



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 5. lipnja 2023.
(OR. en)

**Međuinstitucijski predmet:
2023/0165(COD)**

10126/23
ADD 3

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

POP RATNA BILJEŠKA

Od: Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine
DEPREZ

Datum primitka: 1. lipnja 2023.

Za: Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije

Br. dok. Kom.: SWD(2023) 149 final

Predmet: RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK IZVJEŠĆA O
PROCJENI UČINKA priložen dokumentu Prijedlog direktive Europskog
parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države
luke

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2023) 149 final.

Priloženo: SWD(2023) 149 final



Bruxelles, 1.6.2023.
SWD(2023) 149 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE
SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA

priložen dokumentu

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća
o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke

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

Sažetak
Procjena učinka prijedloga revizije Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke
Potreba za djelovanjem
O čemu je riječ? Zašto je to problem na razini EU-a?
<p>Direktivom 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća utvrđuje se sustav EU-a za nadzor države luke, odnosno sustav inspekcijskih pregleda brodova pod stranim zastavama koje obavljaju inspektori u svojim lukama radi provjere ispunjavaju li osposobljenost posade na brodu te stanje broda i njegove opreme zahtjeve međunarodnih konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru i zaštiti morskog okoliša. Direktiva se temelji na već postojećoj dobrovoljnoj međuvladinoj strukturi Pariškog memoranduma o suglasnosti (Pariški memorandum).</p> <p>Direktiva je 2018. podvrgnuta <i>ex post</i> evaluaciji i provjeri primjerenosti za pomorski promet (uz druge zakonodavne akte EU-a). Utvrđeno je nekoliko problematičnih pitanja: 1. trenutačni zahtjevi EU-a nisu usklađeni s novim međunarodnim obveznim pravilima/postupcima (Međunarodna pomorska organizacija – IMO i Pariški memorandum), 2. trenutačni zahtjevi EU-a ne primjenjuju se na ribarska plovila, 3. raspodjela inspekcijskih pregleda u EU-u nije ravnomjerna, 4. mehanizam za odabir brodova koji će se podvrgnuti inspekcijskom pregledu nije ažuriran, 5. pretjerano oslanjanje na potvrde u papirnatom obliku i 6. neadekvatni i nefleksibilni postupci i resursi.</p> <p>Bez djelovanja EU-a države članice djelovat će nekoordinirano i neusklađeno.</p>
Što bi trebalo postići?
Ovom se inicijativom nastoji osigurati i poboljšati visoka razina pomorske sigurnosti i zaštite od onečišćenja u cijeloj Uniji.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?
Pomorski prijevoz kao međunarodna djelatnost regulirana je na globalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini, a po prirodi ima izraženu prekograničnu dimenziju.
B. Rješenja
Koje su opcije za postizanje ciljeva? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?
Osmišljene su tri opcije politike. Najpoželjnija je opcija politike B. Tom se opcijom predviđa razvoj dobrovoljnog sustava nadzora države luke za veća ribarska plovila usporedno s Pariškim memorandumom. Njome se potiče i prihvaćanje te upotreba elektroničkih statutarnih svjedodžbi. U okviru opcije B predlažu se zakonodavna rješenja za probleme povezane s inspekcijskim pregledom i potvrđivanjem.
Koja su stajališta dionika? Tko podržava koju opciju?
Opciju politike B podupiru nacionalne uprave za nadzor države luke jer će se njome omogućiti razvoj sustava za nadzor države luke za ribarska plovila koji je sličan onome koji je uspostavljen Pariškim memorandumom. Industrija ribarstva općenito se zalaže za provedbu standarda sigurnosti, ali bi željela da države članice EU-a ratificiraju relevantne međunarodne konvencije.
C. Učinci najpoželjnije opcije
Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)?
<p>Društveni učinci uglavnom se procjenjuju u pogledu učinaka opcija politike na pomorsku sigurnost u razdoblju 2025.–2050. u smislu spašenih života i izbjegnutih ozljeda te zaštite okoliša. Predviđa se da će se najpoželjnijom opcijom spasiti 6 života i izbjeći 61 ozljeda, čime će se uštedjeti oko 35 milijuna EUR i spriječiti gubitak 75 tona pogonskog goriva na moru. Međutim, treba napomenuti da, s obzirom na to da su učinci nadzora države luke neizravni, zbog inspekcijskih pregleda i daljnjeg postupanja u vezi s njima, postoji velika nesigurnost u pogledu procjena.</p> <p>Kad je riječ o tijelima za nadzor države luke, očekuje se da će se najpoželjnijom opcijom politike troškovi provedbe smanjiti za 8,4 milijuna EUR, izraženo kao sadašnja vrijednost u razdoblju 2025.–2050., zbog mjera kojima se potiče prihvaćanje i upotreba elektroničkih statutarnih svjedodžbi.</p> <p>Procjenjuje se da će administrativni troškovi brodara zahvaljujući najpoželjnijoj opciji politike biti niži za 5,5 milijuna EUR. Smanjenja administrativnih troškova proizlaze iz ukidanja obveze izvješćivanja unaprijed u</p>

roku od 72 sata za brodaru, agenta ili zapovjednika broda koji ispunjava uvjete za prošireni inspekcijski pregled.
Koji su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)?
Dodatne troškove, koji se procjenjuju na 17,9 milijuna EUR kao sadašnja vrijednost u razdoblju 2025.–2050., uglavnom će snositi tijela za nadzor države luke . Međutim, kad se uzmu u obzir niži troškovi provedbe, neto troškovi procjenjuju se na 9,5 milijuna EUR. Tijela države zastave imat će i troškove prilagodbe za uvođenje elektroničkih svjedodžbi. Oni iznose 0,22 milijuna EUR godišnje za sva tijela država zastave zajedno. Osim toga, 2025. očekuju se jednokratni troškovi ulaganja u iznosu od 1 milijun EUR. Ukupni troškovi tijela države zastave procjenjuju se na 4,8 milijuna EUR. Kad je riječ o EMSA-i , troškovi prilagodbe u okviru najpoželjnije opcije politike procjenjuju se na 6,5 milijuna EUR. Najpoželjnijom opcijom politike povećavaju se troškovi provedbe u iznosu od 0,7 milijuna EUR za brodare , koji se nadoknađuju znatno većim smanjenjem administrativnih troškova u iznosu od 4,8 milijuna EUR.
Koji su učinci na MSP-ove i konkurentnost?
Predloženo proširenje Direktive na veća ribarska plovila u najpoželjnijoj opciji politike „relevantno” je za MSP-ove. Dodatni troškovi provedbe za ribare procjenjuju se na 0,03 milijuna EUR u 2030. i 0,05 milijuna EUR u 2050., ali će imati pozitivne učinke u pogledu sigurnosti ribarskih plovila.
Hoće li to bitno utjecati na državne proračune i uprave?
Tijela za nadzor države luke osim neto troškova, procijenjenih u najpoželjnijoj opciji politike na 9,5 milijuna EUR u odnosu na osnovni scenarij, imat će i troškove prilagodbe za elektroničke svjedodžbe za države zastave u iznosu od 4,8 milijuna EUR.
Hoće li biti drugih bitnih učinaka?
S obzirom na to da će se u cijeloj Uniji očuvati jednako visoka razina sigurnosti, učinci na unutarnje tržište i konkurentnost bit će pozitivni.
Proporcionalnost
Najpoželjnija opcija politike ne prelazi ono što je potrebno za postizanje općih ciljeva politike.
D. Daljnje mjere
Kad će se predložene mjere preispitati?
Odabrana opcija politike preispitat će se nakon što prođe dovoljno vremena od donošenja prijedloga da bi mjere postale djelotvorne i proizvele učinke. Komisija ili EMSA provjeravat će obavljaju li se inspekcijski pregledi kako je propisano i jesu li izvješća učitana u bazu podataka. EMSA će nastaviti obavljati posjete državama članicama, nakon čega će se provesti horizontalne analize.