EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 2009 1 21
SEK(2009) 47

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

pridedamas prie

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl į Bendrijos valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams taikomų pranešimo formalumų ir Direktyvos 2002/6/EB panaikinimo

Įvairių galimybių, kaip supaprastinti pakrančių laivybos administracines procedūras, sumažinti jų skaičių arba jas panaikinti ir kaip įgyvendinti Europos jūrų transporto erdvės be kliūčių projektą, poveikio ataskaita

POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

{KOM(2009) 11 galutinis}
{SEK(2009) 46}

SANTRAUKA

Sparčiai didėjanti sunkiojo kelių transporto apimtis bei su tuo susijusios automobilių spūstys, avarijos ir tarša yra pagrindinės ekonominės, socialinės ir aplinkosaugos problemos, kurias numatoma spręsti pasitelkus pakrančių laivybos skatinimo politiką. Europai reikia veiksmingos įvairiarūšio transporto sistemos, kurioje būtų suderinti visų transporto rūšių privalumai, siekiant išlaikyti ir padidinti jos konkurencingumą ir gerovę pagal Lisabonos darbotvarkę ir pagal Europos transporto politikos Baltosios knygos laikotarpio vidurio peržiūrą.

Pakrančių laivybą greičiau plėtoti trukdo sudėtingos administracinės procedūros. Šios administracinės procedūros turi neigiamų ekonominių pasekmių, visų prima dėl administracinių reikalų tvarkymo, dažnai atliekamų arba nuolatinių patikrinimų atsiranda sąnaudų, o dokumentams ir procedūroms parengti reikia laiko. Dėl sudėtingų procedūrų ši transporto rūšis tampa mažiau populiari, o pakrančių laivyba negalima visapusiškai pasinaudoti siekiant, kad Europos transporto sistema būtų veiksmingesnė ir tvaresnė.

Sausumos transporto kliūtys jau pašalintos, tačiau pakrančių laivybos vidaus rinka visoje Europos Sąjungoje dar nesukurta.

Pagal Europos jūrų transporto erdvės be kliūčių koncepciją Komisijos tarnybos įvertino pagrindines pakrančių laivybos administracines ir dokumentų procedūras, ketindamos jas supaprastinti, sumažinti jų skaičių arba, jei galima, jas panaikinti tarp dviejų ES uostų vykdomai transporto veiklai.

Visų pirma išnagrinėtos:

- muitinės procedūros (įskaitant supaprastintas procedūras);
- laivų pranešimų procedūros;
- veterinarinės ir fitosanitarinės procedūros;
- pavojingųjų krovinių vežimo procedūros.

Apsvarstyti ir kiti galimi patobulinimai:

- elektroninis administracinių duomenų perdavimas;
- „vieno langelio“ principu atliekami visi administraciniai formalumai;
- viena įvairių rūšių kontrolės įstaiga;
- atleidimo nuo locmanų patarnavimų liudijimai;
- alternatyvi administracinė kalba;
- specialios uostų teritorijos pakrančių laivybai.

Išnagrinėtos šios politikos galimybės:

– *status quo,* kaip bazinis scenarijus;

– kiekvienu konkrečiu atveju reikalaujamų pavienių administracinių formalumų supaprastinimas;

– veiksmai, pagrįsti suderintu priemonių paketu, kuriuo pagal sausumo transporto vidaus rinkos modelį supaprastinami tarp ES uostų plaukiojantiems laivams nustatyti formalumai, sumažinamas tokių formalumų skaičius arba, jei galima, jie panaikinami.

Šių galimybių poveikio vertinimas pagrįstas daugybe prielaidų, padarytų kruopščiai svarstant visų suinteresuotųjų šalių pateiktus atsiliepimus. Vertinant pakankamai įsitikinta, kad administracinių procedūrų supaprastinimas bus aiškiai naudingas, o jūrų transporto sektorius neturėtų būti paliktas už sausumos transportui nustatyto bendrojo laisvo judėjimo režimo ribų.

Susijusios suinteresuotosios šalys visiškai pritarė šiai iniciatyvai – vienam iš pagrindinių neseniai paskelbto integruotos jūrų politikos komunikato „Mėlynoji knyga“ punktų. Suinteresuotosios šalys manė, kad paskatų naudotis pakrančių laivyba trūksta ne vien dėl realių trukdymų, bet ir dėl rizikos, kad tokių trukdymų gali pasitaikyti. Pasiūlytomis priemonėmis už saikingą visuomenės mokamą kainą bus pagerintas patikimumas ir punktualumas (svarbiausi veiksniai). ES vidaus jūrinio transporto administracinius formalumus suderinus su kitomis transporto rūšimis, jūrų transportas pritrauks daugiau krovinių siuntėjų.

Todėl siūloma, kad Komisija priimtų veiksmų planą galiojančioms administracinėms procedūroms supaprastinti ir kai kurioms iš jų panaikinti. Veiksmų planą sudaro trumpalaikės priemonės:

– Tobulinamos su laivais ir su kroviniais susijusios ataskaitos ir formos, privalomos pagal Direktyvas 2002/6/EB (į uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams nustatyti pranešimo formalumai), 2000/59/EB (atliekų ir krovinių likučių priėmimas), 2002/59/EB (laivų stebėsena) ir Reglamentą (EB) Nr. 725/2004 (laivybos saugumas).

– Kaip ir sausumos transportui, panaikinama nuolatinė tarp ES uostų vežamų krovinių muitinės kontrolė ir dokumentų tikrinimas. Dėl šios priemonės, kuri turėtų įsigalioti iki 2010 m., reikės keisti Bendrijos muitinės kodekso[1] įgyvendinimo nuostatas.

– 2009 m. reikėtų priimti gaires dėl veterinarinių ir fitosanitarinių produktų teisės aktų, kad dokumentų patikrinimas pagal Direktyvas 89/662/EEB[2], 90/425/EEB[3] ir 2000/29/EB[4] vyktų sparčiau.

---

1 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92 ir 2008 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 450/2008, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą; OL L 145, 2008 6 4, p. 1.

2 1989 m. gruodžio 11 d. Tarybos direktyva dėl veterinarinių patikrinimų, taikomų Bendrijos vidaus prekyboje, siekiant sukurti vidaus rinką; OL L 395, 1989 12 30, p. 13.

3 1990 m. birželio 26 d. Tarybos direktyva 90/425/EEB dėl Bendrijos vidaus prekyboje tam tikrais gyvūnais ir produktais taikomų veterinarinių ir zootechninių patikrinimų, siekiant užbaigti vidaus rinkos kūrimą; OL L 224, 1990 8 18, p. 29.

Be to, reikėtų įgyvendinti daugiau palengvinimo priemonių, t. y.:

– tobulinti elektroninį administracinių duomenų perdavimą;

– sukurti „vieno langelio“ principu veikiančią sistemą administraciniams reikalams tvarkyti;

– pasiekus, kad ES valstybėse narėse kai kurios IMDG (pavojingųjų krovinių vežimas jūra) taisyklės būtų lygiavertės ADR/RID (pavojingųjų krovinių vežimas keliais arba geležinkeliais) taisyklėms, supaprastinti pavojingųjų krovinių vežimą jūromis.

Pirmosios dvi priemonės galėtų būti įgyvendinamos ir derinamos laikantis platesnių pasiūlymų, ypač tų pasiūlymų, kurie bus įtraukti į 2009 m. e. laivybos sistemų įdiegimo veiksmų planą.

Be to, turėtų būti rekomenduojama, kad tolesnes palengvinimo priemones valstybės narės įgyvendintų, kai tik yra sąlygos tai atlikti veiksmingai, t. y.:

– derinti įvairių administracinių tarnybų uostuose atliekamus patikrinimus („viena įstaiga visiems administraciniams reikalams“);

– išplėsti atleidimo nuo locmanų patarnavimų liudijimų taikymo sritį;

– administracinius reikalus imti tvarkyti alternatyvia nacionalinei (-ėms) kalbai (-oms) laivyboje dažniausiai vartojama kalba;

– uostuose sukurti specialias teritorijas pakrančių laivybai, jei dėl to palengvėtų pakrančių laivybos veikla.

Pasirinkus šį priemonių derinį ir koordinuotai įgyvendinant pačias priemones, bus taupomos lėšos ir gaunama produktyvumo nauda bei užtikrintas svarbiausios informacijos prieinamumas.

Apie krovinius, kuriems taikoma muitinės arba kitokia kontrolė (gyvulinės kilmės, veterinariniai ir fitosanitariniai produktai), informacija ir toliau bus renkama, ją reikės pateikti atrankinei kontrolei.

Įgyvendinus priemonių paketą, 2009–2040 m. administracinė našta bus apytiksliai sumažinta 2,4 mlrd. EUR, o apskaičiuota nauda aplinkai sieks 182–365 mln. EUR. Apskaičiuotos priemonių kūrimo, plėtros ir įgyvendinimo išlaidos sieks 617 mln. EUR. Jas pasidalys ūkinės veiklos vykdytojai, pirmiausia uostų direkcijos ir laivybos bendrovės. Nacionalinių valdžios institucijų išlaidos bus nedidelės.

Dėl šios strategijos nekyla pavojus, kad bus sumažinti standartiniai reikalavimai, todėl ji nekeičia pagrindinių su muitinėmis ir sauga susijusių reglamentų tikslų.

Keliose valstybėse narėse ji padėtų sumažinti įmonių sąnaudas, o ateityje – vartotojų išlaidas.

---

[4] 2000 m. gegužės 8 d. Tarybos direktyva 2000/29/EB dėl apsaugos priemonių nuo augalams ir augaliniams produktams kenksmingų organizmų įvežimo į Bendriją ir išplitimo joje; OL L 169, 2000 7 10, p. 1.