



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2023. gada 5. jūnijā  
(OR. en)

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2023/0165(COD)**

---

---

10126/23  
ADD 3

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

## PAVADVĒSTULE

---

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2023. gada 1. jūnijs

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*

---

K-jas dok. Nr.: SWD(2023) 149 final

---

Temats: KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS Pavaddokuments dokumentam Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli

---

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2023) 149 *final*.

---

Pielikumā: SWD(2023) 149 *final*



Briselē, 1.6.2023.  
SWD(2023) 149 final

**KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS**  
**IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS**

*Pavaddokuments dokumentam*

**Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai,  
ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli**

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

<b>Kopsavilkuma lapa</b>
Ietekmes novērtējums priekšlikumam Direktīvas 2009/16/EK par ostas valsts kontroli pārskatīšanai
<b>A. Rīcības nepieciešamība</b>
<b>Problēmas būtība un nozīme ES mērogā</b>
<p>Direktīvā 2009/16/EK ir noteikts ES režīms ostas valsts kontrolei (OVK) — sistēma, kuras ietvaros inspektori savās ostās veic inspekcijas kuģiem ar ārvalstu karogiem, lai pārbaudītu, vai kuģa apkalpes kompetence un kuģa un tā aprīkojuma stāvoklis atbilst starptautisko konvenciju prasībām par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras un jūras vides aizsardzību. Direktīvas pamatā ir brīvprātīgā starpvaldību struktūra, kas jau iepriekš izveidota ar Parīzes Saprašanās memorandu (Parīzes SM).</p> <p>Direktīvai 2018. gadā tika veikts <i>ex post</i> izvērtējums un kuģošanas atbilstības pārbaude (līdztekus citiem ES tiesību aktiem). Daži aspekti tika identificēti kā problemātiski: 1) pašreizējās ES prasības nav saskaņotas ar jaunajiem starptautiskajiem obligātajiem noteikumiem/procedūrām (Starptautiskā Jūrniecības organizācija — SJO un Parīzes SM); 2) pašreizējās ES prasības neattiecas uz zvejas kuģiem; 3) inspekciju sadalījums ES ir nelīdzsvarots; 4) mehānisms, ko izmanto, lai atlasītu kuģus inspekciju veikšanai, nav atjaunināts; 5) pārmērīgi tiek izmantoti papīra sertifikāti; un 6) procedūras un resursi ir neatbilstīgi un neelastīgi.</p> <p>Ja ES nerīkosies, dalībvalstis strādās nekoordinēti un nesaskaņoti.</p>
<b>Sasniedzamie mērķi</b>
Šīs iniciatīvas mērķis ir nodrošināt augstu līmeni kuģošanas drošībā un aizsardzībā pret piesārņojumu un uzlabot to visā Savienībā.
<b>ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)</b>
Kuģniecība kā starptautiska uzņēmējdarbība tiek regulēta gan globālā, gan reģionālā un nacionālā līmenī, un tai būtībā ir spēcīga pārrobežu dimensija.
<b>B. Risinājumi</b>
<b>Ar kādiem risinājuma variantiem var sasniegt izvirzītos mērķus? Vēlamais risinājums (ja ir). Ja ne, tad kāpēc?</b>
Ir izstrādāti trīs politikas risinājumi (PR). Vēlamais risinājums ir politikas risinājums B (PR B). Šis risinājums paredz izstrādāt brīvprātīgu OVK režīmu lielākiem zvejas kuģiem saistībā ar Parīzes SM. Tas arī veicina elektronisko normatīvo sertifikātu ieviešanu un izmantošanu. Ar PR B ierosināti likumdošanas risinājumi problēmām, kas saistītas ar inspekcijām un apstiprināšanu.
<b>Dažādu ieinteresēto personu viedokļi. Atbalsts konkrētiem risinājumiem</b>
PR B atbalstu izteikušas valstu OVK administrācijas, jo tas ļaus izstrādāt OVK režīmu zvejas kuģiem, līdzīgi kā notika Parīzes SM gadījumā. Zivsaimniecības nozare kopumā atbalsta drošības standartu ievērošanu, taču dotu priekšroku risinājumam, kura ietvaros ES dalībvalstis ratificē attiecīgās starptautiskās konvencijas.
<b>C. Vēlamā risinājuma ietekme</b>
<b>Ieguvumi no vēlamā risinājuma (ja tāda nav, tad no galvenajiem risinājumiem)</b>
<p>Ietekme uz sabiedrību galvenokārt ir novērtēta, ņemot vērā politikas risinājumu ietekmi uz kuģošanas drošību laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam attiecībā uz izglābtajām cilvēku dzīvībām un novērstajām traumām, kā arī vides aizsardzību. Tiek prognozēts, ka vēlamā risinājuma rezultātā tiks izglābtas sešas cilvēku dzīvības un novērsta 61 trauma, ietaupīti aptuveni 35 miljoni EUR un novērsta 75 tonnu flotes degvielas zaudēšana jūrā. Tomēr jāatzīmē — tā kā OVK ietekme ir netieša un to aplēš, veicot inspekcijas un turpmākas darbības, šīs aplēses ir ļoti nenoteiktas.</p> <p>Ir paredzams, ka <b>OVK iestādēm</b> vēlamais politikas risinājums nodrošinās izpildes panākšanas izmaksu ietaupījumu 8,4 miljonu EUR apmērā, izsakot to kā pašreizējo vērtību laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam, jo pasākumi veicinās elektronisko normatīvo sertifikātu ieviešanu un izmantošanu.</p> <p>Tiek lēsts, ka <b>kuģu operatoriem</b> vēlamais politikas risinājums nodrošinās administratīvo izmaksu ietaupījumu 5,5 miljonu EUR apmērā. Administratīvo izmaksu ietaupījums radīsies, atceļot 72 stundu iepriekšējas paziņošanas pienākumu tāda kuģa operatoram, aģentam vai kapteinim, kas ir piemērots paplašinātai inspekcijai.</p>

**Cik izmaksās vēlamākais risinājums (ja tāds ir, pretējā gadījumā — galvenie risinājumi)?**

Papildu izmaksas galvenokārt radīsies **OVK iestādēm**, un pašreizējā vērtībā laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam tās tiek lēstas 17,9 miljonu EUR apmērā. Tomēr, ņemot vērā izpildes panākšanas izmaksu ietaupījumu, neto izmaksas tiek lēstas 9,5 miljonu EUR apmērā. **Karoga valsts iestādēm** radīsies arī pielāgošanās izmaksas, ieviešot elektroniskos sertifikātus. Visām karoga valsts iestādēm kopā šīs summas sasniegs 0,22 miljonus EUR gadā. Turklāt 2025. gadā ir paredzamas vienreizēja ieguldījuma izmaksas 1 miljona EUR apmērā. Karoga valsts iestāžu kopējās izmaksas tiek lēstas 4,8 miljonu EUR apmērā.

Attiecībā uz **EMSA** pielāgošanās izmaksas vēlamā politikas risinājuma gadījumā tiek lēstas 6,5 miljonu EUR apmērā. Vēlamā politikas risinājuma rezultātā **kuģu operatoriem** izpildes izmaksas palielināsies par 0,7 miljoniem EUR, ko vairāk nekā kompensēs administratīvo izmaksu ietaupījums 4,8 miljonu EUR apmērā.

**Ietekme uz MVU un konkurētspēju**

Ierosinātā direktīvas piemērošanas jomas paplašināšana, iekļaujot tajā lielākus zvejas kuģus vēlamā politikas risinājuma gadījumā, "attiecas" uz MVU. Papildu izpildes izmaksas zvejas kuģu operatoriem tiek lēstas (0,03 miljonu EUR apmērā 2030. gadā un 0,05 miljonu EUR apmērā 2050. gadā), taču tām būs pozitīva ietekme uz zvejas kuģu operatoru drošību.

**Būtiska ietekme uz valstu budžetiem un administrācijām**

Papildus neto izmaksām, kas radīsies OVK iestādēm un vēlamā politikas risinājuma gadījumā tiek lēstas 9,5 miljonu EUR apmērā salīdzinājumā ar pamatscenāriju, karoga valstīm radīsies arī pielāgošanās izmaksas 4,8 miljonu EUR apmērā par elektroniskajiem sertifikātiem.

**Cita paredzama būtiska ietekme**

Tā kā visā Savienībā tiks saglabāts vienādi augsts drošības līmenis, tas pozitīvi ietekmēs iekšējo tirgu un konkurētspēju.

**Proporcionalitāte**

Vēlamajā politikas risinājumā ir paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas nepieciešami vispārējo politikas mērķu sasniegšanai.

**D. Turpmākie pasākumi****Politikas pārskatīšanas termiņš**

Politika tiks pārskatīta, kad pēc priekšlikuma pieņemšanas būs pagājis pietiekami ilgs laiks, lai pasākumi kļūtu iedarbīgi un radītu ietekmi. Komisija/*EMSA* pārbaudīs, vai inspekcijas tiek veiktas atbilstoši prasībām un vai ziņojumi tiek augšupielādēti datubāzē. *EMSA* turpinās dalībvalstu apmeklējumus, lai varētu veikt horizontālo analīzi.