



Dokument z posiedzenia

A9-0255/2022

21.10.2022

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską (COM(2022)0053) – C9-0047/2022 – 2022/0036(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Roberts Zīle

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą*. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu *wytluszczonym drukiem i kursywą* i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	10
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	12
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	13

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską (COM(2022)0053) – C9-0047/2022 – 2022/0036(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2022)0053),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0047/2022),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 18 maja 2022 r.¹,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia ...²,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0255/2022),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7 a (nowy)

¹ Dz.U. C 323 z 26.8.2022, s. 119.

² Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) powinna ocenić wymogi określone w niniejszej dyrektywie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady^{1a}.

^{1a} **Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1).**

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera c
Dyrektywa 2003/25/WE
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera e a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) »SOLAS 90« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., zmienioną **następującymi instrumentami IMO:**

- **Res.MSC.1(45);**
- **Res.MSC.6(48);**
- **Res.MSC.11(55);**
- **Res.MSC.13(57);**
- **Res.MSC.19(58);**
- **Res.MSC.26(60);**
- **Res.MSC.24(60);**
- **Res.MSC.27(61);**
- **Res.MSC.31(63);**
- **SOLAS/CONF.2/21;**
- **Res.MSC.42(64);**

ea) »SOLAS 90« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., zmienioną **po raz ostatni rezolucją MSC.117(74);”;**

skreśla się

skreśla się

skreśla się

skreśla się

skreśla się

skreśla się

skreśla się

skreśla się

skreśla się

skreśla się

- | | | |
|---|-------------------------|--------------------|
| – | <i>Res.MSC.46(65);</i> | <i>skreśla się</i> |
| – | <i>Res.MSC.57(67);</i> | <i>skreśla się</i> |
| – | <i>Res.MSC.65(68);</i> | <i>skreśla się</i> |
| – | <i>SOLAS/CONF.4/25;</i> | <i>skreśla się</i> |
| – | <i>Res.MSC.69(69);</i> | <i>skreśla się</i> |
| – | <i>Res.MSC.99(73);</i> | <i>skreśla się</i> |
| – | <i>Res.MSC.117(74);</i> | <i>skreśla się</i> |

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera c
 Dyrektywa 2003/25/WE
 Artykuł 2 – ustęp 1 – litera e b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

eb) »SOLAS 2009« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., zmienioną rezolucją MSC.216(82);

eb) »SOLAS 2009« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., zmienioną *po raz ostatni* rezolucją MSC.216(82);

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera c
 Dyrektywa 2003/25/WE
 Artykuł 2 – ustęp 1 – litera e c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ec) »SOLAS 2020« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., zmienioną rezolucją MSC.421(98);

ec) »SOLAS 2020« oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., zmienioną *po raz ostatni* rezolucją MSC.421(98);

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera g

Dyrektywa 2003/25/WE
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera n a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

na) „przedsiębiorstwo żeglugowe” oznacza armatora statku pasażerskiego lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub czarterujący statek, która przejęła od armatora odpowiedzialność za działanie statku pasażerskiego.

Poprawka 6

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 a (nowy)
Dyrektywa 2003/25/WE Artykuł 13 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 13b

Odstępstwo

Państwa członkowskie nieposiadające portów morskich ani statków pasażerskich typu ro-ro lub jednostek pływających pod ich banderą, które są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, mogą odstąpić od przepisów niniejszej dyrektywy na okres, w którym wspomniane wymogi są spełniane. Każde państwo członkowskie, które ma zamiar skorzystać z tego odstępstwa, powiadamia o tym Komisję najpóźniej w dniu [proszę wstawić datę: data transpozycji dyrektywy]. Komisję informuje się również o każdej kolejnej zmianie. Takie państwo członkowskie nie może zezwolić statkom pasażerskim typu ro-ro, które są objęte zakresem stosowania dyrektywy, na pływanie pod jego banderą ani nie może utworzyć swojego krajowego rejestru statków dla tego statku do czasu transpozycji i wdrożenia przez ten statek niniejszej dyrektywy”.

UZASADNIENIE

Dyrektywa 2003/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawia jednolity poziom szczególnych wymogów dotyczących stateczności pasażerskich statków typu ro-ro, które przyczynią się do poprawy stateczności tego typu statków w przypadku szkody wypadkowej oraz zapewnią wysoki poziom bezpieczeństwa.

Ogólnym celem przeglądu unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich jest uproszczenie i usprawnienie istniejących ram regulacyjnych w celu: (i) utrzymania przepisów UE w zakresie, w jakim jest to konieczne i proporcjonalne, (ii) zapewnienia ich prawidłowego wdrożenia oraz (iii) wyeliminowania potencjalnego nakładania się obowiązków i występowania niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi. Nadrzędnym celem jest stworzenie jasnych, prostych i aktualnych ram prawnych, które byłyby łatwiejsze do stosowania, monitorowania oraz egzekwowania, a tym samym zwiększenie ogólnego poziomu bezpieczeństwa.

Obecne wymogi dotyczące stateczności określone w europejskiej dyrektywie 2003/25/WE opierają się na połączeniu konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i porozumienia sztokholmskiego z 1996 r. To ostatnie porozumienie zawarto w odpowiedzi na tragiczne zatonięcie promu MS Estonia w 1994 r., w wyniku którego zginęły 852 osoby. Zdecydowano wówczas, że konwencja SOLAS 90 sama w sobie nie spełnia odpowiednich i niezbędnych wymogów dotyczących stateczności i bezpieczeństwa w odniesieniu do norm Unii Europejskiej. W konsekwencji zawarto porozumienie sztokholmskie z 1996 r.

Wraz z wejściem w życie konwencji SOLAS 2020 i zmianami, jakie przyniosła, jednoczesne obowiązywanie dyrektywy 2003/25/WE (a częściowo dyrektywy 2009/45/WE) w obecnej formie powoduje obciążenie prawne i administracyjne w stosunku do europejskich przepisów dotyczących statków pasażerskich. W praktyce obecne ramy wymagają, aby projekty statków były zgodne z dwoma różnymi podejściami regulacyjnymi: probabilistycznym podejściem SOLAS 2020 i podejściem deterministycznym zastosowanym w konwencji SOLAS 90 w połączeniu z porozumieniem sztokholmskim. W rezultacie omawiany wniosek ma na celu uproszczenie obowiązków regulacyjnych i wyjaśnienie wymogów w zakresie stateczności statków pasażerskich typu ro-ro w Unii Europejskiej. W celu faktycznego uproszczenia konwencja SOLAS 2020 musi spełniać wymogi konwencji SOLAS 90 w połączeniu z porozumieniem sztokholmskim.

Proponowane wymogi dotyczące stateczności zawarte w dyrektywie są różne w zależności od liczby osób znajdujących się na pokładzie statku typu ro-ro, tzn. z podziałem na statki mogące pomieścić ponad 1350 osób lub te, na których może znaleźć się mniej niż 1350 osób. W badaniu eksperckim Komisji stwierdzono, że w konwencji SOLAS 2020 nie zawarto wystarczających środków ochronnych w ramach norm Unii Europejskiej dla statków pasażerskich typu ro-ro mogących pomieścić na pokładzie maksymalnie 1350 osób. W konsekwencji własne badanie Komisji dostarczyło dodatkowych informacji na temat bezpieczeństwa. W badaniu stwierdzono, że sama konwencja SOLAS 2020 nie gwarantowałaby wystarczających procedur bezpieczeństwa w odniesieniu do statków pasażerskich typu ro-ro eksploatowanych w portach Unii Europejskiej.

Sprawozdawca uznaje, że obecna dyrektywa 2003/25/WE wymaga terminowego przeglądu

przepisów dotyczących bezpieczeństwa pasażerów na statkach pasażerskich typu ro-ro, i dostrzega potrzebę przeglądu i aktualizacji wymogów dotyczących stateczności w uzgodnionych okresach.

Sprawozdawca przyjmuje zatem z zadowoleniem wnioski dotyczące dyrektywy w sprawie zmiany obowiązujących przepisów dotyczących bezpieczeństwa uszkodzonych statków pasażerskich typu ro-ro. Podkreśla on znaczenie utrzymania najwyższych możliwych norm bezpieczeństwa w transporcie morskim. Pamiętne zatonięcie promu MS Estonia w 1994 r., które jest głównym tematem protokołów dotyczących konkretnych środków bezpieczeństwa, dowodzi konieczności aktualizacji środków, które zapobiegą takim tragicznym zdarzeniom w przyszłości.

Sprawozdawca rozumie techniczny i złożony charakter omawianego wniosku, ponieważ wniosek ten ma na celu dostosowanie przepisów UE do międzynarodowych przepisów ustanowionych przez IMO.

Wyraża zadowolenie, że przyznano sektorowi margines na dostosowanie się do środków proponowanych w tej dyrektywie, a jednocześnie zadbano o to, aby jakość środków bezpieczeństwa nie była zagrożona.

Sprawozdawca proponuje poprawkę techniczną, a także poprawkę dotyczącą odstępstwa dla państw członkowskich, które nie mają portów morskich i które nie posiadają statków pływających pod ich banderą i objętych zakresem stosowania tej dyrektywy, aby uniknąć nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych dla tych państw członkowskich. W przypadku zmiany tych warunków odnośne państwa członkowskie będą zobowiązane do transpozycji omawianej dyrektywy.

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Zmiana dyrektywy 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską
Odsyłacze	COM(2022)0053 – C9-0047/2022 – 2022/0036(COD)
Data przedstawienia w PE	18.2.2022
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 7.3.2022
Sprawozdawcy Data powołania	Roberts Zīle 1.4.2022
Rozpatrzenie w komisji	11.7.2022
Data przyjęcia	10.10.2022
Wynik głosowania końcowego	+: 29 -: 0 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Tom Berendsen, Ignazio Corrao, Angel Dzhambazki
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Mazaly Aguilar, Andreas Schieder, Simone Schmiedtbauer, Ralf Seekatz, Ivan Štefanec, Elena Yoncheva

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI
PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

29	+
ECR	Mazaly Aguilar, Angel Dzhambazki, Peter Lundgren
ID	Philippe Olivier
NI	Mario Furore
PPE	Tom Berendsen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Simone Schmiedtbauer, Ralf Seekatz, Ivan Štefanec, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Andreas Schieder, Elena Yoncheva
VERTS/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli

0	-

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się