



Rada  
Európskej únie

V Bruseli 5. júna 2023  
(OR. en)

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2023/0165(COD)**

---

---

10126/23  
ADD 3

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

### **SPRIEVODNÁ POZNÁMKA**

---

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 1. júna 2023

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

---

Č. dok. Kom.: SWD(2023) 149 final

---

Predmet: PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU Sprievodný dokument k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2023) 149 final.

---

Príloha: SWD(2023) 149 final



V Bruseli 1. 6. 2023  
SWD(2023) 149 final

**PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE**

**ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU**

*Sprievodný dokument*

**k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady,**

**ktorou sa mení smernica 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole**

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

<b>Súhrnný prehľad</b>
Posúdenie vplyvu návrhu revízie smernice 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole
<b>A. Potreba konať</b>
<b>V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?</b>
<p>V smernici 2009/16/ES sa stanovuje režim EÚ pre štátnu prístavnú kontrolu, systém inšpekcii lodí plaviacich sa pod zahraničnou vlajkou, ktoré vykonávajú inšpektori vo svojich prístavoch na účely overenia, či spôsobilosť posádky na palube a stav lode a jej vybavenie spĺňajú požiadavky medzinárodných dohovorov o bezpečnosti života na mori a o ochrane morského prostredia. Smernica je založená na existujúcej dobrovoľnej medzivládnej štruktúre Parížskeho memoranda o porozumení (Parížske MoP).</p> <p>Smernica bola v roku 2018 (spolu s inými právnymi predpismi EÚ) predmetom hodnotenia <i>ex post</i> a kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy. Zistilo sa, že problematických je niekoľko otázok: 1. súčasné požiadavky EÚ nie sú zosúladené s novými medzinárodnými povinnými predpismi/postupmi (Medzinárodná námorná organizácia – IMO a Parížske MoP); 2. súčasné požiadavky EÚ sa nevzťahujú na rybárske plavidlá; 3. nevyvážené rozdelenie inšpekcii v EÚ; 4. mechanizmus používaný na výber lodí na inšpekciu nie je aktuálny; 5. prílišná závislosť od papierových osvedčení a 6. neprímerané a neflexibilné postupy a zdroje.</p> <p>Ak EÚ nezasiahne, členské štáty nebudú vykonávať svoju činnosť koordinovane a harmonizovane.</p>
<b>Čo by sa malo dosiahnuť?</b>
Cieľom tejto iniciatívy je zaisťiť a zlepšiť vysokú úroveň námornej bezpečnosti a ochrany pred znečisťovaním v celej únii.
<b>Áká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?</b>
Lodná doprava ako medzinárodná obchodná činnosť sa reguluje na globálnej, ako aj regionálnej a národnej úrovni, a preto má vo svojej podstate silný cezhraničný rozmer.
<b>B. Riešenia</b>
<b>Áké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ánie, prečo?</b>
Vypracovali sa tri možnosti politiky. Uprednostňovanou možnosťou je možnosť B. Touto možnosťou sa v spojení s Parížskym MoP zabezpečuje rozšírenie dobrovoľného režimu štátnej prístavnej kontroly na väčšie rybárske plavidlá. Podporuje sa ňou aj zavedenie elektronických štatutárnych osvedčení a ich používanie. V možnosti politiky B sa navrhujú legislatívne riešenia problémov súvisiacich s inšpekciou a potvrdzovaním.
<b>Áké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?</b>
Možnosť politiky B podporujú vnútroštátne správne orgány štátnej prístavnej kontroly, pretože sa ňou umožní rozvoj režimu štátnej prístavnej kontroly v prípade rybárskych plavidiel podobne ako v prípade Parížskeho MoP. Odvetvie rybolovu je vo všeobecnosti za presadzovanie bezpečnostných noriem a predpisov, uprednostnilo by však, keby členské štáty EÚ ratifikovali príslušné medzinárodné dohovory.
<b>C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti</b>
<b>Áké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?</b>
<p><b>Sociálne vplyvy</b> sa posudzujú najmä podľa vplyvov možností politiky na námornú bezpečnosť v období 2025 – 2050 z hľadiska zachránených ľudských životov a zranení, ktorým sa podarilo zabrániť, a ochrany životného prostredia. Od uprednostňovanej možnosti sa očakáva, že povedie k záchrane 6 ľudských životov a zabráneniu 61 zraneniam, k úsporám približne 35 miliónov eur a zabráneniu strate 75 ton lodného paliva na mori. Treba však poukázať na to, že z dôvodu nepriamych vplyvov štátnej prístavnej kontroly, a to prostredníctvom inšpekcii a ich nadväzujúcich opatrení, existuje veľká neistota, pokiaľ ide o odhady.</p> <p>Očakáva sa, že <b>orgánom štátnej prístavnej kontroly</b> prinesie uprednostňovaná možnosť politiky podľa očakávania úspory nákladov na presadzovanie práva vo výške 8,4 milióna EUR vyjadrené ako súčasná hodnota na obdobie 2025 – 2050, a to vďaka opatreniam, ktorými sa podporuje zavádzanie elektronických štatutárnych osvedčení a ich používanie.</p> <p>V prípade <b>prevádzkovateľov lodí</b> sa odhaduje, že uprednostňovaná možnosť politiky prinesie úspory</p>

administratívnych nákladov vo výške 5,5 milióna eur. Úspory administratívnych nákladov vyplývajú zo zrušenia ohlasovacej povinnosti pre prevádzkovateľa, agenta alebo kapitána lode podliehajúcej rozšírenej inšpekcii splnenej 72 hodín vopred.

**Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?**

Dodatočné náklady ponесú najmä **orgány štátnej prístavnej kontroly** a odhadujú sa na 17,9 milióna eur ako súčasná hodnota na roky 2025 – 2050. Ak sa však uvažuje o úsporách nákladov na presadzovanie práva, čisté náklady sa odhadujú na 9,5 milióna EUR. **Orgánom vlajkových štátov** vzniknú pri zavádzaní elektronických osvedčení aj náklady na prispôbenie. Ide o sumu 0,22 milióna eur ročne pre všetky orgány vlajkových štátov spolu. Okrem toho sa v roku 2025 očakávajú jednorazové investičné náklady vo výške jedného milióna eur. Celkové náklady orgánov vlajkových štátov sa odhadujú na 4,8 milióna eur.

Pokiaľ ide o **agentúru EMSA**, v prípade uprednostňovanej možnosti politiky sa náklady na prispôbenie odhadujú na 6,5 milióna eur. Z uprednostňovanej možnosti politiky vyplýva zvýšenie nákladov **prevádzkovateľov lodí** na presadzovanie práva vo výške 0,7 milióna eur, ktoré je nadmerne kompenzované úsporami administratívnych nákladov vo výške 4,8 milióna eur.

**Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?**

Navrhované rozšírenie smernice na väčšie rybárske plavidlá v rámci uprednostňovanej možnosti politiky je „relevantné“ pre MSP. Dodatočné náklady prevádzkovateľov rybárskych plavidiel na presadzovanie práva sa odhadujú na (0,03 milióna eur v roku 2030 a 0,05 milióna eur v roku 2050), budú však mať pozitívny vplyv na bezpečnosť prevádzkovateľov rybárskych plavidiel.

**Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?**

Okrem čistých nákladov orgánov štátnej prístavnej kontroly, ktoré sa v rámci uprednostňovanej možnosti politiky odhadujú na 9,5 milióna eur v porovnaní so základným scenárom, vzniknú vlajkovým štátom náklady na prispôbenie v súvislosti s elektronickými osvedčeniami vo výške 4,8 milióna EUR.

**Očakávajú sa iné významné vplyvy?**

Keďže sa zachová rovnaká vysoká úroveň bezpečnosti v celej Únii, vytvorí sa pozitívny vplyv na vnútorný trh a konkurencieschopnosť.

**Proporcionalita**

Uprednostňovaná možnosť politiky nepresahuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie celkových cieľov politiky.

**D. Nadväzná opatrenia**

**Kedy sa táto politika preskúma?**

Aby boli opatrenia účinné a mali vplyv, po prijatí návrhu sa politika preskúma v primeranej lehote. Komisia/agentúra EMSA budú overovať, že inšpekcie sa vykonávajú tak, ako sa vyžaduje, a že správy sa nahrávajú do databázy. Agentúra EMSA bude pokračovať v návštevách členských krajín, ktoré vedú k horizontálnym analýzám.