ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 21.1.2009
SEC(2009) 47

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

που συνοδεύει την

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ

Έκθεση σχετικά με την εκτίμηση επιπτώσεων των διαφόρων επιλογών για την απλούστευση/μείωση/κατάργηση των διοικητικών διαδικασιών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και για την υλοποίηση ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια

ΣΥΝΟΨΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

{COM(2009) 11 τελικό}
{SEC(2009) 46}

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ταχεία ανάπτυξη των οδικών μεταφορών με βαρέα οχήματα και η συναφής συμφόρηση, τα ατυχήματα και η ρύπανση αποτελούν τα κύρια οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, τα οποία αναμένεται να αντιμετωπίσει η πολιτική προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η Ευρώπη χρειάζεται ένα αποδοτικό σύστημα συντροπικών μεταφορών, το οποίο θα συνδυάζει τα οφέλη όλων των τρόπων μεταφοράς, ώστε να διατηρηθεί και να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα και ευημερία της σύμφωνα με το θεματολόγιο της Λισαβόνας και την ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών.

Οι πολύπλοκες διοικητικές διαδικασίες αποτελούν τροχοπέδη για την ταχύτερη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Οι σχετικές διοικητικές διαδικασίες έχουν αρνητικές οικονομικές συνέπειες, ιδίως κόστη που συνδέονται με τις διοικητικές καθυστερήσεις, τους συχνούς ή τακτικούς ελέγχους και τον χρόνο που καταναλώνεται στην προετοιμασία εγγράφων και διαδικασιών. Η πολυπλοκότητα αυτή μειώνει, επίσης, την ελκυστικότητα αυτού του τρόπου μεταφοράς και έχει ως επακόλουθο να μη μπορούν να συμβάλουν πλήρως οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην αποδοτικότητα και βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.

Ενώ η άρση των εμποδίων στις χερσαίες μεταφορές έχει επιτέλους καταστεί πραγματικότητα, η εσωτερική αγορά σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση παραμένει μέχρι στιγμής ημιτελής όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Στο πλαίσιο της έννοιας του Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών Χωρίς Εμπόδια, οι υπηρεσίες της Επιτροπής έχουν αξιολογήσει τις κύριες διοικητικές διαδικασίες και τις διαδικασίες τεκμηρίωσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, με στόχο την απλούστευση, μείωση ή, όποτε αυτό είναι δυνατό, την εξάλειψή τους για τις μεταφορικές εργασίες μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ.

Ειδικότερα εξετάστηκαν οι ακόλουθες διαδικασίες:

- Τελωνειακές διαδικασίες (συμπεριλαμβανομένων των απλουστευμένων διαδικασιών)·
- Διαδικασίες υποβολής αναφορών για τα πλοία·
- Κτηνιατρικές και φυτοϋγειονομικές διαδικασίες·
- Μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων·

Εξετάστηκαν επίσης περαιτέρω επιβοηθητικοί παράγοντες (enablers):

- Ηλεκτρονική διαβίβαση διοικητικών δεδομένων·
- Ενιαία θυρίδα για όλες τις διοικητικές διατυπώσεις·
- Υπηρεσία ενιαίας εξυπηρέτησης για τους ελέγχους·
- Πιστοποιητικά εξαίρεσης πλοήγησης·

- Εναλλακτική διοικητική γλώσσα·
- Ειδικοί χώροι για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στους λιμένες.

Οι πολιτικές επιλογές που εξετάστηκαν ήταν οι εξής:

– Το στάτους κβο ως βασικό σενάριο·

– Η κατά περίπτωση απλούστευση μεμονωμένων διοικητικών διατυπώσεων·

– Δράση βάσει συντονισμένης δέσμης μέτρων για την απλούστευση, τη μείωση και, όποτε αυτό είναι δυνατό, την κατάργηση των διατυπώσεων για τα πλοία που κινούνται μεταξύ λιμένων της ΕΕ, σύμφωνα με το υπόδειγμα της εσωτερικής αγοράς που προσφέρουν οι χερσαίες μεταφορές.

Η εκτίμηση επιπτώσεων των επιλογών αυτών βασίστηκε σε πολλές παραδοχές που επελέγησαν με προσεκτική συνεκτίμηση των συνεισφορών όλων των ενδιαφερόμενων φορέων. Η εκτίμηση απέδειξε με επαρκή βαθμό εμπιστοσύνης ότι η διοικητική απλούστευση αποφέρει σαφή οφέλη και ότι ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών δεν θα πρέπει να αποκλειστεί από το γενικό καθεστώς ελεύθερης κυκλοφορίας που ισχύει για τις χερσαίες μεταφορές.

Η πρωτοβουλία έτυχε της πλήρους υποστήριξης των ενδιαφερόμενων φορέων και αποτελεί ένα από τους ακρογωνιαίους λίθους της πρόσφατης ανακοίνωσης για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, της καλούμενης και «το Γαλάζιο Βιβλίο». Οι ενδιαφερόμενοι φορείς θεώρησαν ότι όχι μόνο οι πραγματικές καθυστερήσεις, αλλά και ο κίνδυνος καθυστερήσεων αποτελούν σημαντικά αντικίνητρα για τη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η αξιοπιστία και η χρονική ακρίβεια είναι οι σημαντικότεροι παράγοντες και θα βελτιωθούν χάρη στα προτεινόμενα μέτρα με μάλλον μέτριο κόστος για την κοινωνία. Η ευθυγράμμιση των διοικητικών διατυπώσεων που εφαρμόζονται στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές με τους άλλους τρόπους μεταφοράς θα προσελκύσει περισσότερους μεταφορείς στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ως εκ τούτου, προτείνεται να εγκρίνει η Επιτροπή ένα σχέδιο δράσης για την απλούστευση των υφιστάμενων διοικητικών διαδικασιών και την κατάργηση ορισμένων από αυτές. Το σχέδιο δράσης περιλαμβάνει βραχυπρόθεσμα μέτρα:

– Εξορθολογισμός των σχετικών με τα πλοία και των σχετικών με τα εμπορεύματα δηλώσεων και εντύπων που απαιτούνται από τις οδηγίες 2002/6/ΕΚ (διατυπώσεις για τα πλοία κατά τον κατάπλου και απόπλου από τους λιμένες), 2000/59/ΕΚ (παραλαβή αποβλήτων και καταλοίπων), 2002/59/ΕΚ (παρακολούθηση σκαφών) και από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004 (προστασία της ναυτιλίας).

– Κατάργηση των συστηματικών ελέγχων και των αιτήσεων υποβολής εγγράφων από τα Τελωνεία για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται δια θαλάσσης μεταξύ κοινοτικών λιμένων σύμφωνα με τα ισχύοντα για τις χερσαίες μεταφορές. Το μέτρο

θα απαιτήσει τροποποίηση των εκτελεστικών διατάξεων του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα[1] και αναμένεται να τεθεί σε ισχύ έως το 2010.

– Όσον αφορά τη νομοθεσία σχετικά με τα κτηνιατρικά και τα φυτοϋγειονομικά προϊόντα, αναμένεται να εκδοθούν κατευθυντήριες γραμμές το 2009 με στόχο την επιτάχυνση των ελέγχων εγγράφων βάσει των οδηγιών 89/662/ΕΟΚ[2], 90/425/ΕΟΚ[3] και 2000/29/ΕΚ[4].

Θα χρειαστεί επίσης να εφαρμοστούν περαιτέρω μέτρα, και συγκεκριμένα:

– Διεύρυνση της ηλεκτρονικής διαβίβασης διοικητικών δεδομένων·

– Δημιουργία διοικητικής υπηρεσίας ενιαίας εξυπηρέτησης·

– Απλούστευση των θαλάσσιων μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων με εφαρμογή εκ μέρους των κρατών μελών της ΕΕ της ισοδυναμίας μεταξύ ορισμένων κανόνων του κώδικα IMDG (μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια θαλάσσης) και εκείνων του ADR/RID (μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων οδικώς / σιδηροδρομικώς).

Τα δύο πρώτα μέτρα θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και να συντονιστούν στο πλαίσιο ευρύτερων προτάσεων, ιδίως εκείνων που πρόκειται να περιληφθούν στο σχέδιο δράσης για την εγκατάσταση συστημάτων e-maritime (ηλεκτρονικής ναυτιλίας) το 2009.

Επιπλέον, πρέπει να διατυπωθούν συστάσεις να εφαρμόζουν τα κράτη μέλη περαιτέρω μέτρα, κάθε φορά που οι τοπικές συνθήκες επιτρέπουν να γίνεται αυτό αποτελεσματικά, και συγκεκριμένα:

– Συντονισμός των επιθεωρήσεων που διενεργούνται στους λιμένες από τις διάφορες διοικητικές υπηρεσίες («διοικητική υπηρεσία ενιαίας εξυπηρέτησης»)·

– Επέκταση του πεδίου εφαρμογής των πιστοποιητικών εξαίρεσης πλοήγησης·

– Καθιέρωση χρήσης της γλώσσας που χρησιμοποιείται περισσότερο στη ναυτιλία, ως εναλλακτικής δυνατότητας στη χρήση των εθνικών γλωσσών για την επικοινωνία με τις διοικητικές υπηρεσίες·

– Δημιουργία ειδικών χώρων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στους λιμένες, στις περιπτώσεις που αυτό μπορεί να διευκολύνει τις εργασίες αυτού του τρόπου μεταφοράς.

---

[1] Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου της 12ης Οκτωβρίου 1992 και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 450/2008 της 23ης Απριλίου 2008 περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα· ΕΕ L 145 της 4.6.2008, σ. 1

[2] Οδηγία 89/662/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 1989 σχετικά με τους κτηνιατρικούς ελέγχους που εφαρμόζονται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο με προοπτική την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς· ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 13.

[3] Οδηγία 90/425/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1990 σχετικά με τους κτηνιατρικούς και ζωοτεχνικούς ελέγχους που εφαρμόζονται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο ορισμένων ζώντων ζώων και προϊόντων με προοπτική την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς· ΕΕ L 224 της 18.8.1990, σ. 29

[4] Οδηγία 2000/29/ΕΚ του Συμβουλίου, της 8ης Μαΐου 2000, περί μέτρων κατά της εισαγωγής στην Κοινότητα οργανισμών επιβλαβών για τα φυτά ή τα φυτικά προϊόντα και κατά της εξάπλωσής τους στο εσωτερικό της Κοινότητας· ΕΕ L 169 της 10.7.2000, σ. 1

Ο συνδυασμός αυτός και η συντονισμένη εφαρμογή των μέτρων θα επιτρέψουν εξοικονόμηση δαπανών και κέρδη παραγωγικότητας, ενώ παράλληλα θα διατηρηθεί η διαθεσιμότητα των βασικών πληροφοριών.

Οι πληροφορίες για τα εμπορεύματα στο πλαίσιο της τελωνειακής και άλλων ειδών επιτήρησης (ζωικών προϊόντων, κτηνιατρικής και φυτοϋγειονομικής) θα πρέπει και πάλι να είναι διαθέσιμες και θα πρέπει να προσκομίζονται κατά τους δειγματοληπτικούς ελέγχους.

Η δέσμη μέτρων θα επιτρέψει μείωση του διοικητικού φόρτου που εκτιμάται σε 2,4 δισ. ευρώ και περιβαλλοντικά οφέλη που εκτιμώνται σε 182-365 εκατομμύρια ευρώ κατά την περίοδο 2009-2040. Το κόστος της κατάρτισης, της ανάπτυξης και της εφαρμογής των μέτρων εκτιμάται σε 617 εκατομμύρια ευρώ. Το κόστος αυτό θα επιμεριστεί στους οικονομικούς παράγοντες, κυρίως στις λιμενικές αρχές και στις μεταφορικές εταιρείες. Το κόστος για τις εθνικές διοικήσεις θα είναι αμελητέο.

Η προσέγγιση δεν ενέχει τον κίνδυνο υποβάθμισης των προτύπων και έτσι διαφυλάσσει τους θεμελιώδεις στόχους των τελωνειακών και των συναφών με την ασφάλεια κανονισμών.

Θα συμβάλει στη μείωση του κόστους για τις επιχειρήσεις σε πολλά κράτη μέλη και, κατά συνέπεια, για τους καταναλωτές.