



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 5. juuni 2023
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0165(COD)

10126/23
ADD 3

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

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. juuni 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2023) 149 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2023) 149 final.

Lisatud: SWD(2023) 149 final



Brüssel, 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

**Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv,
millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli**

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

Kommenteeritud kokkuvõte
Mõjuhinnang ettepaneku kohta vaadata läbi direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli
A. Vajadus meetmete järele
Millises probleem seisneb ja miks see on ELi tasandi probleem?
Direktiivis 2009/16/EÜ on sätestatud ELi sadamariigi kontrolli kord – süsteem, mille alusel kontrollivad välisriikide lipu all sõitvaid laevu külastatavate sadamate inspektorid, et teha kindlaks, kas pardal oleva meeskonna pädevus ning laeva ja selle varustuse seisukord vastavad inimelude ohutust merel ja merekeskkonna kaitset käsitlevate rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele. Direktiiv põhineb vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumil varasemal vabatahtlikul valitsustevahelisel struktuuril.
Direktiivi (ja teiste ELi õigusaktide) kohta viidi 2018. aastal ellu järelhindamine ja meretranspordi toimivuskontroll. Seejuures tehti kindlaks mitu probleemi: 1) praegused ELi nõuded ei ole kooskõlas uute rahvusvaheliste kohustuslike eeskirjade/menetlustega (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) ja Pariisi memorandum); 2) praegusi ELi nõudeid ei kohaldata kalalaevade suhtes, 3) inspekteerimised jaotuvad ELis ebaühtlaselt; 4) kontrollitavate laevade valimise mehhanism ei ole ajakohane; 5) tuginetakse liigselt paberipõhiste tunnistustele ning 6) menetlused ja ressursid on ebapiisavad ja jäigad.
Kuna ELi meetmed puuduvad, töötavad liikmesriigid koordineerimata ja ühtlustamata viisil.
Mida tuleks saavutada?
Käesoleva algatusega soovitakse liidus tagada meresõiduohutuse ja reostuse vältimise kõrge tase ja seda tõsta.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiarsus)?
Laevandust kui rahvusvahelist äritegevust reguleeritakse ülemaailmsete, piirkondlike ja riiklike instantsidega ning sellele on omane tugev piiriülene mõõde.
B. Lahendused
Millised on poliitikavariandid eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud poliitikavariant? Kui ei ole, siis miks?
Välja on töötatud kolm poliitikavarianti. Eelistatud variant on poliitikavariant B. Selle variandiga nähakse ette vabatahtliku sadamariigi kontrolli korra väljatöötamine suuremate kalalaevade jaoks koos Pariisi memorandumiga. Samuti soodustatakse sellega elektrooniliste seadusjärgsete tunnistuste kasutuselevõttu ja kasutamist. Poliitikavariant B pakub lahendusi kontrolli ja valideerimisega seotud õiguslikele probleemidele.
Millised on sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?
Poliitikavarianti B toetavad sadamariigi kontrolli teostavad haldusasutused, kuna see võimaldab töötada kalalaevade jaoks välja sadamariigi kontrolli korra, mis on analoogne Pariisi memorandumiga kehtestatud. Kalandussektor pooldab üldiselt ohutusstandardite jõustamist, kuid eelistaks, et ELi liikmesriigid ratifitseeriksid asjaomased rahvusvahelised konventsioonid.
C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?
Ühiskondlikku mõju hinnatakse peamiselt seoses poliitikavariantide mõjuga meresõiduohutusele ajavahemikul 2025–2050, pidades silmas päästetud elusid ja ärahoitud vigastusi ning keskkonnakaitset. Eelistatud variandiga loodetakse säästa 6 elu ja hoida ära 61 vigastust, säästa ligikaudu 35 miljonit eurot ja hoida ära 75 tonni punkrikütuse sattumine merre. Samas tuleb märkida, et kuna sadamariigi kontroll avaldab inspekteerimiste ja järelmeetmete näol ohutusele kaudset mõju, on hinnangud üsna ebamäärased.
Sadamariigi kontrolli teostavate asutuste jaoks peaks eelistatud poliitikavariant aitama tänu meetmetele, millega soodustatakse elektrooniliste kohustuslike tunnistuste kasutuselevõttu ja kasutamist, nõuete täitmise tagamisega seotud kulusid eeldatavasti kokku hoida 8,4 miljonit eurot (nüüdisväärtuses) aastatel 2025–2050.
Laevakäitajate jaoks tähendab eelistatud poliitikavariant hinnanguliselt 5,5 miljoni euro suurust halduskulude kokkuhoidu. Halduskulude kokkuhoid tuleneb sellest, et laiendatud kontrolli tingimustele vastava laeva puhul ei pea käitaja, agent ega kapten saatma 72 tundi varem eelteatist.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?

Lisakulud kaasnevad peamiselt **sadamariigi kontrolli teostavatele asutustele** ja on aastatel 2025–2050 hinnanguliselt 17,9 miljonit eurot (nüüdisväärtuses). Võttes aga arvesse täitmise tagamise kulude kokkuvõidu, on netokulud hinnanguliselt 9,5 miljonit eurot. Samuti tekivad **lipuriigi ametiasutustel** elektrooniliste tunnistuste kasutuselevõttuga seotud kohandamiskulud. See summa on 0,22 miljonit eurot aastas kõigi lipuriigi ametiasutuste jaoks kokku. Lisaks tuleb 2025. aastal eelduste kohaselt katta ühekordseid investeerimiskulusid summas 1 miljonit eurot. Lipuriigi ametiasutuste kogukulud on hinnanguliselt 4,8 miljonit eurot.

EMSA puhul on eelistatud poliitikavariandi kohandamiskulud hinnanguliselt 6,5 miljonit eurot. Eelistatud poliitikavariandi tulemusena suurenevad **laevakäitajate** jaoks täitmise tagamise kulud 0,7 miljoni euro võrra, mida tasakaalustab halduskulude kokkuvõid 4,8 miljoni euro võrra.

Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?

Direktiivi kavandatav laiendamine suurematele kalalaevadele eelistatud poliitikavariandi raames on VKEde jaoks asjakohane. Kalalaevade käitajate täiendavad nõuete täitmise kulud on hinnanguliselt (0,03 miljonit eurot 2030. aastal ja 0,05 miljonit eurot 2050. aastal), kuid neil on positiivne mõju kalalaevade käitajate ohutusele.

Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?

Lisaks sadamariigi kontrolli teostavate asutuste netokuludele, mis on eelistatud poliitikavariandi puhul lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 9,5 miljonit eurot, tuleb lipuriikidel kanda elektrooniliste tunnistuste kohandamise kulud 4,8 miljoni euro ulatuses.

Kas on oodata muud olulist mõju?

Siseturule ja konkurentsivõimele avalduv mõju on positiivne, sest kogu liidus säilitatakse sama kõrge ohutustase.

Proportsionaalsus

Eelistatud poliitikavariant piirdub üksnes sellega, mis on vajalik üldiste poliitikaeesmärkide saavutamiseks.

D. Järeelmeetmed

Millal poliitika läbi vaadatakse?

Poliitika läbivaatamiseks antakse piisavalt aega pärast ettepaneku vastuvõtmist, et meetmed oleksid tulemuslikud ja et need avaldaksid mõju. Komisjon/EMSA teevad kindlaks, kas kontrollid viiakse läbi vastavalt vajadusele ja kas aruanded on andmebaasi üles laaditud. EMSA jätkab liikmesriikides kontrollkäike, mille alusel koostatakse horisontaalsed analüüsid.