



Rada
Evropské unie

Brusel 5. června 2023
(OR. en)

**Interinstitucionální spis:
2023/0165(COD)**

10126/23
ADD 3

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

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	1. června 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2023) 149 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2023) 149 final.

Příloha: SWD(2023) 149 final



V Bruselu dne 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE
SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady,

kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci

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

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů návrhu revize směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci
A. Potřeba opatření
V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?
<p>Směrnice 2009/16/ES stanoví režim EU pro státní přístavní inspekci, což je systém inspekci lodí plujících pod cizí vlajkou prováděných inspektory v jejich přístavech za účelem ověření, zda je způsobilost posádky na palubě a stav lodě a jejího vybavení v souladu s požadavky mezinárodních úmluv o bezpečnosti lidského života na moři a o ochraně mořského prostředí. Směrnice vychází z již existující dobrovolné mezinárodní struktury Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní inspekci (dále jen „Pařížské memorandum“).</p> <p>V roce 2018 se směrnice (společně s dalšími právními předpisy EU) stala předmětem hodnocení <i>ex post</i> a kontroly účelnosti právních předpisů v námořní oblasti. Některé otázky byly označeny za problematické: 1) současné požadavky EU nejsou v souladu s novými závaznými mezinárodními pravidly/postupy (Mezinárodní námořní organizace – IMO a Pařížské memorandum); 2) současné požadavky EU se nevztahují na rybářská plavidla; 3) nevyvážené rozdělení inspekci v EU; 4) mechanismus používaný pro výběr lodí k inspekci není aktuální; 5) přílišná závislost na tištěných osvědčeních a 6) nedostatečné a nepružné postupy a zdroje.</p> <p>Bez opatření na úrovni EU budou členské státy pracovat nekoordinovaným a neharmonizovaným způsobem.</p>
Čeho by mělo být dosaženo?
Cílem této iniciativy je zajistit a zlepšovat vysokou úroveň námořní bezpečnosti a ochrany před znečištěním v celé Unii.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?
Námořní doprava je jako mezinárodní obchod regulována na celosvětové, regionální i vnitrostátní úrovni a ze své podstaty má silný přeshraniční rozměr.
B. Řešení
Prostřednictvím jakých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, proč?
Byly vypracovány tři možnosti politiky. Upřednostňovanou možností je možnost politiky B (možnost B). Tato možnost předpokládá vytvoření dobrovolného režimu státní přístavní inspekce pro větší rybářská plavidla v souvislosti s Pařížským memorandem. Podporuje také zavádění a používání elektronických zákonných osvědčení. Možnost B navrhuje legislativní řešení problémů týkajících se inspekci a ověřování.
Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?
Možnost B podporují vnitrostátní správní orgány státní přístavní inspekce, protože umožní rozvoj režimu státní přístavní inspekce pro rybářská plavidla obdobně jako v případě Pařížského memoranda. Odvětví rybolovu obecně podporuje prosazování bezpečnostních norem, ale dalo by přednost tomu, aby členské státy EU ratifikovaly příslušné mezinárodní úmluvy.
C. Dopady upřednostňované možnosti
Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?
<p>Společenské dopady jsou posuzovány především z hlediska dopadů možností politiky na námořní bezpečnost v období 2025–2050, pokud jde o záchranu životů a předcházení zraněním a ochranu životního prostředí. Předpokládá se, že upřednostňovaná možnost povede k záchraně 6 životů a k zabránění 61 zraněním, ušetří přibližně 35 milionů EUR a zamezí ztrátě 75 tun paliva z nádrží na moři. Je však třeba poznamenat, že vzhledem k tomu, že dopady státní přístavní inspekce jsou nepřímé, a to prostřednictvím inspekci a jejich následných opatření, jsou tyto odhady spojeny s vysokou mírou nejistoty.</p> <p>Orgánům státní přístavní inspekce přinese upřednostňovaná možnost politiky podle očekávání úspory nákladů na vymáhání ve výši 8,4 milionu EUR, vyjádřeno v současné hodnotě za období 2025–2050, a to díky opatřením, která podporují zavádění a používání elektronických zákonných osvědčení.</p> <p>Provozatelům lodí přinese upřednostňovaná možnost politiky úsporu administrativních nákladů v odhadované výši 5,5 milionu EUR. Úspory administrativních nákladů vyplývají ze zrušení ohlašovací povinnosti,</p>

jež má být splněna 72 hodin před vplutím a vztahuje se na provozovatele, zástupce nebo velitele lodě, která má podstoupit rozšířenou inspekci.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Dodatečné náklady ponese především **orgány státní přístavní inspekce** a jejich výše se odhaduje na 17,9 milionu EUR, vyjádřeno v současné hodnotě za období 2025–2050. Při zohlednění úspory nákladů na vymáhání se však čisté náklady odhadují na 9,5 milionu EUR. **Orgánům státu vlajky** vzniknou rovněž náklady na přizpůsobení v souvislosti se zavedením elektronických osvědčení. Tyto prostředky činí 0,22 milionu EUR ročně pro všechny orgány států vlajky dohromady. Kromě toho se v roce 2025 očekávají jednorázové investiční náklady ve výši 1 milionu EUR. Celkové náklady pro orgány státu vlajky se odhadují na 4,8 milionu EUR.

V případě agentury **EMSA** se náklady na přizpůsobení v souvislosti s upřednostňovanou možností politiky odhadují na 6,5 milionu EUR. Upřednostňovaná možnost politiky povede ke zvýšení nákladů na vymáhání pro **provozovatele lodí** o 0,7 milionu EUR, které jsou však bohatě vykompenzovány úsporou administrativních nákladů ve výši 4,8 milionu EUR.

Jaké budou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

Navrhované rozšíření směrnice na větší rybářská plavidla v upřednostňované možnosti politiky je „relevantní“ pro malé a střední podniky. Dodatečné náklady na vymáhání pro provozovatele rybářských plavidel se odhadují na (0,03 milionu EUR v roce 2030 a 0,05 milionu EUR v roce 2050), ale budou mít pozitivní dopad, pokud jde o bezpečnost provozovatelů rybářských plavidel.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Kromě čistých nákladů pro orgány státní přístavní inspekce, které se v upřednostňované možnosti politiky odhadují na 9,5 milionu EUR oproti základnímu scénáři, vzniknou státům vlajky náklady na přizpůsobení v souvislosti s elektronickými osvědčeními ve výši 4,8 milionu EUR.

Očekávají se jiné významné dopady?

Vzhledem k tomu, že v celé Unii bude zachována stejná vysoká úroveň bezpečnosti, bude to mít pozitivní dopad na vnitřní trh a konkurenceschopnost.

Proporcionalita

Upřednostňovaná možnost politiky nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení celkových cílů politiky.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Tato politika bude přezkoumána po uplynutí přiměřeného období od přijetí tohoto návrhu dostatečného k tomu, aby opatření dosáhla účinku a měla nějaký dopad. Komise / agentura EMSA ověří, zda jsou inspekce prováděny v souladu s požadavky a zda jsou zprávy nahrány do databáze. Agentura EMSA bude i nadále provádět návštěvy členských států, na základě kterých budou vypracovány horizontální analýzy.