

Bruselj, 5. junij 2023
(OR. en)

**Medinstitucionalna zadeva:
2023/0165(COD)**

10126/23
ADD 3

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

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj: za generalno sekretarko Evropske komisije:
direktorica Martine DEPREZ

Datum prejema: 1. junij 2023

Prejemnik: Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije

Št. dok. Kom.: SWD(2023) 149 final

Zadeva: DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE
POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA
Spremni dokument k Predlogu direktive Evropskega parlamenta in
Sveta o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države
pristanišča

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2023) 149 final.

Priloga: SWD(2023) 149 final



Bruselj, 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE
POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA

Spremni dokument

k Predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta
o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča

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

Povzetek
Ocena učinka o predlogu za revizijo Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča
A. Nujnost ukrepanja
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
<p>V Direktivi 2009/16/ES je določena ureditev EU za pomorsko inšpekcijo države pristanišča, tj. sistem inšpekcijskih pregledov ladij, ki plujejo pod tujo zastavo, pri čemer preglede opravljajo inšpektorji v svojih pristaniščih, da preverijo, ali sta usposobljenost posadke na krovu ter stanje ladje in njene opreme v skladu z zahtevami mednarodnih konvencij o varstvu človeškega življenja na morju in varstvu morskega okolja. Direktiva temelji na že obstoječi prostovoljni medvladni strukturi iz Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (v nadaljnjem besedilu: Pariški MOU).</p> <p>V zvezi z Direktivo (in drugimi zakonodajnimi akti EU) sta bila leta 2018 opravljena naknadna ocena in preverjanje primernosti na pomorskem področju. Nekatera vprašanja so bila opredeljena kot težavna, in sicer: (1) neusklajenost sedanjih zahtev EU z novimi obveznimi pravili/postopki (Mednarodna pomorska organizacija – IMO, Pariški MOU); (2) neuporaba sedanjih zahtev EU za ribiška plovila; (3) neuravnotežena porazdelitev inšpekcijskih pregledov v EU; (4) neposodobljen mehanizem izbire ladij za inšpekcijski pregled; (5) preveliko zanašanje na spričevala v papirni obliki ter (6) neustrezni in neprožni postopki in viri.</p> <p>Če EU ne bo ukrepala, bodo države članice delovale neusklajeno in neskladno.</p>
Kaj bi bilo treba doseči?
Namen pobude je zagotoviti in izboljšati visoko raven pomorske varnosti in varstva pred onesnaževanjem v vsej Uniji.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (načelo subsidiarnosti)?
Pomorski prevoz se kot oblika mednarodne poslovne dejavnosti nadzoruje na svetovni ter regionalni in nacionalni ravni; po naravi ima izrazito čezmejno razsežnost.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj ne?
Pripravljene so bile tri možnosti politike (MP). Prednostna je možnost politike B (MP B). V okviru te možnosti je predviden razvoj prostovoljnega sistema pomorske inšpekcije države pristanišča za večja ribiška plovila v skladu s Pariškim MOU. Ta možnost spodbuja tudi uvajanje in uporabo elektronskih statutarnih spričeval. V MP B so predvidene zakonodajne rešitve težav v zvezi z inšpekcijskimi pregledi in potrjevanjem.
Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?
MP B podpirajo nacionalne uprave za pomorsko inšpekcijo države pristanišča, saj bo omogočila oblikovanje sistema pomorske inšpekcije države pristanišča za ribiška plovila, ki je podoben tistemu iz Pariškega MOU. Ribiška industrija je na splošno naklonjena izvrševanju varnostnih standardov, vendar bi bila bolj naklonjena temu, da bi države članice EU ratificirale ustrezne mednarodne konvencije.
C. Učinki prednostne možnosti
Kakšne so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
<p>Vplivi na družbo se ocenjujejo predvsem na podlagi učinkov, ki jih bo imela možnost politike na pomorsko varnost v obdobju 2025–2050, in sicer z vidika rešenih življenj, preprečenih poškodb ter varstva okolja. Prednostna možnost naj bi po napovedih privedla do šest rešenih življenj, 61 preprečenih poškodb in prihranka v višini približno 35 milijonov EUR, z njo pa naj bi se preprečila izguba 75 ton ladijskega goriva na morju. Vendar je treba opozoriti na veliko negotovost pri ocenah, saj so učinki pomorske inšpekcije države pristanišča posredni (preko pregledov in spremljanja).</p> <p>Kar zadeva organe pomorske inšpekcije države pristanišča, naj bi prednostna možnost politike prinesla prihranke v višini 8,4 milijona EUR, izražene kot sedanja vrednost v obdobju 2025–2050, in sicer zaradi ukrepov, s katerimi se bosta spodbujala uvajanje in uporaba elektronskih statutarnih spričeval.</p> <p>Upravljavcem ladij naj bi prednostna možnost prinesla prihranke pri upravnih stroških v višini 5,5 milijona EUR. Prihranki pri upravnih stroških izhajajo iz opustitve obveznosti 72-urnega vnaprejšnjega poročanja za upravljavca, zastopnika ali poveljnika ladje, primerne za inšpekcijski pregled.</p>

Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
<p>Dodatni stroški bodo nastali pretežno za organe pomorske inšpekcije države pristanišča in so v obliki sedanje vrednosti za obdobje 2025–2050 ocenjeni na 17,9 milijona EUR. Ob upoštevanju prihrankov pri stroških izvrševanja pa so neto stroški ocenjeni na 9,5 milijona EUR. Za organe države zastave bodo nastali tudi stroški prilagajanja zaradi uvedbe elektronskih spričeval. Ti bodo za vse organe države zastave znašali skupno 0,22 milijona EUR na leto. Poleg tega so v letu 2025 predvideni enkratni stroški naložb v višini 1 milijona EUR. Skupni stroški za organe države zastave so ocenjeni na 4,8 milijona EUR.</p> <p>Za EMSA so stroški prilagajanja v okviru prednostne možnosti politike ocenjeni na 6,5 milijona EUR. V okviru prednostne možnosti politike se bodo stroški izvrševanja za upravljalce ladij povečali za 0,7 milijona EUR, vendar jih bodo presegli prihranki pri upravnih stroških, ki bodo znašali 4,8 milijona EUR.</p>
Kakšen bo vpliv na MSP in konkurenčnost?
<p>Predlagana razširitev področja uporabe direktive na večja ribiška plovila v okviru prednostni možnosti politike je „pomembna“ za MSP. Dodatni stroški izvrševanja za upravljalce ribiških plovil so ocenjeni na 0,03 milijona EUR v letu 2030 in 0,05 milijona EUR v letu 2050, vendar bodo pozitivno vplivali na varnost upravljalcev ribiških plovil.</p>
Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?
<p>Poleg neto stroškov za organe pomorske inšpekcije države pristanišča, ki so v prednostni možnosti politike glede na izhodiščno vrednost ocenjeni na 9,5 milijona EUR, bodo stroški prilagajanja zaradi elektronskih spričeval za države zastave znašali 4,8 milijona EUR.</p>
Bo imela pobuda druge pomembnejše učinke?
<p>Ker se bo v vsej Uniji ohranjala enako visoka raven varnosti, bo to pozitivno vplivalo na notranji trg in konkurenčnost.</p>
Sorazmernost
<p>Prednostna možnost politike ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje splošnih ciljev politike.</p>
D. Spremljanje
Kdaj se bo politika pregledala?
<p>Politika bo pregledana ob zagotovitvi ustreznega časovnega obdobja po sprejetju predloga, v katerem se bodo izrazili učinkovitost ukrepov in njihovi učinki. Komisija/EMSA bo preverila ustrezno izvajanje inšpekcijskih pregledov in nalaganje poročil v podatkovno zbirko. EMSA bo še naprej obiskovala države članice, kar bo omogočilo horizontalne analize.</p>