



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2023. június 5.  
(OR. en)

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2023/0165(COD)

---

---

10126/23  
ADD 3

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

## FEDŐLAP

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. június 1.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2023) 149 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv módosításáról

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a SWD(2023) 149 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: SWD(2023) 149 final



Brüsszel, 2023.6.1.  
SWD(2023) 149 final

**BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**  
**A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA**

*amely a következő dokumentumot kíséri*

**Javaslat**  
**Az Európai Parlament és a Tanács irányelve**  
**a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv**  
**módosításáról**

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

<b>Vezetői összefoglaló</b>
Hatásvizsgálat a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslatról
<b>A. A fellépés szükségessége</b>
<b>Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?</b>
<p>A 2009/16/EK irányelv meghatározza a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzés (a továbbiakban: PSC) uniós rendszerét, a külföldi lobogó alatt közlekedő hajók kikötői ellenőrök általi ellenőrzésének rendszerét annak ellenőrzése céljából, hogy a fedélzeten tartózkodó személyzet alkalmassága, valamint a hajó és felszerelésének állapota megfelel-e a tengeri életbiztonságról és a tengeri környezet védelméről szóló nemzetközi egyezmények követelményeinek. Az irányelv a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló memorandum (Párizsi Memorandum) már meglévő önkéntes kormányközi struktúráján alapul.</p> <p>Az irányelv (egyéb uniós jogszabályok mellett) 2018-ban utólagos értékelés és tengeri célravezetőségi vizsgálat tárgyát képezte. A vizsgálat néhány kérdést problémásként azonosított: 1. a jelenlegi uniós követelmények nincsenek összhangban az új kötelező nemzetközi szabályokkal/eljárásokkal (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet – IMO és Párizsi Memorandum), 2. a jelenlegi uniós követelmények nem vonatkoznak a halászhajókra, 3. az ellenőrzések egyenlőtlen eloszlása az EU-ban, 4. a hajók ellenőrzésre történő kiválasztásának mechanizmusa nem naprakész, 5. a papíralapú bizonyítványokra való túlzott támaszkodás, és 6. nem megfelelő és rugalmatlan eljárások és erőforrások.</p> <p>Uniós fellépés hiányában a tagállamok koordinálatlanul és nem harmonizált módon fognak dolgozni.</p>
<b>Mit kellene elérni?</b>
E kezdeményezés célja, hogy Unió-szerte biztosítsa és javítsa a tengerbiztonság és a szennyezéssel szembeni védelem magas szintjét.
<b>Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?</b>
A hajózás mint nemzetközi vállalkozás globális, regionális és nemzeti szinten egyaránt szabályozott, és jellegénél fogva erős határokon átnyúló dimenzióval rendelkezik.
<b>B. Megoldások</b>
<b>Milyen alternatívák kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?</b>
Három szakpolitikai alternatívát dolgoztak ki. Az előnyben részesített alternatíva a „B” szakpolitikai alternatíva. Ez a lehetőség a nagyobb halászhajókra vonatkozó önkéntes, a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzésre vonatkozó rendszer kidolgozását írja elő a Párizsi Memorandummal összefüggésben. Ösztönzi továbbá a jogszabályban előírt elektronikus bizonyítványok elterjedését és használatát. A „B” szakpolitikai alternatíva az ellenőrzéssel és érvényesítéssel kapcsolatos jogalkotási megoldásokat javasol.
<b>Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?</b>
A „B” szakpolitikai alternatívát a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésekért felelős nemzeti hatóságok támogatják, mivel ez lehetővé teszi a halászhajókra vonatkozó PSC-rendszer kidolgozását, hasonlóan a Párizsi Memorandumhoz. A halászati ágazat általánosságban támogatja a biztonsági előírások végrehajtását, de azt részesítené előnyben, ha az uniós tagállamok ratifikálnák a vonatkozó nemzetközi egyezményeket.
<b>C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai</b>
<b>Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei?</b>
A társadalmi hatásokat főként a 2025 és 2050 közötti időszakban a szakpolitikai alternatívák által a tengerbiztonságra a megmentett életek és a sérülések elkerülése, valamint a környezetvédelem tekintetében gyakorolt hatások alapján értékelik. Az előnyben részesített alternatíva az előrejelzések szerint 6 megmentett életet és 61 elkerült sérülést eredményez, mintegy 35 millió EUR-t takarít meg és 75 tonna bunkerolaj-vesztést előz meg a tengeren. Meg kell azonban jegyezni, hogy mivel a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzések hatásai közvetett módon, az ellenőrzéseken és azok nyomon követésén keresztül jelentkeznek, nagy a bizonytalanság a becsléseket illetően.
A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésekért felelős hatóságok számára az előnyben részesített

szakpolitikai alternatíva jelenértékben kifejezve várhatóan 8,4 millió EUR összegű végrehajtási költségmegtakarítást eredményez a 2025 és 2050 közötti időszakban, a jogszabályban előírt elektronikus bizonyítványok elterjedését és használatát ösztönző intézkedéseknek köszönhetően.

A **hajóüzemeltetők** számára az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva a becslések szerint 5,5 millió EUR igazgatási költségmegtakarítást eredményez. Az igazgatási költségek megtakarítása az olyan hajó üzemeltetőjére, ügynökére vagy parancsnokára vonatkozó 72 órás előzetes jelentési kötelezettség eltörléséből ered, amelyen kiterjesztett ellenőrzés végezhető.

#### **Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)?**

A többletköltségek főként a **kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésekért felelős hatóságokat** terhelik; ezek a 2025 és 2050 közötti időszakban jelenértéken 17,9 millió EUR-ra becsülhetők. A végrehajtási költségek megtakarítását figyelembe véve azonban a nettó költségeket 9,5 millió EUR-ra becsülik. A **lobogó szerinti állam hatóságai** számára az elektronikus bizonyítványok bevezetése kiigazítási költségekkel is jár. Ennek összege évente 0,22 millió EUR az összes lobogó szerinti állam hatóságai számára együttesen. Emellett 2025-ben 1 millió EUR összegű egyszeri beruházási költség várható. A lobogó szerinti állam hatóságai számára a becsült összköltség 4,8 millió EUR.

Ami az **EMSA**-t illeti, az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva kiigazítási költségei a becslések szerint 6,5 millió EUR-t tesznek ki. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva 0,7 millió EUR-val növeli a **hajóüzemeltetők** végrehajtási költségeit, amelyeket az igazgatási költségek 4,8 millió EUR összegű megtakarítása túlkompenzál.

#### **Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre?**

Az irányelvnek az előnyben részesített szakpolitikai alternatívában javasolt kiterjesztése a nagyobb halászhajókra „releváns” a kkv-k számára. A halászhajók üzemeltetőinek végrehajtási többletköltségei a becslések szerint 2030-ban 0,03 millió EUR-t, 2050-ben pedig 0,05 millió EUR-t tesznek ki, de pozitív hatással lesznek a halászhajók üzemeltetőinek biztonságára.

#### **Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?**

A kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésekért felelős hatóságok nettó költségein felül, amelyek az alapforgatókönyvhöz képest az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva esetében 9,5 millió EUR-ra becsülhetők, a lobogó szerinti államok számára az elektronikus bizonyítványok kiigazítása 4,8 millió EUR költséggel fog járni.

#### **Lesznek-e egyéb jelentős hatások?**

Mivel Unió-szerte ugyanaz a magas biztonsági szint marad fenn, ez pozitív hatással lesz a belső piacra és a versenyképességre.

#### **Arányosság**

Az előnyben részesített alternatíva nem lépi túl az átfogó szakpolitikai célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.

#### **D. További lépések**

##### **Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?**

A szakpolitika felülvizsgálatára a javaslat elfogadását követően kellő idő elteltével kerül sor annak érdekében, hogy az intézkedések hatékonyan megvalósulhassanak és hatást fejtsenek ki. A Bizottság/EMSA ellenőrizni fogja, hogy az ellenőrzéseket az előírásoknak megfelelően végzik-e, és hogy a jelentéseket feltöltötték-e az adatbázisba. Az EMSA továbbra is horizontális elemzésekhez vezető látogatásokat tesz a tagállamokban.