



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 5 юни 2023 г.
(OR. en)

Междуинституционално досие:
2023/0165(COD)

10126/23
ADD 3

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

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 1 юни 2023 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз

№ док. Ком.: SWD(2023) 149 final

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО, придружаващ Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2023) 149 final.

Приложение: SWD(2023) 149 final



Брюксел, 1.6.2023 г.
SWD(2023) 149 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА
РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,
придружаващ

Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета
за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

{COM(2023) 271 final} - {SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final}

Кратко резюме
Оценка на въздействието на Предложението за преразглеждане на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол
А. Необходимост от действия
В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?
<p>Директива 2009/16/ЕО определя режима на ЕС за държавен пристанищен контрол (ДПК) — системата за проверки на кораби, плаващи под чуждо знаме, от инспектори в техните пристанища, с цел да се провери дали компетентността на екипажа на борда и състоянието на кораба и неговото оборудване отговарят на изискванията на международните конвенции за безопасност на човешкия живот на море и за опазване на морската среда. Директивата се основава на вече съществуващата доброволна междуправителствена структура на Парижкия меморандум за разбирателство (Парижкия МР).</p> <p>През 2018 г. Директивата беше предмет на последваща оценка и проверка за пригодност за морския сектор (наред с други законодателни актове на ЕС). Определен брой въпроси бяха установени като проблемни: 1) текущите изисквания на ЕС не са приведени в съответствие с новите задължителни международни правила/процедури (Международната морска организация — ММО и Парижкия МР); 2) текущите изисквания на ЕС не се прилагат за риболовни кораби; 3) небалансирано разпределение на проверките в ЕС; 4) механизмът, използван за подбор на кораби за проверка, не е актуален; 5) прекалено се разчита на свидетелства на хартиен носител и 6) неподходящи и негъвкави процедури и ресурси.</p> <p>При липса на действия от страна на ЕС държавите членки ще работят по некоординиран и нехармонизиран начин.</p>
Какво следва да бъде постигнато?
Настоящата инициатива има за цел да гарантира и подобри високото равнище на морска безопасност и защита от замърсяване в целия Съюз.
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?
Корабоплаването е международна дейност, която се регулира както на глобално, така и на регионално и национално равнище, като по своята същност има силно трансгранично измерение.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант? Ако няма такъв, каква е причината?
Разработени са три варианта на политиката (ВП). Предпочитаният вариант е вариант на политиката „Б“ (ВП „Б“). Този вариант предвижда разработването на доброволен режим на ДПК за по-големите риболовни кораби във връзка с Парижкия МР. С него също така се насърчават въвеждането и използването на задължителни електронни свидетелства. ВП „Б“ предлага законодателни решения на проблеми, свързани с проверката и валидирането.
Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?
ВП „Б“ се подкрепя от националните администрации в областта на ДПК, тъй като ще осигури възможност за разработване на режим на ДПК за риболовни кораби, аналогичен на този, който се осъществява по линия на Парижкия меморандум за разбирателство. Риболовният сектор като цяло подкрепя правоприлагането на стандартите за безопасност, но би предпочел държавите — членки на ЕС, да ратифицират съответните международни конвенции.
В. Въздействие на предпочитания вариант
Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв; в противен случай — на основните варианти)?
Въздействието върху обществото се оценява главно от гледна точка на въздействието на вариантите на политиката върху морската безопасност през периода 2025—2050 г. по отношение на спасяването на човешки живот, избягването на наранявания и опазването на околната среда. Очаква се предпочетенният вариант да доведе до спасяването на 6 човешки живота и избягването на 61 наранявания, да се спестят около 35 милиона евро и да се предотврати загубата на 75 тона бункерно гориво в морето. Следва обаче

да се отбележи, че тъй като въздействието на ДПК е непряко, чрез проверки и последващи действия във връзка с тях, е налице голяма несигурност по отношение на прогнозните оценки.

За **органите на ДПК** се очаква предпочитаният вариант на политиката да доведе до икономии на разходи за правоприлагане в размер на 8,4 милиона евро, изразени като настояща стойност за периода 2025—2050 г., благодарение на мерки, които насърчават въвеждането и използването на задължителни електронни свидетелства.

За **корабните оператори** се очаква предпочитаният вариант на политиката да доведе до икономии на административни разходи в размер на 5,5 милиона евро. Икономии от административни разходи произтичат от премахването на задължението за 72-часово предварително докладване за оператора, агента или капитана на кораба, отговарящ на условията за разширена проверка.

Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв; в противен случай — за основните варианти)?

Допълнителните разходи ще се поемат главно от **органите на ДПК**, като те се оценяват на 17,9 милиона евро като настояща стойност за периода 2025—2050 г. Когато обаче се вземат предвид икономии от разходите за правоприлагане, нетните разходи се оценяват на 9,5 милиона евро. Ще има и разходи за адаптиране за органите на държавата на знамето във връзка с въвеждането на електронни свидетелства. Те възлизат общо на 0,22 милиона евро годишно за всички органи на държавата на знамето. Освен това през 2025 г. се очакват еднократни инвестиционни разходи в размер на 1 милиона евро. Общите разходи за органите на държавата на знамето се оценяват на 4,8 милиона евро.

Що се отнася до **Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ)**, разходите за адаптиране при предпочитания вариант на политиката се оценяват на 6,5 милиона EUR. Предпочитаният вариант на политиката води до увеличаване на разходите за правоприлагане в размер на 0,7 милиона EUR за корабните оператори, които се компенсират от икономии на административни разходи в размер на 4,8 милиона евро.

Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?

Предложеното разширяване на обхвата на Директивата по отношение на по-големите риболовни кораби при предпочитания вариант на политиката е „от значение“ за МСП. Допълнителните разходи за правоприлагане за операторите на риболовни кораби се оценяват на (0,03 милиона евро през 2030 г. и 0,05 милиона евро през 2050 г.), но ще имат положително въздействие по отношение на безопасността на операторите на риболовни кораби.

Ще има ли значителни въздействия върху националните бюджети и администрации?

В допълнение към нетните разходи за органите в областта на ДПК, оценени на 9,5 милиона евро при предпочитания вариант на политиката спрямо базовия сценарий, ще има разходи за адаптиране в размер на 4,8 милиона евро за държавите на знамето за електронните свидетелства.

Ще има ли други значителни въздействия?

Тъй като в целия Съюз ще бъде запазено еднакво високо равнище на безопасност, ще има положително въздействие върху вътрешния пазар и конкурентоспособността.

Пропорционалност

Предпочитаният вариант на политиката не надхвърля необходимото за постигане на общите цели на политиката.

Г. Последващи действия

Кога ще се извърши преглед на политиката?

Политиката ще бъде подложена на периодичен преглед, като се предвиди подходящ период от време след приемането на предложението, за да могат мерките да бъдат осъществени и да окажат въздействие. Комисията/ЕАМБ ще проверява дали проверките се извършват според изискванията и дали докладите се качват в базата данни. ЕАМБ ще продължи да извършва посещения в държавите членки, които водят до изготвянето на хоризонтални анализи.