



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 5 czerwca 2023 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0165(COD)

10126/23
ADD 3

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

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 1 czerwca 2023 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

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

Dotyczy: DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI - STRESZCZENIE
SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW - towarzyszący dokumentowi:
dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę
2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2023) 149 final.

Zał.: SWD(2023) 149 final



Bruksela, dnia 1.6.2023 r.
SWD(2023) 149 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI
STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo
portu

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

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?
<p>W dyrektywie 2009/16/WE ustanowiono unijny system kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (PSC), czyli system inspekcji statków podnoszących obcą banderę wykonywanych przez inspektorów w ich portach w celu sprawdzenia, czy kompetencje załogi na pokładzie oraz stan statku i jego wyposażenia są zgodne z wymogami konwencji międzynarodowych o bezpieczeństwie życia na morzu i ochronie środowiska morskiego. Podstawę dyrektywy stanowi istniejąca wcześniej dobrowolna struktura międzyrządowa Memorandum paryskiego w sprawie inspekcji państwa portu (memorandum paryskie).</p> <p>W 2018 r. przedmiotowa dyrektywa została poddana ocenie <i>ex post</i> i ocenie adekwatności dotyczącej transportu morskiego (wraz z innymi aktami prawnymi UE). Pewną liczbę kwestii wskazano jako problematyczne: 1) obowiązujące wymagania UE nie są dostosowane do nowych obowiązkowych reguł/procedur (Międzynarodowa Organizacja Morska – IMO i memorandum paryskie); 2) obowiązujące wymagania UE nie mają zastosowania do statków rybackich; 3) nierównomierny rozkład inspekcji w UE; 4) mechanizm stosowany do wyboru statków do inspekcji nie jest aktualny; 5) nadmierne opieranie się na świadectwach papierowych i 6) nieodpowiednie i nieelastyczne procedury i zasoby.</p> <p>W przypadku braku działań ze strony UE państwa członkowskie będą postępować w sposób nieskoordynowany i niezharmonizowany.</p>
Co należy osiągnąć?
Niniejsza inicjatywa ma na celu zapewnienie i poprawę wysokiego poziomu bezpieczeństwa morskiego i ochrony przed zanieczyszczeniami w całej Unii.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na szczeblu UE (zasada pomocniczości)?
Żegluga jako międzynarodowa działalność gospodarcza jest prowadzona na podstawie regulacji zarówno na poziomie globalnym, jak i regionalnym oraz krajowym, ma zatem z natury silny wymiar transgraniczny.
B. Rozwiązania
Jakie są poszczególne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?
Opracowano trzy warianty strategiczne (WS). Preferowanym wariantem jest wariant strategiczny B (WS B). Wariant ten przewiduje opracowanie dobrowolnego systemu PSC dla większych statków rybackich w związku z memorandum paryskim. Wariant ten służy również zachęceniu do korzystania z elektronicznych świadectw ustawowych. W WS B proponuje się legislacyjne rozwiązania dotyczące problemów związanych z inspekcją i weryfikacją.
Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?
WS B popierają krajowe administracje PSC, ponieważ umożliwi on opracowanie systemu PSC dla statków rybackich odpowiadającego systemowi, który powstał w ramach memorandum paryskiego. Sektor rybołówstwa zasadniczo opowiada się za egzekwowaniem norm bezpieczeństwa, ale wolałby, aby państwa członkowskie UE ratyfikowały odpowiednie konwencje międzynarodowe.
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu
Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
Skutki społeczne są oceniane głównie pod względem wpływu wariantów strategicznych na bezpieczeństwo morskie w latach 2025–2050 w kategoriach uratowanych istnień ludzkich i unikniętych urazów oraz ochrony środowiska. Przewiduje się, że preferowany wariant pozwoli uratować 6 istnień ludzkich i uniknąć 61 urazów, zaoszczędzić około 35 mln EUR i zapobiec stracie 75 ton paliwa bunkrowego na morzu. Należy jednak zauważyć, że ponieważ wpływ PSC na bezpieczeństwo jest pośredni, poprzez inspekcje i związane z nimi działania następcze, istnieje wysoki stopień niepewności co do szacunków.

W przypadku **organów ds. PSC** oczekuje się, że preferowany wariant strategiczny będzie skutkował oszczędnością kosztów egzekwowania prawa na poziomie 8,4 mln EUR (kwota wyrażona według wartości bieżącej w latach 2025–2050) dzięki środkom zachęcającym do korzystania z elektronicznych świadectw ustawowych.

Jeśli chodzi o **armatorów statków**, szacuje się, że preferowany wariant strategiczny przyniesie oszczędności kosztów administracyjnych wynoszące 5,5 mln EUR. Oszczędności kosztów administracyjnych wynikają ze zniesienia obowiązku zgłaszania z 72-godzinnym wyprzedzeniem przez armatora, agenta lub kapitana statku kwalifikującego się do rozszerzonej inspekcji.

Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

Dodatkowe koszty, szacowane na 17,9 mln EUR według wartości bieżącej w latach 2025–2050, obciążą głównie **organy ds. PSC**. Biorąc jednak pod uwagę oszczędności kosztów egzekwowania prawa, koszty netto szacuje się na 9,5 mln EUR. Pojawia się również koszty dostosowania dla **organów państwa bandery** w związku z wprowadzeniem elektronicznych świadectw. Wyniosą one 0,22 mln EUR rocznie dla wszystkich organów państw bandery łącznie. Ponadto w 2025 r. spodziewane jest wystąpienie jednorazowych kosztów inwestycyjnych w wysokości 1 mln EUR. Całkowite koszty organów państwa bandery szacuje się na 4,8 mln EUR.

Jeżeli chodzi o **EMSA**, koszty dostosowania w przypadku preferowanego wariantu strategicznego szacuje się na 6,5 mln EUR. Preferowany wariant strategiczny powoduje wzrost kosztów egzekwowania prawa ponoszonych przez **armatorów statków** o 0,7 mln EUR, które są z nadwyżką rekompensowane przez oszczędności kosztów administracyjnych w wysokości 4,8 mln EUR.

Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?

Proponowane rozszerzenie zakresu dyrektywy na większe statki rybackie w ramach preferowanego wariantu strategicznego jest „istotne” dla MŚP. Dodatkowe koszty egzekwowania prawa w przypadku armatorów statków rybackich szacuje się na 0,03 mln EUR w 2030 r. i 0,05 mln EUR w 2050 r., ale będą one miały pozytywny wpływ na bezpieczeństwo armatorów statków rybackich.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Oprócz kosztów netto dla organów PSC, szacowanych na 9,5 mln EUR w ramach preferowanego wariantu strategicznego w stosunku do scenariusza bazowego, wystąpią koszty dostosowania wynoszące 4,8 mln EUR i obciążające państwa bandery w związku z elektronicznymi świadectwami.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Ponieważ ten sam wysoki poziom bezpieczeństwa zostanie utrzymany w całej Unii, będzie to miało pozytywny wpływ na rynek wewnętrzny i konkurencyjność.

Proporcjonalność

Preferowany wariant strategiczny nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia ogólnych celów polityki.

D. Działania następcze

Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?

Przeгляд polityki zostanie przeprowadzony po odpowiednio długim czasie od przyjęcia wniosku, aby środki mogły skutecznie zadziałać i wygenerować skutki. Komisja/EMSA będzie weryfikować, czy inspekcje są przeprowadzane zgodnie z wymogami i czy protokoły są przesyłane do bazy danych. EMSA będzie dalej przeprowadzać wizyty w państwach członkowskich prowadzące do analiz horyzontalnych.