



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. birželio 2 d.
(OR. en)

10126/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0165 (COD)

TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. birželio 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 271 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 271 final.

Pridedama: COM(2023) 271 final



Briuselis, 2023 06 01
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Šis pasiūlymas susijęs su 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės¹ pakeitimu.

Direktyva 2009/16/EB (toliau – Direktyva) ES lygmeniu reglamentuojami uosto valstybės kontrolės inspektavimai. Uosto valstybės kontrolė (UVK) yra užsienio laivų inspektavimo kitų nei vėliavos valstybė valstybių uostuose, kuri atlieka UVK pareigūnai, sistema, skirta patikrinti, ar laivo kapitono, pareigūnų ir įgulos narių kompetencija, laivo būklė ir jo įranga atitinka tarptautinių konvencijų, o Europos Sąjungoje – taikytinos ES teisės reikalavimus. Todėl UVK yra svarbi užtikrinant laivybos saugą ir apsaugant jūrų aplinką.

Dėl savo istorijos ir tarptautinio pobūdžio jūrų transportas turi specifinę reglamentavimo struktūrą. Tarptautiniu lygmeniu tarptautinė teisinė sistema buvo priimta Tarptautinės jūrų organizacijos² (IMO) iniciatyva, o darbo ir gyvenimo sąlygas laivuose reglamentuojančias taisykles paskelbė kita JT agentūra – Tarptautinė darbo organizacija (TDO).

Pagrindinė atsakomybė už laivų atitikties IMO ir TDO standartams stebėseną tenka valstybei, kurioje laivas yra registruotas ir kuri yra laivo registravimo valstybė – vėliavos valstybei. Tačiau vėliavos valstybės taisyklės taikomos tik su tos valstybės vėliava plaukiojantiems laivams. Vis dar yra vėliavos valstybių, pasirengusių leisti standartų neatitinkantiems laivams plaukioti su jų vėliava arba nesugebančių tinkamai užtikrinti tarptautinių taisyklių laikymosi. Todėl daugelyje svarbiausių IMO techninių konvencijų yra nuostatų dėl laivų, kurie turi būti inspektuojami, kai atvyksta į užsienio uostus, siekiant užtikrinti, kad laivai atitiktų tarptautinius reikalavimus.

Kad padidintų veiksmingumą, uosto valstybės, vykdančios UVK inspektavimus, pradėjo sistemingai koordinuoti savo darbą regioniniu lygmeniu. 1982 m. parengtas Paryžiaus susitarimo memorandumas dėl uosto valstybės kontrolės³ (toliau – Paryžiaus SM) yra pirmoji iš devynių tarpvyriausybinių struktūrų visame pasaulyje. Paryžiaus susitarimo memorandumą pasirašė visos 24 Europos ekonominės erdvės (EEE) valstybės narės, turinčios jūrų uostus, taip pat Kanada, Rusijos Federacija⁴ ir Jungtinė Karalystė. ES nėra narė.

Į UVK direktyvą įtrauktos Paryžiaus SM procedūros ir priemonės, dėl kurių susitarta 2009 m. Paryžiaus SM ir UVK direktyva grindžiami naštos pasidalijimo ir tikslinių, suderintų inspektavimų koncepcijomis. Komisija, padedama Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA), teikia visoms EEE ir Paryžiaus SM valstybėms narėms reikiamą techninę pagalbą, kad jos galėtų nuspręsti, kuriuos laivus inspektuoti, pranešti apie UVK inspektavimų rezultatus ir jais dalytis per THETIS duomenų bazę (kurios prieglobą vykdo EMSA) bei rengti mokymus, kaip atlikti inspektavimus. EEE valstybėms

¹ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

² Tarptautinės taisyklės apima Tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74), Tarptautinę konvenciją dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL 73/78), Tarptautinę konvenciją dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW), 1966 m. Tarptautinę konvenciją dėl laivų krovinių vaterlinijos nustatymo, 1972 m. Tarptautines taisykles laivų susidūrimams jūroje išvengti (COLREG 72).

³ www.parismou.org

⁴ Po invazijos į Ukrainą 2022 m. gegužės mėn. Rusijos Federacijos narystė Paryžiaus SM buvo sustabdyta.

narėms per Sąjungos keitimosi jūrų laivybos informacija sistemą *SafeSeaNet*⁵ taip pat teikiama informacija apie laivus, planuojančius įplaukti į jų uostus, kad jos galėtų planuoti savo inspektavimus.

Pagrindiniai UVK direktyvos tikslai:

- i) nuolat gerinti laivybos saugą ir saugumą;
- ii) nuolat gerinti taršos prevenciją ir poveikį aplinkai;
- iii) nuolat gerinti gyvenimo ir darbo laive sąlygas;
- iv) vengti konkurencijos iškraipymo.

Šiuo tikslu pagrindiniai ES UVK režimo elementai yra:

- i) laikytis suderinto požiūrio į inspektavimus ir sulaikymus;
- ii) kiekvienai valstybei narei vykdyti metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus;
- iii) atrinkti inspektuotinus laivus pagal kiekvieno atskiro laivo rizikos lygį (LRL) ir
- iv) duomenų saugojimas ir dalijimasis informacija (inspektavimo duomenų bazė).

Įsigaliojusi direktyva buvo iš dalies pakeista, siekiant užtikrinti 2006 m. konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje vykdymą (MLC, 2006)⁶. Be to, ES specialios taisyklės taikomos keltams, kuriais teikiamos reguliariosios paslaugos^{7,8} draudimo reikalavimams, laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių kontrolei⁹, saugiam ir aplinką tausojančiam laivų perdirbimui¹⁰ ir išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio stebėsenai, ataskaitų teikimui ir tikrinimui¹¹, kai atliekant UVK inspektavimus tikrinama, kaip laikomasi šių taisyklių. Kitų ES teisės aktų, pavyzdžiui, sieros kiekio jūriniame kure kontrolės, atveju UVK taip pat naudojama tikrinant didžiojoje daugumoje ES valstybių narių¹². Uosto valstybės kontrolė ES iš esmės grindžiama Paryžiaus SM taisyklėmis ir procedūromis, tačiau šios ES nuostatos netaikomos Paryžiaus SM pasirašiusioms šalims, kurios nėra EEE narės.

2018 m. buvo atliktas Direktyvos *ex post* vertinimas ir jūrų teisės aktų tinkamumo patikra (kartu su kitais ES laivybos saugos teisės aktais). Nuo Direktyvos taikymo pradžios Komisija taip pat nuolat ją stebėjo ir nustatė šiuos probleminius klausimus:

⁵ Tai sistema, kurios prieglobą vykdo ir kurią tobulina Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA), ir ja naudodamasi valstybės narės gali teikti ir gauti informaciją apie laivus ir jų pavojingus krovinius. Joje, be kita ko, pateikiama informacija apie laivo identifikavimą, padėtį ir būklę; išvykimo ir atvykimo laiką; pranešimai apie incidentus, išsami informacija apie pavojingus krovinius.

⁶ 2013 m. rugpjūčio 12 d. Direktyva 2013/38/ES, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 218, 2013 8 14, p. 1).

⁷ 2017 m. lapkričio 15 d. Direktyva (ES) 2017/2110 dėl inspektavimo, kuriuo užtikrinamas saugus reguliariąsias paslaugas teikiančių ro-ro keleivinių laivų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimas, sistemos ir kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ir panaikinama Tarybos direktyva 1999/35/EB (OL L 315, 2017 11 30).

⁸ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/20/EB dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo (OL L 131, 2009 5 28, p. 128).

⁹ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių, į kurias pristatomos laivų atliekos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/65/ES ir panaikinama Direktyva 2000/59/EB (OL L 151, 2019 6 7, p. 11).

¹⁰ 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1257/2013 dėl laivų perdirbimo, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 ir Direktyva 2009/16/EB (OL L 330, 2013 12 10, p. 1).

¹¹ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).

¹² 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse (kodifikuota redakcija) (OL L 132, 2016 5 21, p. 58).

- 1) dabartiniai ES reikalavimai nesuderinti su naujomis privalomomis tarptautinėmis taisyklėmis ir naujomis procedūromis, dėl kurių susitarta regioniniu lygmeniu (Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) ir Paryžiaus SM);
- 2) dabartiniai ES reikalavimai netaikomi žvejybos laivams – tam tikrų tarptautinių konvencijų, taikomų ilgesniems kaip 24 metrų žvejybos laivams, kurių vykdymą galėtų užtikrinti UVK, laikymasis netikrinamas arba tikrinamas nekoordinuotai;
- 3) UVK inspektavimai ES uostuose pasiskirstę neproporcingai;
- 4) dabartinė laivo rizikos lygio struktūra ir inspektuotinių laivų atrankos mechanizmas yra pasenę;
- 5) sistema pernelyg remiasi apsunkinančia popierinių liudijimų sistema ir
- 6) taikomos netinkamos ir nelanksčios procedūros ir turima nepakankamai UVK išteklių (įgūdžiai, mokymas).

Nustatytų problemų esama visoje ES, o jų priežastys yra tos pačios. Jei ES nesiims veiksmų, kyla pavojus, kad valstybės narės dirbs nekoordinuotai ir nesuderintai. Akivaizdu, kad ES naudinga patobulinti Direktyvą siekiant išspręsti nustatytas problemas.

Atsižvelgdama į tai, Komisija parengė pasiūlymą iš dalies pakeisti Direktyvą 2009/16/EB. Konkretūs šio pasiūlymo tikslai:

- atnaujinti ES teisės aktus ir juos suderinti su tarptautinėmis taisyklėmis ir procedūromis, nustatytomis IMO / TDO arba Paryžiaus SM;
- apsaugoti žvejybos laivus, jų įgulą ir aplinką. Ilgesniems kaip 24 metrų žvejybos laivams uosto valstybės kontrolė netaikoma. Savanoriška šio tipo laivų kontrolės sistema turėtų padidinti šiems laivams taikomų tarptautinių saugos ir aplinkos apsaugos standartų laikymosi lygį;
- užtikrinti didesnę skaitmeninių sprendimų taikymą. Visų pirma pasiūlymu skatinama diegti ir naudoti elektroninius teisės aktais nustatytus liudijimus, susiejant jų naudojimą su laivo rizikos lygiu, pagal kurį nustatomi ir atrenkami inspektuoti laivai;
- užtikrinti veiksmingą ir suderintą požiūrį į UVK inspektavimų atlikimą. Tai apima geresnę inspektuotinių laivų atrinkimą, restruktūrizuojant pasenusius laivo rizikos lygio aspektus ir papildant jį naujomis sudedamosiomis dalimis.

Siekiant aiškumo ir nuoseklumo, šiuo pasiūlymu taip pat atnaujinamos apibrėžtys ir nuorodos į susijusius ES teisės aktus ir IMO taisykles.

• **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Pasiūlymas visiškai atitinka Direktyvą 2009/18/EB¹³ dėl jūrų laivų avarių tyrimo ir Direktyvą 2009/21/EB¹⁴ dėl vėliavos valstybės reikalavimų. Visos trys šios ES laivybos saugos direktyvos grindžiamos IMO tarptautiniu lygmeniu nustatytomis taisyklėmis ir standartais ir kartu sudaro ES sistemos, kuria užtikrinamas jūrų operacijų ES vandenyse saugumas, pagrindą.

¹³ OL L 131, 2009 5 28, p. 114.

¹⁴ OL L 131, 2009 5 28, p. 132.

- **Suderinamumas su kitomis ES politikos sritimis**

Pasiūlymas parengtas pagal Komisijos programą REFIT ir juo prisidedama prie geresnio reglamentavimo darbotvarkės, nes užtikrinama, kad galiojantys teisės aktai būtų paprasti ir aiškūs, jais nebūtų užkraunama nereikalingos naštos ir būtų neatsiliekiama nuo politinės, socialinės ir technologinės raidos. Šis pasiūlymas ir susiję pasiūlymai peržiūrėti kitas laivybos saugos direktyvas taip pat yra dalis ES teisės aktų, kuriais reglamentuojama laivybos sauga, įskaitant ES laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą (*SafeSeaNet*)¹⁵, EMSA steigimo reglamentą¹⁶, Žvejojimo laivų saugos direktyvą¹⁷, ES teisės aktus, susijusius su pripažintomis organizacijomis¹⁸, Jūrų strategijos pagrindų direktyvą¹⁹ ir kitus ES aplinkos teisės aktus²⁰, ir jie yra reikšmingai susiję tarpusavyje.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Pakeitimų direktyvos teisinis pagrindas yra SESV 100 straipsnio 2 dalis, kurioje numatytos transporto saugos gerinimo priemonės ir specialios jūrų transporto nuostatos.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Kadangi tarptautiniai UVK srities dokumentai jūrų transporto sektoriuje priklauso išimtinai ES kompetencijai pagal SESV 3 straipsnio 2 dalį, subsidiarumo principas netaikomas nei tiems dokumentams, nei ES taisyklėms, kuriomis įgyvendinami tie susitarimai.

- **Proporcingumo principas**

Komisija parengė pasiūlymą, kad būtų atsižvelgta į naujausius tarptautinio lygmens pokyčius ir 2018 m. *ex post* vertinimo bei REFIT procedūrų rezultatus. Komisija taip pat atliko poveikio vertinimą, kad nustatytų ir įvertintų alternatyvias priemones tiems patiems tikslams pasiekti.

Siūlomo pakeitimo tikslas – pagerinti laivybos saugą visoje ES taikant atnaujintą, nuoseklią ir suderintą UVK inspektavimų sistemą, kad būtų sprendžiama nepakankamai veiksmingos laivybos problema ir taip būtų pagerinta ES vandenyse plaukiojančių laivų sauga ir aplinkosauginis veiksmingumas. Komisija mano, kad tikslinga išplėsti UVK taikymo sritį, kad ji apimtų didesnius žvejojimo laivus, nes valstybės narės, pageidaujamos atlikti tokio pobūdžio inspektavimus, juos galės atlikti savanoriškai. Šia priemone turėtų būti pagerinta sauga, aplinkos apsauga bei darbo ir gyvenimo sąlygos žvejojimo sektoriuje. Perėjimas prie skaitmenizacijos ir e. liudijimų naudojimas pareikalaus išlaidų, tačiau jos bus ribotos ir jas kompensuos numatoma nauda, susijusi su didesniu poveikiu saugai ir veiksmingumui. Atsižvelgiant į tarptautinį sektoriaus pobūdį, nėra jokios alternatyvios priemonės šiems rezultatams veiksmingiau ir efektyviau pasiekti.

¹⁵ Direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą (OL L 208, 2002 8 5, p. 10).

¹⁶ OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

¹⁷ OL L 34, 1998 2 9, p. 1.

¹⁸ Reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009 5 28, p. 11) ir Direktyva 2009/15/EB dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009 5 28, p. 47).

¹⁹ OL L 164, 2008 6 25, p. 19.

²⁰ Pavyzdžiui, Direktyva 92/43/EEB (Buveinių direktyva), Direktyva 2009/147/EB (ES paukščių direktyva), Direktyva (ES) 2019/904 (Vienkartinių plastikinių gaminių direktyva).

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi pasiūlyme reikalaujama tik padaryti keletą Direktyvos 2009/16/EB pakeitimų, tinkamiausia teisinė priemonė yra pakeitimų direktyva.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

2018 m. atliekant REFIT *ex post* vertinimą ir jūrų transporto teisės aktų tinkamumo patikrą padaryta išvada, kad, nors Direktyva tam tikru mastu ribojamas Paryžiaus SM lankstumas, ja sukuriama pridėtinė vertė, nes uosto valstybės kontrolės sistema derinama su teisiniu vykdymo užtikrinimo mechanizmu, kad būtų užtikrintas teisingas ir nuoseklus įgyvendinimas valstybėse narėse. Dėl to atsirado spaudimas siekti geresnių rezultatų ir nuolat tobulėti, taigi geriau paskirstyti išteklius uosto valstybės kontrolei valstybių narių lygmeniu. Atlikus vertinimą padaryta išvada, kad Direktyva padėjo siekti numatytų tikslų gerinti laivybos saugą, saugumą, taršos prevenciją ir užtikrinti geresnes darbo ir gyvenimo laivuose sąlygas.

EMSA svarbiais būdais rėmė uosto valstybės kontrolės režimą. Daugiau kaip du trečdaliai inspektavimą atliekančių ES ir (arba) EEE valstybių narių, atrinkdamos inspektuotinus laivus, naudojami tik sistema THETIS. Taip pat nustatyta, kad EMSA vaidmuo tvarkant ir atnaujinant THETIS ir EMSA rengiami inspektorių mokymai, kuriais siekiama suderinti inspektavimus visame Paryžiaus SM regione, yra labai svarbūs.

Be to, Komisija ir EMSA nuolat stebėjo Direktyvos įgyvendinimą. Kadangi UVK inspektavimo ataskaitos turi būti įkeltos į THETIS, kai tik užbaigiamas inspektavimas, EMSA turi išsamią visų atliktų inspektavimų apžvalgą beveik tikruoju laiku. EMSA taip pat teikia pagalbos tarnybos paslaugas ir techninę pagalbą valstybėms narėms, kurioms reikia pagalbos, ir rengia vizitus į EEE valstybes nares, kad patikrintų, kaip laikomasi reikalavimų.

Tačiau atliekant jūrų transporto teisės aktų tinkamumo patikrą ir EMSA horizontaliąją analizę nustatyta keletas UVK režimo sričių, kurias būtų galima patobulinti.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Pagrindinė konsultacijų veikla, be kita ko, buvo:

- keturi tiriamieji pokalbiai su ES lygmens pagrindinių suinteresuotųjų šalių atstovais, visų pirma siekiant parengti ir patikslinti bendrą problemos apibrėžtį ir galimas politikos galimybes;
- 2021 m. rugsėjo 7 d. – 2021 m. spalio 6 d. vykusį tikslinę suinteresuotųjų šalių apklausa, kurią surengė už poveikio vertinimo pagrindžiamąjį tyrimą atsakingas konsultantas. Apklausa buvo išsiųsta pagrindinėms suinteresuotosioms šalims su konkrečiais prašymais pateikti informacijos, visų pirma siekiant pagrįsti galimų politikos priemonių poveikio vertinimą;
- už poveikio vertinimo pagrindžiamąjį tyrimą atsakingas konsultantas 2021 m. liepos 13 d. – rugsėjo 16 d. surengė 22 tikslinius pokalbius su pagrindinėmis suinteresuotosiomis šalimis, kad jos užpildytų konkrečius prašymus pateikti informacijos, visų pirma siekiant pagrįsti galimų politikos priemonių poveikio vertinimą;
- papildoma konsultacijų veikla, kurią organizavo Mobilumo ir transporto GD ir už poveikio vertinimo pagrindžiamąjį tyrimą atsakingas konsultantas, siekdamį konsultuotis su valstybėmis narėmis ir pagrindinėmis suinteresuotosiomis šalimis, kad jos pateiktų savo

nuomonę apie įvairias politikos priemones, taip pat patvirtinti poveikio vertinimo pagrindžiamojo tyrimo naujus ir galutinius rezultatus, susijusius su kiekybiniu poveikio įvertinimu. Ši veikla buvo vykdoma ES jūrų transporto sektoriaus socialinio dialogo komiteto posėdžiuose (2021 m. balandžio 16 d., 2021 m. rugsėjo 23 d. ir 2021 m. gruodžio 16 d.), ES jūrų žuvininkystės sektoriaus socialinio dialogo komiteto posėdžiuose (2021 m. sausio 29 d., 2021 m. kovo 8 d. ir 2021 m. lapkričio 16 d.), ES sektorių socialinio dialogo uostų klausimais komiteto posėdyje (2021 m. lapkričio 19 d.), neformaliame ES ir EEE jūrų transporto direktorių susitikime (2021 m. lapkričio 30 d.), Paryžiaus SM Uosto valstybės kontrolės komiteto virtualiuose ir asmeniniuose posėdžiuose (2021 m. gegužės 17 d. ir 2022 m. gegužės 31 d.) bei ES Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komiteto posėdžiuose (2021 m. gegužės 17 d., 2021 m. lapkričio 11 d. ir 2022 m. gegužės 31 d.).

Iš suinteresuotųjų šalių surinkta informacija buvo labai svarbi, kad Komisija galėtų patobulinti politikos galimybių struktūrą ir įvertinti jų ekonominį, socialinį poveikį ir poveikį aplinkai. Ji leido Komisijai palyginti galimybes ir nustatyti, kuri iš jų galėtų užtikrinti optimalų sąnaudų ir naudos santykį visuomenei ir padėti sukurti veiksmingesnį ir efektyvesnį uosto valstybės kontrolės mechanizmą, pagal kurį būtų geriau orientuojamasi į standartų neatitinkančius laivus. Šių procesų išvadamis buvo papildytas dokumentų tyrimas, atliktas vykdant pagrindžiamąjį tyrimą.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Ši peržiūra visų pirma grindžiama duomenimis, surinktais atliekant minėtą 2018 m. *ex post* vertinimą ir jūrų transporto teisės aktų tinkamumo patikrą.

Rengiant šį pasiūlymą taip pat reikėjo, kad Komisijos ir EMSA ekspertai prisidėtų prie konkrečių techninių apibrėžčių formulavimo ir aiškių teisės aktų rengimo.

- **Poveikio vertinimas**

Poveikio vertinime išnagrinėtos trys politikos galimybės peržiūrėti Direktyvą remiantis šiais pagrindiniais principais:

- 1) poreikiu atnaujinti Direktyvą ir suderinti ją su tarptautiniais dokumentais;
- 2) galimybe spręsti konkrečią žvejybos laivų laivyno problemą nustatant specialų tokių laivų UVK režimą;
- 3) didesne UVK metodų skaitmenizacija, kad būtų galima geriau pasirengti UVK inspektavimams ir tikslingiau juos atlikti – Direktyva turi būti sudarytos palankesnės sąlygos ir numatytos paskatos naudoti elektroninius teisės aktais nustatytus liudijimus;
- 4) veiksmingu ir suderintu požiūriu į UVK inspektavimus, grindžiamu ankstesne Direktyvos įgyvendinimo patirtimi, ir tikslingesniu laivų inspektavimu.

Pagal A galimybę siūloma keletas Direktyvos pakeitimų, kad būtų geriau įgyvendinamas laivybos saugos gerinimo ir taršos prevencijos tikslas. Pagal šią galimybę daugiausia dėmesio skiriama tam, kad Direktyva būtų suderinta su tarptautiniais teisiniais dokumentais. Dauguma kitų siūlomų pakeitimų yra su reglamentavimu nesusijusios priemonės – rekomendacijos, gairės ir praktiniai seminarai, kuriuos rengia Komisija ir (arba) EMSA.

B galimybe užtikrinama pusiausvyra tarp lankstumo suteikimo UVK administracijoms ir suderinimo. Valstybėms narėms, pageidaujančioms atlikti ilgesnių kaip 24 metrų žvejybos laivų inspektavimą,

siūloma taikyti savanorišką UVK sistemą, kuri būtų taikoma kartu su dabartine direktyva (bet ne pagal ją). Ji taip pat apima gairių teikimą, EMSA mokymą ir EMSA inspektavimo duomenų bazę, kad būtų galima tikslingai atrinkti laivus ir teikti ataskaitas apie inspektavimus. Ja skatinama naudoti elektroninius liudijimus susiejant juos su laivo rizikos lygiu.

Pasirinkus C galimybę, būtų labiausiai padidinta administracinė našta UVK administracijoms, tačiau taip pat būtų užtikrintas aukščiausias inspektavimų suderinimo lygis. Į Direktyvą būtų visiškai įtraukta ilgesnių kaip 24 metrų žvejybos laivų UVK, o tai turėtų įtakos šių laivų savininkams ir (arba) operatoriams, taip pat valstybių narių UVK administracijoms. Direktyvoje būtų nustatytas privalomas elektroninių liudijimų naudojimas ir numatyta iki 2035 m. palaipsniui atsisakyti popierinių liudijimų.

2022 m. liepos mėn. poveikio vertinimas buvo pateiktas Reglamentavimo patikros valdybai patvirtinti. Valdyba pateikė teigiamą nuomonę su išlygomis. Prie šio pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto pridedamame tarnybų darbiname dokumente atsižvelgiama į Valdybos pateiktas pastabas.

- Principo „kiek plus, tiek minus“ taikymas

Įmonėms ar piliečiams nenustatyta jokių papildomų išlaidų (administracinių ar prisitaikymo išlaidų).

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas (REFIT)**

Iniciatyva susijusi su Komisijos REFIT programa, nes ja siekiama suderinti ir supaprastinti laivybos saugos teisės aktus, pagerinti saugos lygį (visų pirma didesnio žvejybos laivų laivyno segmento) ir padėti valstybių narių valdžios institucijoms vykdyti savo inspektavimo ir ataskaitų teikimo pareigas.

Be to, tinkamiausia politikos galimybė apima supaprastinimo aspektus, nes ja bus patikslintos situacijos ir aplinkybės, kuriomis UVK inspektavimai gali būti neatliekami dėl įprastų veiklos priežasčių arba *force majeure* aplinkybių. Numatoma padidinti suderinimą ir standartizavimą visoje ES, nes EMSA teiks pagalbą nacionalinėms UVK institucijoms, rengdama mokymus, kaip atlikti užsienio žvejybos laivų inspektavimus, ir sukurdama specialią inspektavimo duomenų bazę, kurioje būtų galima nustatyti ir atrinkti inspektuotinus laivus ir registruoti inspektavimo rezultatus bei jais dalintis.

- **Pagrindinės teisės**

Šiuo pasiūlymu nedaromas poveikis pagrindinių teisių apsaugai.

4. **POVEIKIS BIUDŽETUI**

Pasiūlyme numatyta, kad 2025–2050 m. laikotarpiu Sąjungos biudžeto grynosios dabartinės išlaidos sudarys 6 479 mln. EUR. Pasiūlymo poveikis biudžetui išsamiau aprašytas prie šio pasiūlymo pridedamoje finansinėje teisės akto pasiūlymo pažymoje. Pasiūlymo poveikis biudžetui jau įtrauktas į Komisijos pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos jūrų saugumo agentūros, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 1406/2002.

Poveikis biudžetui po dabartinės DFP yra preliminari apžvalga, nedaranti poveikio susitarimui dėl būsimos DFP

5. KITI ELEMENTAI

• **Stebėsenos, vertinimo ir ataskaitų teikimo tvarka**

Nustatyta tinkama stebėsenos ir ataskaitų teikimo tvarka. Šiame procese svarbų vaidmenį atliks EMSA, nes Agentūra yra atsakinga už jūrų transporto elektroninių duomenų sistemų, visų pirma THETIS laivų atrankos ir inspektavimo ataskaitų duomenų bazės, kūrimą ir veikimą.

Įgyvendinimą galima stebėti Komisijai ir (arba) EMSA vykdant THETIS duomenų bazės stebėseną, siekiant patikrinti, ar tinkamai atrenkami inspektuoti laivai, ar inspektavimai atliekami teisingai ir ar inspektavimo ataskaitos įkeliamos į duomenų bazę. EMSA taip pat rengia apsilankymus valstybėse narėse, kad patikrintų vietoje vykdomas operacijas, nes tai yra EMSA paramos Komisijai dalis²¹. Valstybės narės turės turėti kokybės valdymo sistemą (KVS), kad patvirtintų, jog jų organizacija, politika, procesai, išteklių ir dokumentai yra tinkami jų tikslams pasiekti. Tai turės būti sertifikuojama ir vėliau periodiškai audituojama. Valstybės narės turės pasidalyti su Komisija ir (arba) EMSA akredituotos įstaigos atliktų auditų rezultatais, kad nacionalinės uosto valstybės kontrolės institucijos galėtų išsaugoti savo KVS sertifikavimą.

Atsižvelgiant į tai, kad visas numatytų EMSA įgyvendinimo stebėjimo apsilankymų ciklas turėtų trukti penkerius metus²², siūloma nustatyti, kad Direktyva bus vertinama kas septynerius metus.

• **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Aiškinamieji dokumentai nereikalingi, nes pasiūlymu siekiama supaprastinti ir patikslinti galiojančią tvarką.

• **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

11 konstatuojamojoje dalyje visos reikalavimus atitinkančios ES valstybės narės (Ispanija, Graikija, Prancūzija, Kroatija, Italija ir Slovėnija) raginamos prisijungti prie Viduržemio jūros susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės, kad būtų pagerinta uosto valstybės kontrolės inspektavimų, atliekamų Viduržemio jūros baseine, kokybė ir jų būtų atliekama daugiau.

Pakeitimų direktyvos projekto 1 straipsnis sudaro pagrindinę jos dalį ir jame pateikiami daugelio Direktyvos 2009/16/EB nuostatų pakeitimai.

Tikslas, apibrėžtis ir taikymo sritis

1 punkte iš dalies keičiamas 2 straipsnis, o Direktyvos taikymo sritis iš dalies išplečiama įtraukiant kelias tarptautines konvencijas į uosto valstybės kontrolės inspektavimų taikymo sritį. Tai – Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų balastinių vandenių ir nuosėdų tvarkymo ir kontrolės (BWM konvencija) ir Tarptautinė konvencija dėl laivų nuolaužų pašalinimo (Nairobi konvencija), kurios abi galioja ir Paryžiaus SM yra priimtose kaip atitinkami dokumentai.

2 punkte taikymo sritis iš dalies keičiama taip, kad ilgesnius kaip 24 metrų žvejybos laivus pagal UVK inspektuoti galėtų tos valstybės narės, kurios pageidauja atlikti šiuos inspektavimus.

Įsipareigojimas atlikti inspektavimus

²¹ EMSA vykdo tokius apsilankymus pagal Reglamento (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiančio Europos jūrų saugumo agentūrą, 3 straipsnį ir jie yra jos pagrindinių užduočių dalis, todėl nenumatoma jokių papildomų išlaidų.

²² Kaip numatyta EMSA apsilankymų valstybėse narėse metodikoje, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

3 punkte keičiamas įsipareigojimas atlikti inspektavimus (deramos dalies principas) ir tai, kaip valstybės narės jį apskaičiuoja ir vykdo. Šiuo metu įsipareigojimas atlikti inspektavimus grindžiamas trejų metų slankiuoju visų Paryžiaus SM regione atliktų inspektavimų vidurkiu. Tai reiškia, kad tais atvejais, kai valstybės narės inspektuoja gerokai daugiau laivų, nei numatyta jų įsipareigojime atlikti inspektavimus, ilgainiui didėja visų valstybių narių įsipareigojimai atlikti inspektavimus. EMSA apskaičiavo, kad šis padidėjimas sudaro 1–2 proc. per metus. Šia priemone siekiama mažinti šią papildomą ir nereikalingą našą valstybėms narėms.

4 ir 5 punktais Direktyva suderinama su Paryžiaus SM pakeitimais, susijusiais su įsipareigojimu atlikti inspektavimus, ir siekiant suteikti daugiau lankstumo dėl neatliktų inspektavimų (dėl veiklos arba *force majeure* priežasčių).

6 punktu taip pat iš dalies keičiama Direktyva, siekiant suteikti daugiau lankstumo dėl neatliktų inspektavimų ir kad būtų laikomasi įsipareigojimo atlikti inspektavimus.

Force majeure aplinkybės

7 punkte nagrinėjamas UVK režimo lankstumo trūkumo krizių ar nenumatytų įvykių, pavyzdžiui, COVID-19 pandemijos, atvejais klausimas. Siekiant režimą padaryti atsparesnį įtraukiamas naujas 8a straipsnis. Šia priemone valstybėms narėms suteikiama daugiau lankstumo, nes joms leidžiama neatlikti inspektavimų *force majeure* atvejais, su sąlyga, kad neatliktas inspektavimas užregistruojamas, o priežastis, dėl kurios neatliktas inspektavimas, pagrindžiama dokumentais.

Išankstinis pranešimas apie atvykimą

8 ir 10 punktais Direktyva suderinama su Paryžiaus SM pakeitimais, kuriais panaikinamas 9 straipsnyje ir III priede nustatytas įpareigojimas laivams, kuriuose gali būti atliekamas išplėstinis inspektavimas, per 72 valandas pranešti apie atvykimą – 9 straipsnis ir III priedas išbraukiami. 16 ir 23 punktuose atsižvelgiama į 9 straipsnio ir III priedo išbraukimą.

Aplinkos parametrai

9 punkte nustatyti aplinkos parametrai, į kuriuos bus atsižvelgiama nustatant laivo rizikos lygį, pagal kurį atrenkami inspektuoti laivai.

Išplėstiniai inspektavimai

10 punkte nustatyta, kad išplėstinius inspektavimus dėl jų sudėtingumo turi atlikti daugiau nei vienas uosto valstybės kontrolės pareigūnas.

Draudimas įplaukti

12 ir 13 punktais Direktyva iš dalies keičiama siekiant ją suderinti su Paryžiaus SM priimtais pakeitimais, susijusiais su atsisakymo leisti įplaukti (draudimo) procedūra ir galimybe uždrausti laivus, įtrauktus į Paryžiaus SM pilkąjį arba baltąjį sąrašus (draudimas neatsižvelgiant į vėliavą), taip pat su nuostata, susijusia su atsisakymu vykdyti sulaikymo nurodymą arba atveju, kai sulaikytas laivas neplaukia į sutartą remonto įmonę.

EMSA mokymas

14 punkte išdėstytos EMSA galimybės rengti mokymus ES valstybėms narėms, kad jos galėtų geriau vykdyti savo pareigas pagal Direktyvą, atsižvelgiant į išplėstą UVK taikymo sritį ir patobulintą mokymo apimtį bei pobūdį.

Tuo remdamasi EMSA (kartu su valstybėmis narėmis ir Paryžiaus SM) parengs naują inspektorių profesinio tobulinimo ir mokymo programą, kurią sudarys i) kompetencijos programa ir ii) profesinio tobulinimo sistema. Įgyvendinusi šiuos aspektus, Agentūra turėtų nustatyti ir pateikti naujus mokymo poreikius, kad būtų galima iš dalies pakeisti inspektorių profesinio tobulinimo ir mokymo planus, programas ir turinį, ypač atsižvelgiant į naujas technologijas ir papildomus įsipareigojimus, susijusius su naujomis IMO konvencijomis.

Duomenų bazė, dalijimasis informacija ir elektroniniai liudijimai

15 punktu iš dalies keičiama Direktyva, siekiant patikslinti ir nustatyti terminą, per kurį sistemoje *SafeSeaNet* turi būti pateikti pranešimai apie laivo įplaukimą ir išplaukimą. Direktyvos 24 straipsnio 2 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų, jog ši informacija „būtų per pagrįstą laiką perduota į inspektavimo duomenų bazę“. Direktyva bus iš dalies pakeista įtraukiant pagrįsto laikotarpio sampratą, kad apie faktinį įplaukimo ir išplaukimo laiką būtų pranešama per tris valandas. Šiame punkte taip pat nustatyta, kad prieš perkelti inspektavimo ataskaitą į duomenų bazę, visas UVK inspektavimo ataskaitas tvirtina kitas asmuo (kitas uosto valstybės kontrolės inspektorius arba vadovas), kuris nėra inspektavimą atlikęs inspektorius.

16 punktu Direktyva iš dalies keičiama įtraukiant naują straipsnį, kuriame numatomas ir skatinamas elektroninių liudijimų naudojimas. Jie būtų rengiami pagal bendrą šabloną ir ES lygmeniu būtų naudojama bendra patvirtinimo priemonė ir saugykla, kurioje elektroninių liudijimų naudojimas būtų susietas su laivo rizikos lygiu. Šia priemone vėliavos valstybės arba jų vardu veikiančios pripažintos organizacijos (PO) bus skatinamos išduoti elektroninius liudijimus (kartu leidžiant juos toliau naudoti vykdant UVK), už šiuos e. liudijimus skiriant punktus (pridedant parametras prie laivo rizikos lygio), kad juos būtų galima laikyti mažos rizikos laivais, ir todėl jie bus rečiau atrenkami kaip inspektuoti atliekant UVK.

Kokybės valdymo sistema

18 punktu Direktyva iš dalies keičiama, reikalaujant, kad valstybės narės parengtų ir taikytų kokybės valdymo sistemą (KVS), skirtą jų jūrų administracijos vykdomai UVK veiklai. Ji turėtų sudaryti sąlygas administracijoms neatsilikti nuo didėjančio UVK inspektavimo sudėtingumo ir griežtėjančių reikalavimų, kad būtų galima geriau kontroliuoti kokybę ir nurodyti problemas, pavyzdžiui, išteklių paskirstymo klausimus. Ji bus taikoma visoms uosto valstybėms, kurios dar neturi jų UVK operacijoms taikomos išorės sertifikuotos KVS.

Deleguotieji aktai

19 punkte nustatyta, kad Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais atnaujinamas 2 straipsnio 1 dalyje pateiktas konvencijų sąrašas, jei tokios konvencijos yra priimtose Paryžiaus SM kaip atitinkamas dokumentas, ir iš dalies keičiamas VI priedas siekiant įtraukti ir (arba) atnaujinti Paryžiaus SM priimtų procedūrų ir gairių, susijusių su uosto valstybės kontrole, sąrašą.

Įgaliojimai daryti pakeitimus

20 punkte nustatyta, kad bet kokiam atitinkamų IMO dokumentų, išvardytų 2 straipsnio 1 dalyje, atnaujinimui taikoma standartinė nekintamumo išlyga. Tai reiškia, kad jei padaroma tarptautinio lygmens pakeitimų, ES priemonės standartai išlaikomi bent jau dabartinio lygio.

Įgyvendinimo taisyklės

21 punkte nustatyta, kad priimdama įgyvendinimo aktus Komisija ypač daug dėmesio skiria Paryžiaus SM vaidmeniui ir ekspertinėms žinioms ir kad tokiuose aktuose atsižvelgiama į ekspertines žinias ir patirtį, susijusias su Sąjungos inspektavimo sistema.

Įgyvendinimo peržiūra

22 punkte numatyta, kad Komisija parengs iš dalies pakeistos direktyvos įgyvendinimo peržiūrą praėjus 10 metų nuo jos priėmimo. Taip atsižvelgiama į perkėlimui į nacionalinę teisę reikalingą laiką ir į tai, kad EMSA apsilankymų valstybėse narėse peržiūros ciklas paprastai trunka ne mažiau kaip penkerius metus.

Laivo rizikos lygis (LRL). Liudijimai ir dokumentai

23 ir 24 punktais iš dalies keičiami I ir II priedai, susiję su laivo rizikos lygiu (LRL). LRL iš dalies keičiamas siekiant atsižvelgti į pakeitimus, dėl kurių iš esmės jau susitarta Paryžiaus SM. Jie apima i) svorinius koeficiento punktus, taikomus tam tikrų tipų laivams, ir ii) IMO audito sistemą, kuri nebėra savanoriška sistema ir kuri pakeičiama svoriniu koeficientu, siekiant atsižvelgti į tai, ar vėliavos valstybė yra ratifikavusi tarptautines konvencijas.

Taip pat iš dalies keičiamas krovinių ir keleivinių laivų, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5000 tonų (jie laikomi labiausiai teršiančiais laivais), LRL ir šiems laivams LRL bus priskiriamas atsižvelgiant į IMO laivo taršos anglies dioksidu intensyvumo rodiklį. Visų laivų, kuriems gali būti taikoma uosto valstybės kontrolė, svorinis koeficientas koreguojamas taip, kad didesnė svarba būtų teikiama su aplinkosauga susijusiems per ankstesnius Paryžiaus SM regione atliktus UVK inspektavimus nustatytiems to laivo trūkumams (MARPOL konvencija, Balastinių vandenų tvarkymo konvencija ir Tarptautinė konvencijos dėl laivuose naudojamų žalingų apsaugos nuo užsiteršimo sistemų kontrolės). Perkoduoti trūkumai ir sulaikymai yra susiję tik su tarptautinėmis konvencijomis (vadinamaisiais atitinkamais dokumentais), kad peržiūrėtas LRL būtų taikomas ne tik ES valstybėse narėse, bet ir visame Paryžiaus SM regione. Be to, bus įtrauktas parametras, kuriuo laivų, kuriems gali būti taikoma UVK, vėliavos valstybės būtų skatinamos naudoti elektroninius liudijimus.

Liudijimai

26 punktu atnaujinami IV priede pateikti teisės aktais nustatyti liudijimų ir kitų dokumentų, kurie turi būti tikrinami pagal IMO reikalavimus, dėl kurių susitarta Paryžiaus SM, sąrašai.

Inspektavimų procedūros ir gairės

Siekiant užtikrinti atnaujintą ir suderintą uosto valstybės kontrolės sistemą visoje Sąjungoje, 26 punktu atnaujinamas VI priedas, įtraukiant atnaujintas Paryžiaus SM inspektavimo gaires ir nurodymus, kurių reikia laikytis atliekant inspektavimus.

Draudimas įplaukti

28 punktu atnaujinamas VIII priedas, susijęs su 16 straipsnyje nurodytomis atsisakymo leisti įplaukti (draudimo) procedūromis, siekiant jas suderinti su pakeitimais, dėl kurių jau susitarta Paryžiaus SM.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²³,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²⁴,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/16/EB²⁵ nustatytos uosto valstybės kontrolės inspektavimo sistemos taisyklės, pagal kurias į Sąjungos uostus įplaukiantys reikalavimus atitinkantys laivai inspektuojami siekiant patikrinti, ar laivo įgulos kompetencija ir laivo bei jo įrangos būklė atitinka tarptautinių konvencijų dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje ir dėl jūrų aplinkos apsaugos reikalavimus;
- (2) Direktyva 2009/16/EB grindžiama jau esama savanoriška tarpvyriausybine Paryžiaus susitarimo memorandumu dėl uosto valstybės kontrolės (Paryžiaus SM) struktūra ir inspektavimo naštos pasidalijimo, rizika grindžiamos inspektuotinių laivų atrankos, suderintų inspektavimų ir dalijimosi inspektavimo rezultatais koncepcijomis;
- (3) po to, kai įsigaliojo Direktyva 2009/16/EB, pasikeitė tarptautinė reglamentavimo aplinka (visų pirma Paryžiaus SM ir Tarptautinė jūrų organizacija) ir įvyko technologinių pokyčių. Reikėtų atsižvelgti į tuos pokyčius ir patirtį, įgytą įgyvendinant Direktyvą 2009/16/EB;
- (4) nuo 2011 m. įsigaliojo kelios tarptautinės konvencijos, kurias valstybės narės ratifikavo. Tai Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų balastinių vandenių ir nuosėdų tvarkymo ir kontrolės (BWM konvencija) ir Nairobio tarptautinė konvencija dėl laivų nuolaužų pašalinimo (Nairobio konvencija). Todėl jos turėtų būti įtrauktos į konvencijų, kurioms taikoma Direktyva 2009/16/EB, sąrašą, kad būtų galima užtikrinti jų vykdymą taikant uosto valstybės kontrolės sistemą;
- (5) kad būtų galima užtikrinti atnaujintą ir suderintą uosto valstybės kontrolės sistemą, būtina greičiau atnaujinti tarptautinių konvencijų, kurių vykdymas užtikrinamas atliekant uosto

²³ OL C , , p. .

²⁴ OL C , , p. .

²⁵ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

valstybės kontrolę, sąrašą nekeičiant visos direktyvos. Todėl įsigaliojus tarptautinei konvencijai, t. y. pasiekus sutartą ratifikavimo lygį, ir po to, kai Paryžiaus SM narės ją priima kaip atitinkamą dokumentą, Komisija turėtų atnaujinti Direktyvoje pateiktą konvencijų sąrašą;

- (6) dauguma ES žvejybos laivų dėl savo mažo dydžio vykdo veiklą teritoriniuose vandenyse ir nėra inspektuojami užsienio uostuose. Tai reiškia, kad apskritai tikėtina, kad tik didesni žvejybos laivai, kurių ilgis didesnis kaip 24 metrai (kurie taip pat yra žvejybos laivai, kuriems dažniausiai taikomos tarptautinės konvencijos), plaukios tarptautiniuose vandenyse ir įplauks į kitus uostus, nei tos valstybės, kurioje jie registruoti, todėl jiems taikoma UVK. Kadangi dauguma didesniems žvejybos laivams taikomų tarptautinių konvencijų skiriasi nuo konvencijų, kurių vykdymas šiuo metu užtikrinamas atliekant uosto valstybės kontrolę, ir siekiant išvengti nepageidaujamo šalutinio poveikio dabartinei uosto valstybės kontrolės sistemai, siūloma lygiagrečiai žvejybos laivams taikoma uosto valstybės kontrolės sistema;
- (7) tačiau dėl žvejybos modelių šie didesni žvejybos laivai lankosi ne visose ES valstybėse narėse. Todėl toms ES valstybėms narėms, kurios pageidauja atlikti šiuos inspektavimus, siūloma sukurti savanorišką sistemą, kuri būtų atskira nuo dabartinio uosto valstybės kontrolės režimo, kad būtų užtikrintas lankstumas ir būtų galima lanksčiau rengti uosto valstybės kontrolės standartus. Todėl valstybės narės, Paryžiaus SM ir Komisija šią uosto valstybės kontrolės sistemą, taikomą ilgesniems kaip 24 metrų ilgio žvejybos laivams, gali plėtoti organiškai;
- (8) pagal deramos dalies principo mechanizmą inspektavimo našta paskirstoma Paryžiaus SM valstybėms narėms. Kiekvienai valstybei narei skiriamas tam tikras kasmet atliktinų inspektavimų skaičius – jos įsipareigojimas atlikti inspektavimus arba derama inspektavimų dalis. Tinkamumą atlikti inspektavimą pirmiausia lemia tai, kiek laiko praėjo nuo paskutinio inspektavimo. II pirmenybės laivai gali būti inspektuojami, o I pirmenybės laivai turi būti inspektuojami;
- (9) valstybėms narėms leidžiama neatlikti tam tikrų prioritetinių inspektavimų ir vis tiek įvykdyti įsipareigojimą atlikti inspektavimus. Tačiau kai kuriose valstybėse narėse per konkrečius metus faktiškai įplaukiančių laivų skaičius gali viršyti paskirtą įsipareigojimą atlikti inspektavimus arba būti už jį mažesnis. Nustatyta, kad papildoma šių valstybių narių (kurioms tenka pernelyg didelė našta arba kurios nepatiria pernelyg didelės naštos) tinkamos įsipareigojimų dalies prievolės laikymosi priemonė yra nelanksti, todėl atitinkamas nuostatas būtina suderinti su peržiūrotomis Paryžiaus SM nuostatomis;
- (10) valstybėms narėms taip pat leidžiama tam tikromis aplinkybėmis atidėti laivų inspektavimą, jei laivas inspektuojamas kitame įplaukimo uoste arba per 15 dienų, ir ši galimybė pakeičiama taip, kad ja galėtų pasinaudoti visos valstybės narės. Tam tikrų kategorijų laivai, kurie laikomi keliančiais didesnę riziką ir kuriems dėl to gali būti taikomas išplėstinis inspektavimas, turi pranešti apie numatomą atplaukimo į uostą laiką likus 72 valandoms iki atplaukimo. Tačiau po kelerių metų buvo padaryta išvada, kad šis įpareigojimas pernelyg apsunkina veiklos vykdytojus ir nesukuria jokios pridėtinės vertės, nes nacionalinės valdžios institucijos reikiamą informaciją jau gali lengviau rasti THETIS duomenų bazėje. Tuo remiantis Paryžiaus SM panaikintas šis išankstinio pranešimo apie atvykimą įpareigojimas, todėl Direktyva 2009/16/EB turėtų būti atitinkamai priderinta;
- (11) per pastarąjį dešimtmetį, nepaisant padidėjusio laivų, įplaukiančių į ES uostus, skaičiaus, įskaitant trumpųjų nuotolių laivybą tarp pagrindinių ES valstybių narių uostų ir uostų, esančių Europos geografinėje teritorijoje arba ne Europos šalyse Viduržemio ir Juodojoje jūrose, laivų, įplaukiančių į ES uostus, sauga gerokai pagerėjo. Vis dažniau atliekami uosto valstybės kontrolės inspektavimai siekiant užtikrinti aplinkos apsaugos teisės aktų, pavyzdžiui, susijusių

su išmetamu sieros kiekiu arba saugiu ir aplinkai tinkamu laivų išmontavimu, vykdymą. Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio tikslas – iki 2030 m. 55 proc. sumažinti bendrą ES išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, sudarant sąlygas iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui, o jūrų transporto sektorius turėtų prisidėti prie šių pastangų. Tačiau laivo rizikos lygio, parengto iki 2009 m., prioritetai buvo kitokie ir jis nėra visiškai pritaikytas, kad inspektavimo pastangas būtų galima sutelkti į mažiausiai aplinką tausojančius laivus;

- (12) tuo remiantis laivo rizikos lygis turėtų būti atnaujintas, kad būtų atsižvelgta į aplinkosaugos klausimus, daugiau dėmesio skiriant aplinkosauginiam veiksmingumui, įskaitant inspektuojamų laivų eksploatacinį taršos anglies dioksidu intensyvumą, taip pat su aplinka susijusiems trūkumams ir sulaikymams;
- (13) skaitmenizacija yra esminis technologinės pažangos aspektas duomenų rinkimo ir komunikacijos srityje, siekiant padėti sumažinti išlaidas ir efektyviai naudoti žmogiškuosius išteklius. Šiuo metu daugėja laivų, turinčių elektroninius liudijimus, ir numatoma, kad jų skaičius didės. Todėl uosto valstybės kontrolės veiksmingumas turėtų būti padidintas, dažniau naudojantis elektroniniais liudijimais, kad būtų galima atlikti į laivą labiau orientuotus ir geriau parengtus inspektavimus. Šių elektroninių liudijimų diegimas ir naudojimas turėtų būti skatinami juos įtraukiant į laivo rizikos lygį;
- (14) uosto valstybės kontrolė tampa vis sudėtingesnė, nes ES teisės aktais arba per Tarptautinę jūrų organizaciją nustatomi nauji inspektavimo reikalavimai. Todėl reikia užtikrinti uosto valstybės kontrolės pareigūnų kvalifikacijos kėlimą ir perkvalifikavimą bei nuolat tobulinti jų mokymą;
- (15) Sąjungos vėliavos valstybių administracijos pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/21/EB²⁶ turi turėti kokybės valdymo sistemą, kad padėtų valstybėms narėms toliau gerinti savo, kaip vėliavos valstybių, veiklos rezultatus ir užtikrinti vienodas sąlygas administracijoms. Panašus reikalavimas, taikomas uosto valstybės kontrolės veiklai, turėtų suteikti galimybę valstybėms narėms patvirtinti, kad jų organizacija, politika, procesai, ištekliai ir dokumentai yra tinkami jų tikslams pasiekti, taip pat nustatyti sisteminės problemas, pvz., išteklių ar personalo paskirstymo klausimus, prieš jiems tampant probleminiais;
- (16) siekiant sudaryti sąlygas naujausiam šios direktyvos nuostatų taikymui, kad valstybės narės galėtų vykdyti savo pareigas pagal tarptautinę teisę laikydamosi šios direktyvos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus, kuriais atnaujinamos konvencijos, patenkančios į Direktyvos 2009/16/EB taikymo sritį, ir iš dalies keičiamas Paryžiaus SM patvirtintas su uosto valstybės kontrole susijusių procedūrų ir gairių sąrašas. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat su ekspertais ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros²⁷ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (17) siekiant užtikrinti vienodas Direktyvos 2009/16/EB nuostatų dėl konvencijų, patenkančių į jos taikymo sritį, sąrašo, savanoriškos uosto valstybės kontrolės režimo žvejybos laivams, kurių

²⁶ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi (OL L 131, 2009 5 28, p. 132).

²⁷ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

bendras ilgis yra didesnis kaip 24 metrai, VII priedo dėl išplėstinio inspektavimo taikymo sąlygų, vienodų saugos ir saugumo gairių bei procedūrų rinkinio, taip pat elektroninių liudijimų reikalavimų, įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamos laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011²⁸;

- (18) siekiant pagerinti uosto valstybės kontrolės inspektavimų kokybę netoli ES esančiose jūrų zonose, visos reikalavimus atitinkančios valstybės narės raginamos prisijungti prie Viduržemio jūros susitarimo memorandumo dėl uosto valstybės kontrolės (Med SM);
- (19) atsižvelgiant į visą Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) apsilankymų valstybėse narėse siekiant stebėti, kaip įgyvendinama Direktyva 2009/16/EB, stebėsenos ciklą, Komisija turėtų įvertinti Direktyvos 2009/16/EB įgyvendinimą ne vėliau kaip [10 metų nuo XX straipsnyje nurodytos jos taikymo pradžios datos] ir apie tai pateikti ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti su Komisija, kad ji galėtų surinkti visą šiam vertinimui reikiamą informaciją;
- (20) kadangi šios direktyvos tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti dėl tarptautinio jūrų transporto pobūdžio, o dėl kartu veikiančių valstybių narių tinklo poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (21) todėl Direktyva 2009/16/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB pakeitimai

Direktyva 2009/16/EB iš dalies keičiama taip:

- (1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
 - (a) 1 punktas papildomas l ir m papunkčiais:
 - „l) Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų balastinių vandenų ir nuosėdų tvarkymo ir kontrolės (BWM konvencija);
 - m) Nairobio tarptautinė konvencija dėl laivų nuolaužų pašalinimo (Nairobio konvencija).“;
 - (b) 3 punktas išbraukiamas;
- (2) 3 straipsnis keičiamas taip:
 - (a) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Ši direktyva netaikoma žvejybos laivams, kurių bendras ilgis mažesnis nei 24 metrai, karo, pagalbiniais laivams, paprastos konstrukcijos mediniams laivams,

²⁸ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

valstybiniais laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais, ir pramoginėms jachtoms, nenaudojamoms prekybai.“;

(b) pridedama 4a dalis:

„4a. Valstybės narės gali atlikti žvejybos laivų, kurių bendras ilgis yra didesnis kaip 24 metrai, uosto valstybės kontrolės inspektavimus. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos tokio specialaus uosto valstybės kontrolės režimo, taikomo žvejybos laivams, kurių bendras ilgis yra didesnis kaip 24 metrai, sąlygos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

(3) 5 straipsnyje įterpiama 2a dalis:

„2a. Apskaičiuojant valstybių narių, kurios yra Paryžiaus SM šalys, metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus, neatsižvelgiama į valstybių narių atliktus II pirmenybės laivų inspektavimus, kai jų metinis įsipareigojimas atlikti inspektavimus viršijamas daugiau kaip 150 proc.“;

(4) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Įsipareigojimo atlikti inspektavimus vykdymo tvarka

Laikoma, kad valstybė narė, neatlikusi 5 straipsnio 2 dalies a punkte nurodytų inspektavimų, yra įvykdžiusi savo įsipareigojimą pagal tą nuostatą, jei tokie neatlikti inspektavimai neviršija 10 proc. visų į jos uostus įplaukiančių ir į inkaravimo vietas atplaukiančių I pirmenybės laivų, neatsižvelgiant į jų rizikos lygį.

Nepaisant pirmoje pastraipoje nurodytos neatliktų inspektavimų procentinės dalies, valstybės narės nustato inspektavimo prioritetiškumą tų laivų, kurie, pagal inspektavimo duomenų bazėje pateiktus duomenis, į Sąjungos uostus įplaukia nedažnai.

Nepaisant pirmoje pastraipoje nurodytos neatliktų inspektavimų procentinės dalies, į inkaravimo vietas atplaukiančių I pirmenybės laivų atveju valstybės narės pirmumo tvarka inspektuoja tuos aukšto rizikos lygio laivus, kurie, pagal inspektavimo duomenų bazėje pateiktus duomenis, į Sąjungos uostus įplaukia nedažnai.“;

(5) 7 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Valstybė narė, kurioje bendras į uostus įplaukusių I ir II pirmenybės laivų skaičius yra mažesnis nei 150 proc. 5 straipsnio 2 dalies b punkte nurodytos inspektavimo dalies, laikoma įvykdžiusia savo metinį įsipareigojimą atlikti inspektavimus, jei ta valstybė narė inspektuoja du trečdalius visų į jos uostus įplaukiančių ir į inkaravimo vietas atplaukiančių I ir II pirmenybės laivų.“;

(6) 8 straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Valstybė narė gali nuspręsti atidėti I arba II pirmenybės laivo inspektavimą esant tokioms aplinkybėms:

(a) jei inspektavimą galima atlikti kitame laivo įplaukimo uoste toje pačioje valstybėje narėje, jei tas laivas pakeliui neįplaukia į jokią kitą Sąjungos ar Paryžiaus SM regiono uostą, ir kai atidedama ne ilgesniam kaip 15 dienų laikotarpiui, arba

- (b) jei inspektavimą per 15 dienų galima atlikti kitame Bendrijos ar Paryžiaus SM regiono uoste, jei valstybė, kurioje yra tas įplaukimo uostas, iš anksto sutiko atlikti inspektavimą.
2. Dėl veiklos priežasčių neatliktas I arba II pirmenybės laivų inspektavimas nelaikomas neatliktu inspektavimu, jei inspektavimo duomenų bazėje užregistruojama inspektavimo neatlikimo priežastis ir esant tokioms išskirtinėms aplinkybėms:
- (a) kompetentingos institucijos nuomone, inspektavimo vykdymas keltų pavojų inspektoriams, laivui, jo įgulai, uostui arba jūros aplinkai arba
- (b) laivas į uostą įplaukia tik nakties metu (kaip numatyta 2 straipsnio 10 dalyje). Tokiu atveju valstybės narės imasi priemonių, būtinų užtikrinti, kad reguliariai nakties metu į uostus įplaukiantys laivai būtų deramai inspektuojami.“;
- (7) įterpiamas 8a straipsnis:

„8a straipsnis

Force majeure

Dėl *force majeure* priežasčių neatliktas inspektavimas nelaikomas neatliktu inspektavimu, jei toks inspektavimas ir jo neatlikimo priežastys pagrindžiami dokumentais ir užregistruojami inspektavimo duomenų bazėje.“;

- (8) 9 straipsnis išbraukiamas;
- (9) 10 straipsnio 2 dalis papildoma taip:

„c) Aplinkos parametrai

Aplinkos parametrai nustatomi remiantis laivo taršos anglies dioksidu intensyvumo rodikliu ir trūkumų, susijusių su MARPOL konvencija, AFS konvencija, BWM konvencija, CLC 92, Bunkerių konvencija ir Nairobio konvencija, skaičiumi pagal I priedo I.3 dalį ir II priedą.“;

- (10) 14 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Išsamų inspektavimą atlieka ne mažiau kaip du uosto valstybės kontrolės pareigūnai. Išplėstinio inspektavimo apimtis, įskaitant tikrintinas rizikos sritis, išdėstyta VII priede. Komisija įgyvendinimo aktais patvirtina išsamias priemones, kuriomis užtikrinamos vienodos VII priedo taikymo sąlygos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

- (11) 14a straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. 11 straipsnio a punktas ir 14 straipsnis netaikomi ro-ro keleiviniams laivams ir greitaeigiams keleiviniams laivams, kuriais teikiamos reguliariosios paslaugos ir kurie inspektuojami pagal šį straipsnį.“;

- (12) 16 straipsnis keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybė narė neleidžia į savo uostus įplaukti ir į inkaravimo vietas atplaukti laivams, kurie:

- plaukioja su valstybės, kuri yra žemo veiklos rezultatų lygio sąraše, patvirtintame laikantis Paryžiaus SM ir remiantis inspektavimo duomenų bazėje užregistruota informacija, kurį kasmet viešai skelbia Komisija, vėliava ir kurie per paskutinius

36 mėnesius valstybės narės ar Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje buvo sulaikyti daugiau kaip du kartus, arba

- plaukioja su valstybės, kuri yra aukšto arba vidutinio veiklos rezultatų lygio sąraše, patvirtintame pagal Paryžiaus SM ir remiantis inspektavimo duomenų bazėje užregistruota informacija, kuri kasmet viešai skelbia Komisija, vėliava ir kurie per paskutinius 24 mėnesius valstybės narės arba Paryžiaus SM pasirašiusios valstybės uoste arba inkaravimo vietoje buvo sulaikyti daugiau kaip du kartus.

Šio straipsnio pirma pastraipa netaikoma 21 straipsnio 6 dalyje nurodytoms situacijoms.

Draudimas įplaukti taikomas kai tik laivas išplaukia iš uosto arba inkaravimo vietos, kur jis buvo sulaikytas trečią kartą ir kur buvo duotas nurodymas dėl draudimo įplaukti.“;

(b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Jei laivas bent kartą po to sulaikomas Sąjungos uoste arba inkaravimo vietoje, jam atsisakoma leisti įplaukti į visus Sąjungos uostus ir atplaukti į inkaravimo vietas. Šis trečias draudimo įplaukti nurodymas gali būti atšauktas po nurodymo išdavimo praėjus 24 mėnesiams ir tik jei:

- a) teisės aktais nustatyti ir klasifikaciniai laivo liudijimai yra išduoti organizacijos ar organizacijų, kurios yra pripažintos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009²⁹,
- b) laivą valdo kompanija, kurios veiklos rezultatai yra geri, kaip nustatyta I priedo I.1 dalyje, ir
- įvykdytos VIII priedo 3–9 dalių sąlygos.

Praėjus 24 mėnesiams po nurodymo išdavimo, kiekvienam laivui, neatitinkančiam šioje dalyje nustatytų reikalavimų, atsisakoma visam laikui leisti įplaukti į visus Sąjungoje esančius uostus ir atplaukti į inkaravimo vietas.“;

(c) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Bet koks vėlesnis laivo, plaukiojančio su valstybės, kuri yra vidutinio arba žemo veiklos rezultatų lygio sąraše, paskelbtame Paryžiaus SM metinėje ataskaitoje, vėliava, sulaikymas Sąjungoje esančiame uoste ar inkaravimo vietoje po trečio atsisakymo leisti įplaukti lemia tai, kad laivui atsisakoma visam laikui leisti įplaukti į visus Sąjungoje esančius uostus ir atplaukti į inkaravimo vietas.“;

(d) įterpiama 4a dalis:

„4a. Jei laivas, plaukiojantis su valstybės, kuri yra aukšto veiklos rezultatų lygio sąraše, vėliava, sulaikomas uoste ar inkaravimo vietoje po trečio ar bet kurio vėlesnio atsisakymo leisti įplaukti, o pirmosios vėlesnės laivo ir uosto sąveikos ES uoste metu teisės aktais nustatyti ir klasifikaciniai laivo liudijimai yra išduoti pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009 pripažintos organizacijos arba organizacijų ir yra įrodymų, kad klasifikacinė bendrovė apsilankė laive prieš išduodant tokius liudijimus, laivui leisti įplaukti į visus uostus ir atplaukti į inkaravimo vietas atsisakoma 24 mėnesiams.

Jeigu pirmosios laivo ir uosto sąveikos metu pagal Reglamentą (EB) Nr. 391/2009 pripažinta organizacija ar organizacijos nėra išdavusios teisės aktais nustatytų arba

²⁹ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 391/2009 dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų (OL L 131, 2009 5 28, p. 11).

klasifikacinių liudijimų, laivui atsisakoma visam laikui leisti įplaukti į visus uostus ir atplaukti į inkaravimo vietas.“;

(13) 21 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Valstybės narės imasi priemonių užtikrinti, kad nebūtų duotas leidimas įplaukti į jokią Sąjungos uostą ar atplaukti į inkaravimo vietą 1 dalyje nurodytiems į jūrą plaukiantiems laivams, kurie:

- (a) neįvykdė sąlygų, kurias tikrinimo uoste nustatė bet kurios valstybės narės kompetentingos institucijos, arba
- (b) atsisako laikytis taikomų konvencijų reikalavimų – neplaukia į nurodytą laivų remonto įmonę.

Draudimas įplaukti panaikinamas praėjus 12 mėnesių. Draudimo įplaukti nurodymas taikomas nuo jo išdavimo dienos.

Toks draudimas galioja tol, kol laivo savininkas arba operatorius valstybės narės, kurioje buvo nustatyta, kad laivas neatitinka reikalavimų, kompetentingai institucijai nepateikia jai priimtinių įrodymų, kad laivas visiškai atitinka visus taikytinus konvencijų reikalavimus.“;

(14) 22 straipsnio 7 dalis pakeičiama taip:

„7. Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir atsižvelgdama į Sąjungoje ir įgyvendinant Paryžiaus SM įgytą kompetenciją ir patirtį, Komisija parengia uosto valstybės kontrolės inspektorių profesinio tobulinimo ir mokymo programą. Šioje mokymo programoje atsižvelgiama į išplėstą uosto valstybės kontrolės taikymo sritį, taip pat į mokymo apimties ir formų patobulinimus.

Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, Komisija nuolat nustato ir pateikia naujus mokymo poreikius, kad būtų galima iš dalies pakeisti inspektorių profesinio tobulinimo ir mokymo planus, programas ir turinį, ypač atsižvelgiant į naujas technologijas ir papildomas pareigas, susijusias su atitinkamomis priemonėmis.“;

(15) 24 straipsnis keičiamas taip:

(a) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Valstybės narės imasi tinkamų priemonių siekdamas užtikrinti, kad informacija apie faktinį visų laivų, įplaukiančių į jų uostus ir atplaukiančių į inkaravimo vietas, atplaukimo ir išplaukimo laiką kartu su susijusio uosto identifikatoriumi per tris valandas nuo išplaukimo būtų perduota į inspektavimo duomenų bazę per Sąjungos keitimosi jūrų laivybos informacija sistemą *SafeSeaNet*, nurodytą Direktyvos 2002/59/EB 3 straipsnio s punkte. Kai tik valstybės narės perduoda tokią informaciją į inspektavimo duomenų bazę per *SafeSeaNet*, jos atleidžiamos nuo pareigos pateikti duomenis pagal šios direktyvos XIV priedo 1.2 punktą ir 2 punkto a ir b papunkčius.“;

(b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Valstybės narės užtikrina, kad informacija, susijusi su pagal šią direktyvą vykdomais inspektavimais, būtų perduodama į inspektavimo duomenų bazę nedelsiant po to, kai parengiama inspektavimo ataskaita ir sulaikymas atšaukiamas.

Valstybės narės užtikrina, kad į inspektavimo duomenų bazę persiūsta informacija per 72 valandas būtų patvirtinta, kad ją būtų galima paskelbti viešai. Inspektavimo ataskaitą

prieš ją perkeliant į duomenų bazę patvirtina uosto valstybės kontrolės inspektorius, nepriklausantis inspektavimą atlikusiai grupei.“;

(16) įterpiamas 24a straipsnis:

„24a straipsnis

Elektroniniai liudijimai

1. Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos suderintos ataskaitų teikimo sąsajos, patvirtinimo priemonės ir IV priede išvardytą ir 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą liudijimų elektroninių versijų centrinės saugyklos (duomenų bazės) funkcinės ir techninės specifikacijos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 31 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
2. Valstybės narės gali naudotis suderinta ataskaitų teikimo sąsaja, patvirtinimo priemone ir centrine liudijimų elektroninių versijų saugykla (duomenų bazė), kad palengvintų savo laivų registru perėjimą prie elektroninių liudijimų.
3. Į tai turi būti atsižvelgiama nustatant laivų, plaukiojančių su tokiais elektroninius liudijimus išduodančios valstybės vėliava, rizikos lygį (LRL), kaip nustatyta I ir II prieduose.
4. Valstybė narė atsako už tai, kad duomenų elementai būtų pateikti laikantis taikomų teisinių ir techninių reikalavimų. Valstybė narė lieka atsakinga už duomenis ir už informacijos bei liudijimų galiojimą, taip pat už visos pasikeitusios į centrinę duomenų bazę pateiktos informacijos atnaujinimą.“;

(17) 25 straipsnis pakeičiamas taip:

„25 straipsnis

Keitimasis informacija ir bendradarbiavimas

Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad jos uostų administracijos arba įstaigos ir kitos susijusios institucijos ar įstaigos pateiktą kompetentingai uosto valstybės kontrolės institucijai šią jų turimą informaciją:

- (a) informaciją apie laivus, kurie nepranešė informacijos pagal šios direktyvos, Direktyvos 2002/59/EB ir pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/883³⁰ reikalavimus, taip pat, jei reikia, pagal 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 725/2004 dėl laivų ir uostų įrenginių apsaugos stiprinimo,
 - (b) informaciją apie laivus, kurie išplaukė į jūrą, neįvykdę Direktyvos (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių 7 straipsnio reikalavimų,
 - (c) informaciją apie laivus, kuriems atsisakyta duoti leidimą įplaukti į uostą ar kurie buvo išsiųsti iš uosto dėl saugumo priežasčių,
- informaciją apie akivaizdžius defektus pagal 23 straipsnį.“;

(18) 30 straipsnis pakeičiamas taip:

³⁰ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/883 dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos (OL L 151, 2019 6 7, p. 116).

„30 straipsnis

Valstybių narių atitikties reikalavimams ir veiklos stebėseną

Siekdama užtikrinti veiksmingą šios direktyvos įgyvendinimą ir stebėti Sąjungos uosto valstybės kontrolės režimo bendrą veikimą pagal Reglamento (EB) Nr. 1406/2002 2 straipsnio b dalies i punktą, Komisija renka būtiną informaciją ir lankosi valstybėse narėse.

Kiekviena valstybė narė parengia, įgyvendina ir tvarko savo administracijos veiklos, susijusios su uosto valstybės įsipareigojimais, operatyvinių sričių kokybės valdymo sistemą. Tokia kokybės valdymo sistema sertifikuojama pagal taikomus tarptautinius kokybės standartus.“;

- (19) 30a straipsnis pakeičiamas taip:

„30a straipsnis

Deleguotieji aktai

Komisijai pagal 30b straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama 2 straipsnio 1 dalis, siekiant iš dalies pakeisti 2 straipsnio 1 dalyje pateiktą konvencijų sąrašą, jei tokios konvencijos yra priimtos Paryžiaus SM kaip atitinkamas dokumentas, ir iš dalies pakeisti VI priedą siekiant ištraukti ir (arba) atnaujinti tame priede pateiktą Paryžiaus SM priimtų procedūrų ir gairių, susijusių su uosto valstybės kontrole, sąrašą.“;

- (20) 31 straipsnyje įterpiama:

„4. Pagal Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 5 straipsnį ši direktyva gali būti netaikoma daliniams 2 straipsnio 1 punkte išvardytų atitinkamų priemonių pakeitimams.“

- (21) 33 straipsnis pakeičiamas taip:

„33 straipsnis

Įgyvendinimo taisyklės

Komisija pagal 31 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą nustatydamą 2 straipsnio 2 punkte, 3 straipsnio 4a dalyje, 10 straipsnio 3 dalyje, 10 straipsnio 4 dalyje, 14 straipsnio 4 dalyje, 15 straipsnio 3 dalyje, 18a straipsnio 7 dalyje, 23 straipsnio 5 dalyje, 24a straipsnio 6 dalyje ir 27 straipsnyje nurodytas įgyvendinimo taisykles, ypač atidžiai užtikrina, kad šiose taisyklėse būtų atsižvelgta į ekspertines žinias ir patirtį, susijusias su inspektavimo sistema Sąjungoje, ir remiamasi Paryžiaus SM ekspertinėmis žiniomis.“;

- (22) 35 straipsnis pakeičiamas taip:

„35 straipsnis

Įgyvendinimo peržiūra

Komisija iki [Leidinių biurui: įrašyti datą – dešimt metų nuo šios pakeitimų direktyvos įsigaliojimo dienos] pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą bei jos laikymąsi.“;

- (23) I priedas iš dalies keičiamas pagal šios direktyvos I priedą;

- (24) II priedas pakeičiamas šios direktyvos II priedo tekstu;
- (25) III priedas išbraukiamas;
- (26) IV priedas pakeičiamas šios direktyvos III priedo tekstu;
- (27) V priedas pakeičiamas šios direktyvos IV priedo tekstu;
- (28) VIII priedas pakeičiamas šios direktyvos V priedo tekstu.

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [*Leidinių biurui: įrašyti datą – vieni metai nuo šios pakeitimų direktyvos įsigaliojimo dienos*] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų nuostatų tekstą.
Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.
2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / pirmininkė

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA – „AGENTŪROS“

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

Mobilumas ir transportas. Laivybos sauga

1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su

nauju veiksmu

nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai³¹

esamo veiksmo galiojimo pratęsimu

vieno ar daugiau veiksmų sujungimu arba nukreipimu į kitą / naują veiksmą

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

Bendras Direktyvos 2009/16/EB pakeitimų tikslas – išlaikyti vienodas sąlygas ir išvengti rinkos iškraipymų, siekiant užtikrinti aukštą laivybos saugos lygį ir jūrų taršos prevenciją. Peržiūra taip pat padeda siekti 3-iojo darnaus vystymosi tikslo (DVT) („Užtikrinti sveiką gyvenseną ir skatinti visų amžiaus grupių gerovę“) ir 14-ojo DVT („Išsaugoti ir tausiai naudoti vandenynus, jūras ir jūrų išteklius siekiant darnaus vystymosi“).

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

Konkretūs peržiūros tikslai yra:

suderinti ES teisės aktus su naujomis tarptautinėmis taisyklėmis ir procedūromis tiek IMO / TDO, tiek Paryžiaus SM lygmeniu;

apsaugoti žvejybos laivus, jų įgulas ir aplinką;

užtikrinti didesnę skaitmeninių sprendimų taikymą;

užtikrinti veiksmingą ir suderintą požiūrį į uosto valstybės kontrolės inspektavimų vykdymą.

³¹ Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

1.4.3. *Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis*

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų padaryti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

Pasiūlymu numatoma užtikrinti suderintą ir aukštą uosto valstybės kontrolės saugos lygį visoje Sąjungoje ir įdiegti skaitmenizuotą sistemą, kad būtų padidintas inspektavimo efektyvumas, geriau nustatant laivų riziką, geriau pasirengiant inspektavimams ir lengviau bei greičiau keičiantis aktualia informacija. Taip pat numatoma, kad bus padidinta uosto valstybės kontrolės aplinkosaugos aspektų svarba.

Be to, numatoma, kad pasiūlymu bus padidinta žvejybos laivų, jų įgulų ir aplinkos apsauga, todėl sumažės žūčių ir sužeidimų, taip pat jūroje prarandamo bunkerinio kuro kiekis.

1.4.4. *Veiklos rezultatų rodikliai*

Nurodyti pažangos ir laimėjimų stebėsenos rodiklius.

Siūlomos direktyvos veiksmingumas siekiant 1 konkretaus tikslo bus nustatytas remiantis EMSA atlikta horizontaliąja analize ir praktiniuose seminaruose vykusiomis diskusijomis.

Siūlomos direktyvos veiksmingumas siekiant 2 konkretaus tikslo bus nustatytas remiantis didesnių (ilgesnių kaip 24 metrų) žvejybos laivų inspektavimų skaičiumi ir THETIS laivų atrankos ir inspektavimo ataskaitų duomenų bazėje pateiktomis ataskaitomis, taip pat nustatytų šio tipo laivų, įplaukiančių į ES uostus, trūkumų ir (arba) sulaikymų skaičiumi.

Siūlomos direktyvos veiksmingumas siekiant 3 konkretaus tikslo bus nustatytas remiantis į THETIS įkelta informacija. Vėliavos valstybių į EMSA patvirtinimo priemonę ir centrinę saugyklą įkeltų elektroninių liudijimų skaičiumi, taip pat su elektroniniais liudijimais susijusių inspektavimų skaičiumi.

Siūlomos direktyvos veiksmingumas siekiant 4 konkretaus tikslo bus nustatytas remiantis metinių kokybės valdymo sistemos auditų rezultatais, kuriais bus dalijamasi su Komisija, daugiau nei vieno inspektoriaus atliktų inspektavimų skaičiumi, inspektavimo ataskaitų, kurias patvirtino ne inspektavimą atlikęs inspektorius, skaičiumi ir pažeidimų nagrinėjimo procedūrų skaičiumi artimiausiais metais.

1.5. **Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas**

1.5.1. *Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį*

EMSA turės organizuoti uosto valstybės kontrolės pareigūnų mokymus, susijusius su dideliais žvejybos laivais, daugiausia dėmesio skiriant atitinkamoms ES gairėms, ir parengti atitinkamus kursus. EMSA taip pat turės parengti žvejybos laivams skirtą sistemos THETIS modulį ir bendrą uosto valstybės vykdomos žvejybos laivų kontrolės mokymo programą, kuri apims visus atitinkamus nurodymus ir gaires.

Bus reikalaujama, kad EMSA organizuotų uosto valstybės kontrolės pareigūnų mokymus, susijusius su elektroninių teisės aktais nustatytų liudijimų naudojimu, ir sukurtų patvirtinimo priemonę ir saugyklą.

EMSA turės parengti patobulintas uosto valstybės kontrolės pareigūnų mokymo priemones ir stiprinti jų gebėjimus, susijusius su naujomis technologijomis, be kita ko, atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuru, kuris yra ypač svarbus atsižvelgiant į Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį, ir automatizavimu, tobulinant EMSA internetines mokymo priemones ir įdarbinant ekspertus.

Iki 2025 m. reikės dviejų etato ekvivalentų, kad būtų remiamos EMSA užduotys, susijusios su priemonių kūrimu.

- 1.5.2. *Sjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmis.*

Priežastys imtis Europos lygmens veiksmų (*ex ante*)

ES veiksmis laivybos saugos srityje užtikrinamas suderintas saugos ir aplinkosaugos standartų taikymas ir mažinamas bet koks konkurencinis pranašumas, atgrasant laivų savininkus ir (arba) vėliavos valstybes, kurie gali bandyti įgyti tokį pranašumą griežtai nesilaikydami tarptautinėse konvencijose nustatytų taisyklių ir standartų. Į Europos teisės aktus įtraukus Paryžiaus SM procedūras ir priemones, jas galima apskusti Europos Teisingumo Teismui, užtikrinant vienodą jų vykdymą Sąjungoje.

Numatoma sukurti Sąjungos pridėtinė vertė (*ex post*)

ES lygmens intervencija atnešė naudos, kurios nebūtų buvę įmanoma pasiekti vien nacionaliniu lygmeniu arba IMO ar Paryžiaus SM lygmeniu. Intervencijos ES pridėtinė vertė šiame sektoriuje, t. y. jos veiksmingumas, efektyvumas ir sinergija. Direktyva ES teisės aktai suderinami su IMO reglamentu ir ja užtikrinamas suderintas uosto valstybės kontrolės ataskaitų teikimas. Kalbant apie didesnius žvejojimo laivus, Paryžiaus SM ir Direktyvos taikymo komerciniams laivams pavyzdys rodo, kad šį klausimą galima išspręsti tik suderinus šių laivų procedūras ir bendrus UVK kriterijus. Nepritaikius Direktyvos būtų panaikinta sinerginė nauda, gauta ją įgyvendinant.

- 1.5.3. *Panašios patirties išvados*

2018 m. atliekant REFIT *ex post* vertinimą ir jūrų transporto teisės aktų tinkamumo patikrą padaryta išvada, kad Direktyva sukuriama pridėtinė vertė, nes UVK sistema derinama su teisiniu vykdymo užtikrinimo mechanizmu, kad būtų užtikrintas teisingas ir nuoseklus įgyvendinimas valstybėse narėse. Dėl to atsirado spaudimas siekti geresnių rezultatų ir nuolat tobulėti, taigi geriau paskirstyti išteklius UVK valstybių narių lygmeniu. Atlikus vertinimą padaryta išvada, kad UVK direktyva padėjo siekti numatytų tikslų gerinti laivybos saugą, saugumą, taršos prevenciją ir užtikrinti geresnes darbo ir gyvenimo laivuose sąlygas.

Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) parama ES UVK režimui buvo svarbi. Vertinime pabrėžta THETIS duomenų bazės svarba. Daugiau kaip du trečdaliai UVK inspektavimus atliekančių ES ir (arba) EEE valstybių narių, spręsdamos, kuriuos laivus inspektuoti, naudojami tik sistema THETIS. Taip pat nustatyta, kad EMSA vaidmuo tvarkant ir atnaujinant THETIS ir Agentūros rengiami inspektorių mokymai, kuriais siekiama suderinti inspektavimų įgyvendinimą visame Paryžiaus SM regione, yra labai svarbūs. Panašiai, atlikus jūrų transporto teisės aktų tinkamumo patikrą, atkreiptas dėmesys į keletą galimų patobulinimų, susijusių su UVK.

Į *ex post* vertinimo rezultatus atsižvelgiama prie šios iniciatyvos pridedamame poveikio vertinime, kurio santrauka pateikta 5 priede.

1.5.4. *Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis*

Siūloma peržiūra yra vienas iš pagrindinių Komisijos komunikato dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos, kuriame išdėstyta ES ateities transporto sistemos vizija, rezultatų. Strategijoje paskelbta, kad 2021 m. Komisija planuoja pradėti esminę galiojančių teisės aktų dėl vėliavos valstybės pareigų, uosto valstybės kontrolės ir avarių tyrimų peržiūrą (10 pavyzdinė iniciatyva „Transporto saugos ir saugumo didinimas“).

Siūloma peržiūra padės sukurti sinergiją su kitomis ES reglamentavimo sistemomis, visų pirma Direktyva 2009/18/EB dėl avarių tyrimo ir Direktyva 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi.

Pasiūlymas yra suderinamas su dabartine daugiamete finansine programa, nors pagal jį reikės perprogramuoti 1 išlaidų kategorijos metinį įnašą EMSA (biudžeto kompensavimas suplanuotų išlaidų pagal „EITP-Transportas“ (02 03 01) kompensaciniu sumažinimu). Šio pasiūlymo poveikis biudžetui jau įtrauktas į Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos jūrų saugumo agentūros, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, biudžetą.

Poveikis biudžetui po dabartinės DFP yra preliminari apžvalga, nedaranti poveikio susitarimui dėl būsimos DFP

1.5.5. *Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą*

Šios iniciatyvos poveikis biudžetui susijęs su papildomais ištekliais, kurių reikia vis didesniai EMSA vaidmeniui sudarant palankesnes sąlygas UVKP (t. y. rengiant mokymus dėl didelių žvejybos laivų ir kuriant THETIS modulį bei mokymo programą, o dėl elektroninių liudijimų – kuriant patvirtinimo priemonę ir saugyklą, taip pat rengiant patobulintas mokymo priemones ir (arba) ugdant gebėjimus, susijusius su naujomis technologijomis, įskaitant, be kita ko, atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą ir automatizavimą) pagal siūlomą direktyvą. Tai naujos EMSA užduotys, kurios taps nuolatinėmis, o esamos užduotys nesumažės ir nebus laipsniškai panaikintos. Papildomo žmogiškųjų išteklių poreikio negalima patenkinti perskirstant lėšas, o papildomi biudžeto poreikiai bus patenkinti kompensuojant esamomis programomis, kurias pagal dabartinę daugiametę finansinę programą valdo Mobilumo ir transporto GD.

EMSA skirtų asignavimų padidėjimas bus kompensuojamas suplanuotų išlaidų pagal „EITP-Transportas“ (02 03 01) kompensaciniu sumažinimu. Šio pasiūlymo poveikis biudžetui jau įtrauktas į Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos jūrų saugumo agentūros, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, biudžetą.

Poveikis biudžetui po dabartinės DFP yra preliminari apžvalga, nedaranti poveikio susitarimui dėl būsimos DFP

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

trukmė ribota

- galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD],
- finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM;

trukmė neribota

- įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo MMMM iki MMMM [*netaikoma*],
- vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Numatytas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)³²

Tiesioginis valdymas, vykdomas Komisijos:

- vykdomųjų įstaigų.

Pasidalijamasis valdymas su valstybėmis narėmis

Netiesioginis valdymas, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:

- tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
- EIB ir Europos investicijų fondui;
- įstaigoms, nurodytoms 70 ir 71 straipsniuose;
- viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms;
- įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, tiek, kiek joms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
- įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurioms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
- atitinkamame pagrindiniame akte nurodytoms įstaigoms ir asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus BUSP srityje pagal ES sutarties V antraštinę dalį.

Pastabos

Siūlomą direktyvą bendrai valdys Komisijos tarnybos, kurioms prireikus padės Europos jūrų saugumo agentūra.

Valstybės narės turės perkelti direktyvos nuostatas į nacionalinę teisę iki atitinkamo termino.

³² Informacija apie biudžeto vykdymo metodus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BUDGpedia“: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Apskritai Komisija bus atskaitinga už siūlomos direktyvos įgyvendinimą ir už valstybių narių įgyvendinimo ir atitikties ataskaitų teikimą Europos Parlamentui ir Tarybai.

Komisija beveik tikruoju laiku gali stebėti, kaip valstybės narės savo teritorijoje įgyvendina Direktyvos nuostatas, nes per 72 valandas nuo inspektavimo uosto valstybės kontrolės inspektavimų rezultatai turi būti įkelti į THETIS duomenų bazę. Taip Komisija ir (arba) EMSA gali stebėti THETIS duomenų bazę, kad patikrintų, ar atliekami reikiami inspektavimai ir ar ataskaitos įkeliamos į duomenų bazę. Šiuos rodiklius stebės ir valstybės narės, atlikdamos ilgesnių kaip 24 metrų žvejybos laivų inspektavimus.

Komisija ir (arba) EMSA gali kiekvieną savaitę veiksmingai stebėti valstybių narių pažangą, o valstybės narės žino, kad jos stebimos, jei priemonė tampa privaloma. Tokiu atveju Komisija gali skubiai imtis veiksmų, kad pašalintų bet kokius trūkumus, įskaitant papildomą techninę pagalbą ar mokymus, kuriuos rengia EMSA, arba Komisijos pradedamą pažeidimo nagrinėjimo procedūrą.

EMSA Komisijos vardu taip pat rengia apsilankymus valstybėse narėse, kad patikrintų vietoje vykdomas operacijas.

Valstybės narės turės turėti kokybės valdymo sistemą (KVS), kad patvirtintų, jog jų organizacija, politika, procesai, išteklių ir dokumentai yra tinkami jos tikslams pasiekti. Tai turės būti sertifikuojama ir vėliau audituojama kas penkerius metus. Valstybės narės turės pasidalyti su Komisija ir (arba) arba EMSA akredituotos įstaigos atliktų auditų rezultatais, kad UVK administracija išsaugotų savo KVS sertifikavimą.

EMSA atliks horizontaliąją analizę, kurioje nurodys, kaip veikia teisės aktai, nustatys spragas ir tai, ką galima padaryti siekiant jas pašalinti, ir pateiks ataskaitą Komisijai ir valstybėms narėms, be kita ko, rengdama diskusijas praktiniuose seminaruose.

Galiausiai, praėjus 10 metų nuo teisės akto įgyvendinimo pabaigos datos, Komisijos tarnybos turėtų atlikti vertinimą, kad patikrintų, koku mastu buvo pasiekti iniciatyvos tikslai.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. *Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas*

Apskritai Komisija bus atskaitinga už siūlomos direktyvos įgyvendinimą ir už jos veiksmingumo ir įgyvendinimo ataskaitų teikimą Europos Parlamentui ir Tarybai. EMSA prireikus padės Komisijai teikti IT paslaugas ir kurti IT priemones, būtinas siūlomos direktyvos ataskaitų teikimo, stebėsenos ir tikrinimo nuostatoms įgyvendinti, taip pat organizuoti mokymus. Valstybės narės turės perkelti Direktyvą į nacionalinę teisę iki Direktyvoje nurodyto termino. Vykdomo užtikrinimo veikla bus vykdoma atliekant uosto valstybės kontrolę.

2.2.2. *Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)*

Nors apskritai Komisija bus atskaitinga už siūlomos direktyvos įgyvendinimą ir už valstybių narių įgyvendinimo ir atitikties ataskaitų teikimą Europos Parlamentui ir Tarybai, Europos

jūrų saugumo agentūra bus atsakinga už jos veiklos vykdymą ir vidaus kontrolės sistemos įgyvendinimą. Reikės parengti IT priemones ir modulius, taip pat rengti mokymus uosto valstybės kontrolės pareigūnams, o valstybės narės turės užtikrinti vykdymą.

EMSA turi geriausias galimybes teikti ataskaitas ir vertinti atitikties užtikrinimo užduotis, nes tai bus techninis darbas, kuriam reikės didelės patirties duomenų valdymo srityje, taip pat išsamių sudėtingų techninių klausimų, susijusių su elektroniniais liudijimais ir mokymu, išmanymo.

Valstybės narės turi geriausias galimybes užtikrinti siūlomos direktyvos vykdymą, visų pirma toliau suderintai vykdydamos uosto valstybės kontrolę.

Mobilumo ir transporto GD taikys reikiamas kontrolės priemones pagal 2017 m. priimtą generalinio direktorato santykių su decentralizuotomis agentūromis ir bendrosiomis įmonėmis priežiūros strategiją. Pagal šią strategiją Mobilumo ir transporto GD stebi biudžeto vykdymo, audito rekomendacijų ir administracinių klausimų veiklos rodiklius. Agentūra du kartus per metus teikia ataskaitą. Agentūros priežiūros, taip pat susijusio finansų ir biudžeto valdymo kontrolės priemonės atitinka Mobilumo ir transporto GD kontrolės strategiją, atnaujintą 2022 m.

Papildomiems EMSA suteiktiems ištekliams bus taikoma EMSA vidaus kontrolės ir rizikos valdymo sistema, suderinta su atitinkamais tarptautiniais standartais ir apimanti konkrečias kontrolės priemones, kuriomis siekiama užkirsti kelią interesų konfliktams ir užtikrinti pranešėjų apsaugą.

2.2.3. *Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)*

Pagal siūlomą direktyvą papildomas finansavimas bus teikiamas tik EMSA, kuri turės kurti IT priemones ir modulius, taip pat rengti mokymus nacionaliniams UVKP.

EMSA yra visiškai atsakinga už savo biudžeto vykdymą, o Mobilumo ir transporto GD yra atsakingas už reguliarių biudžeto valdymo institucijos nustatytų įnašų mokėjimą. Numatytas klaidų rizikos lygis atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą yra panašus į Agentūrai suteiktų biudžeto subsidijų lygį.

Manoma, kad dėl papildomų užduočių, susijusių su siūloma peržiūra, nebus atliekama konkreti papildoma kontrolė. Todėl numatoma, kad Mobilumo ir transporto GD kontrolės išlaidos (vertinamos pagal valdomų lėšų vertę) išliks stabilios.

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartinės arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones, pvz., išdėstytas Kovos su sukčiavimu strategijoje.

Siūlomoje direktyvoje yra keletas nuostatų, kuriomis konkrečiai siekiama užkirsti kelią sukčiavimui ir pažeidimams. Valstybės narės turės turėti kokybės valdymo sistemą (KVS), kad patvirtintų, jog jų organizacija, politika, procesai, išteklių ir dokumentai yra tinkami jos tikslams pasiekti. Tai turės būti sertifikuojama ir vėliau audituojama kas penkerius metus. Valstybės narės turės pasidalinti su Komisija ir (arba) arba EMSA akredituotos įstaigos atliktų auditų rezultatais, kad UVK administracija išsaugotų savo KVS sertifikavimą. Direktyvoje taip pat nustatyta, kad prieš perkelti inspektavimo ataskaitą į duomenų bazę, visas UVK inspektavimo ataskaitas tvirtina kitas asmuo (kitas uosto valstybės kontrolės inspektorius arba vadovas), kuris nėra inspektavimą atlikęs inspektorius.

EMSA taiko decentralizuotų ES agentūrų kovos su sukčiavimu principus, laikydamosi Komisijos požiūrio. 2021 m. kovo mėn. Agentūra priėmė atnaujintą Kovos su sukčiavimu strategiją, grindžiamą OLAF pateikta kovos su sukčiavimu strategijos metodika ir gairėmis, taip pat Mobilumo ir transporto GD kovos su sukčiavimu strategija. Joje pateikiama sistema, kuria sprendžiami sukčiavimo prevencijos, nustatymo ir tyrimo sąlygų Agentūros lygmeniu klausimai. EMSA nuolat pritaiko ir tobulina savo politiką ir veiksmus, kad būtų skatinamas aukščiausias EMSA darbuotojų sąžiningumo lygis, remiama veiksminga sukčiavimo rizikos prevencija ir nustatymas ir būtų nustatomos tinkamos pranešimo apie galimus sukčiavimo atvejus ir jų rezultatus bei jų nagrinėjimo procedūros. Be to, 2015 m. EMSA patvirtino valdančiosios tarybos interesų konfliktų politiką.

EMSA bendradarbiauja su Komisijos tarnybomis sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos klausimais. Komisija užtikrins, kad šis bendradarbiavimas būtų tęsiamas ir stiprinamas.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)

- Dabartinės biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA ³³	ELPA šalių ³⁴	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių ³⁵	kitų trečiųjų valstybių	kitos asignuotosios pajamos
1	02 10 02	NDA	TAIP	NE	NE	NE

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

³³ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

³⁴ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

³⁵ Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidačių.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA	ELPA šalių	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių	kitų trečiųjų valstybių	kitos asignuotosios pajamos
	[XX.YY.YY.YY]		TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE

3.2. Numatomas poveikis išlaidoms

3.2.1. Numatomo poveikio išlaidoms santrauka

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	1	Bendroji rinka, inovacijos ir skaitmeninė ekonomika
--	---	---

Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA)			2025 metai	2026 metai	2027 metai	2028–2034 metai	IŠ VISO
1 antraštinė dalis:	Įsipareigojimai	1	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Mokėjimai	2	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
2 antraštinė dalis:	Įsipareigojimai	1a					
	Mokėjimai	2a					
3 antraštinė dalis:	Įsipareigojimai	3a	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Mokėjimai	3b	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
IŠ VISO asignavimų EMSA	Įsipareigojimai	= 1 + 1a + 3 a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Mokėjimai	= 2 + 2a + 3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Poveikis biudžetui po dabartinės DFP yra preliminari apžvalga, nedaranti poveikio susitarimui dėl būsimos DFP

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	7	„Administracinės išlaidos“
--	----------	----------------------------

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
<...> GD									
• Žmogiškieji ištekliai									
• Kitos administracinės išlaidos									
IŠ VISO <...> GD	Asignavimai								

IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2025 metai	2026 metai	2027 metai	2028–2034 metai	IŠ VISO
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Mokėjimai	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Poveikis biudžetui po dabartinės DFP yra preliminarus apžvalga, nedaranti poveikio susitarimui dėl būsimos DFP

3.2.2. *Numatomas poveikis EMSA veiklos asignavimams*

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

Sumos mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus ↓			N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)								IŠ VISO		
	ATLIKTI DARBAI																
	Rūšis ³⁶	Vidutinės sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Bendras skaičius
1 KONKRETUS TIKSLAS ³⁷ ...																	
– Atliktas darbas																	
– Atliktas darbas																	
– Atliktas darbas																	
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																	
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																	
– Atliktas darbas																	
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																	
IŠ VISO SĄNAUDŲ																	

Kai taikoma, sumos atspindi Sąjungos įnašo agentūrai ir kitų agentūros pajamų (mokesčių ir rinkliavų) sumą.

³⁶ Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

³⁷ Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

3.2.3. Numatomas poveikis EMSA žmogiškiesiems ištekliams

3.2.3.1. Santrauka

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu). Kai taikoma, sumos atspindi Sąjungos įnašo agentūrai ir kitų agentūros pajamų (mokesčių ir rinkliavų) sumą.

	2025 metai	2026 metai	2027 metai	2028–2034 metai	IŠ VISO
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	---------

Laikinieji darbuotojai (AD lygio)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Laikinieji darbuotojai (AST lygio)					
Sutartininkai					
Deleguotieji nacionaliniai ekspertai					

IŠ VISO	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Poveikis biudžetui po dabartinės DFP yra preliminari apžvalga, nedaranti poveikio susitarimui dėl būsimos DFP

Personalo poreikiai (etatų vienetais):

	2025 metai	2026 metai	2027 metai	2028–2034 metai	IŠ VISO
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	---------

Laikinieji darbuotojai (AD lygio)	2	2	2	2	2
Laikinieji darbuotojai (AST lygio)					
Sutartininkai					
Deleguotieji nacionaliniai ekspertai					

IŠ VISO	2	2	2	2	2
----------------	----------	----------	----------	----------	----------

Poveikis biudžetui po dabartinės DFP yra preliminari apžvalga, nedaranti poveikio susitarimui dėl būsimos DFP

EMSA pradės rengtis įdarbinimui, kai tik bus priimtas pasiūlymas. Išlaidos apskaičiuotos remiantis prielaida, kad nuo 2025 m. liepos 1 d. bus įdarbinti du darbuotojai (skaičiuojant etato ekvivalentais). Taigi pirmaisiais metais reikia tik 50 proc. žmogiškųjų išteklių išlaidų.

3.2.3.2. Numatomi pagrindinio GD žmogiškųjų išteklių poreikiai

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Sąmatą nurodyti sveikais skaičiais (arba daugiausia dešimtuju tikslumu)

	N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
• Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)							
20 01 02 01 ir 20 01 02 02 (Komisijos būstinė ir atstovybės)							
20 01 02 03 (Delegacijos)							
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
10 01 05 01 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
• Išorės darbuotojai (etato ekvivalentų vienetais)³⁸							
20 02 01 (AC, END, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT ir JPD atstovybėse)							
Biudžeto eilutė (- ės) (nurodyti) ³⁹	- būstinėje ⁴⁰						
	- delegacijose						
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
10 01 05 02 (AC, END, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
IŠ VISO							

³⁸ AC – sutartininkas, AL – vietinis darbuotojas, END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas, JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas.

³⁹ Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

⁴⁰ Daugiausia ES sanglaudos politikos fondams, Europos žemės ūkio fondui kaimo plėtrai (EŽŪFKP) ir Europos jūrų reikalų, žuvininkystės ir akvakultūros fondui (EJRŽAF).

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus veiksmui valdyti ir (arba) perskirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės darbuotojai	

Etato ekvivalentų sąnaudų apskaičiavimo aprašas turėtų būti įtrauktas į V priedo 3 skirsnį.

3.2.4. *Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa*

- Pasiūlymas (iniciatyva) atitinka dabartinę daugiamečę finansinę programą.
- Atsižvelgiant į pasiūlymą (iniciatyvą), reikės pakeisti daugiamečės finansinės programos atitinkamos išlaidų kategorijos programavimą.

Dėl EMSA paskirtų užduočių reikės perprogramuoti biudžeto eilutę, skirtą metiniam įnašui Agentūrai (02 10 02) pagal dabartinę daugiamečę finansinę programą. Europos jūrų saugumo agentūrai skirtų asignavimų padidėjimas bus kompensuojamas pagal dabartinę daugiamečę finansinę programą suplanuotų išlaidų pagal „EITP-Transportas“ (02 03 01) kompensaciniu sumažinimu. Poveikis biudžetui po dabartinės DFP yra preliminari apžvalga, nedaranti poveikio susitarimui dėl būsimos DFP

- Įgyvendinant pasiūlymą (iniciatyvą) būtina taikyti lankstumo priemonę arba patikslinti daugiamečę finansinę programą⁴¹.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes ir sumas.

3.2.5. *Trečiųjų šalių įnašai*

- Pasiūlyme (iniciatyvoje) nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo.
- Pasiūlyme (iniciatyvoje) numatytas bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

⁴¹ Žr. 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos reglamento (ES, Euratomas) 2093/2020, kuriuo nustatoma 2021–2027 m. daugiamečė finansinė programa, 12 ir 13 straipsnius.

3.3. Numatomas poveikis pajamoms

– Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio pajamoms.

– Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:

nuosaviems ištekliams

kitoms pajamoms

nurodyti, jei pajamos priskirtos išlaidų eilutėms

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto pajamų eilutė:	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis ⁴²					Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	
		N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai			
..... straipsnis								

Įvairių asignuotųjų pajamų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

--

Nurodyti poveikio pajamoms apskaičiavimo metodą.

--

⁴² Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.