrektywy PRF prowadzoną przez Komisję Europejską.

### **13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak