KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.1.2009
SEK(2009) 47

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

uzupełniający

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich Wspólnoty i uchylająca dyrektywę 2002/6/WE

Sprawozdanie z oceny skutków poszczególnych wariantów mających na celu uproszczenie/ograniczenie/zniesienie procedur administracyjnych w dziedzinie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz utworzenie europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier

STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

{KOM(2009) 11 wersja ostateczna}
{SEK(2009) 46}

STRESZCZENIE

Szybki rozwój ciężkiego transportu drogowego i związane z nim zatory komunikacyjne, wypadki i zanieczyszczenie to główne problemy ekonomiczne, społeczne i środowiskowe, których rozwiązaniu ma służyć polityka wspierająca żeglugę morską bliskiego zasięgu. Europa potrzebuje wydajnego współmodalnego systemu transportowego, łączącego zalety wszystkich rodzajów transportu, w celu utrzymania i zwiększenia konkurencyjności i dobrobytu zgodnie z agendą lizbońską i przeglądem średniookresowym białej księgi dotyczącej transportu.

Złożone procedury administracyjne utrudniają szybszy rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Stosowane procedury administracyjne wywołują negatywne skutki gospodarcze, w szczególności koszty związane z opóźnieniami administracyjnymi, częstymi lub regularnymi kontrolami oraz nakładami czasowymi na przygotowywanie dokumentacji i procedur. Złożoność ta zmniejsza też atrakcyjność tego rodzaju transportu i sprawia, że żegluga morska bliskiego zasięgu nie może w pełni przyczyniać się do wydajnego i zrównoważonego charakteru europejskiego systemu transportowego.

O ile przeszkody w transporcie lądowym zostały w końcu rzeczywiście usunięte, to w przypadku żeglugi morskiej bliskiego zasięgu rynek wewnętrzny Unii Europejskiej nie funkcjonuje jeszcze w sposób w pełni zadowalający.

Zgodnie z koncepcją europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier służby Komisji dokonały oceny głównych procedur administracyjnych i dokumentacyjnych w dziedzinie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, z myślą o ich uproszczeniu, ograniczeniu lub, jeżeli to możliwe, zniesieniu w przypadku operacji transportowych prowadzonych między dwoma portami UE.

Przeanalizowano w szczególności następujące procedury:

- procedury celne (w tym procedury uproszczone);
- procedury sprawozdawcze dotyczące statków;
- procedury weterynaryjne i fitosanitarne;
- przewóz towarów niebezpiecznych.

Rozważono również następujące ułatwienia:

- przekazywanie danych administracyjnych drogą elektroniczną;
- punkt kompleksowej obsługi dla wszystkich formalności administracyjnych;
- punkt kompleksowej obsługi do celów kontroli;
- świadectwa zwolnienia z pilotażu;
- alternatywny język administracyjny;
- obszary w portach zarezerwowane dla żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.

Rozważono następujące warianty działania:

– utrzymanie stanu obecnego jako scenariusz stanowiący punkt odniesienia;

– indywidualne upraszczanie poszczególnych formalności administracyjnych;

– działanie na podstawie skoordynowanego pakietu środków upraszczających, ograniczających oraz, gdy to możliwe, znoszących formalności dotyczące statków prowadzących żeglugę między portami UE, zgodnie z modelem rynku wewnętrznego stosowanym w transporcie lądowym.

Ocena skutków tych wariantów była oparta na wielu założeniach, których dokonano po starannym rozważeniu opinii wszystkich zainteresowanych stron. Wykazała ona z dostateczną pewnością, że uproszczenie administracyjne przynosi wyraźne korzyści oraz że sektor transportu morskiego nie powinien być wyłączony z powszechnego systemu swobodnego przemieszczania się, jaki funkcjonuje w przypadku transportu lądowego.

Inicjatywa otrzymała pełne poparcie zainteresowanych stron i jest jednym z podstawowych założeń niedawno przedstawionej błękitnej księgi – komunikatu w sprawie zintegrowanej polityki morskiej. Zainteresowane strony uznały, że nie tylko faktyczne opóźnienia, ale również ryzyko opóźnień stanowi istotny czynnik zniechęcający do korzystania z żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Niezawodność i punktualność mają najistotniejsze znaczenie i zostaną poprawione za pomocą proponowanych środków, przy raczej umiarkowanych kosztach dla społeczeństwa. Dostosowanie formalności administracyjnych stosowanych w wewnątrzunijnym transporcie morskim do innych rodzajów transportu sprawi, że więcej załadowców zainteresuje się korzystaniem z transportu morskiego.

Proponuje się zatem, aby Komisja przyjęła plan działania w celu uproszczenia istniejących procedur administracyjnych i zniesienia niektórych z nich. Plan działania obejmuje następujące środki krótkoterminowe:

– racjonalizacja sprawozdawczości i formularzy związanych ze statkami i towarami, wymaganych zgodnie z dyrektywami 2002/6/WE (formalności dla statków wchodzących do / wychodzących z portów), 2000/59/WE (odbiór odpadów i pozostałości), 2002/59/WE (monitorowanie statków) oraz rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 (ochrona na morzu);

– zniesienie systematycznych kontroli i wezwań do przedstawienia dokumentacji, dokonywanych przez organy celne, dotyczących towarów przewożonych drogą morską między portami UE, zgodnie z zasadami stosowanymi w transporcie lądowym; środek ten będzie wymagał zmiany przepisów wykonawczych do wspólnotowego kodeksu celnego[1] i powinien wejść w życie do 2010 r.;

– w odniesieniu do prawodawstwa dotyczącego produktów weterynaryjnych i fitosanitarnych – w 2009 r. należy przyjąć wytyczne, aby przyspieszyć kontrole

[1] Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 450/2008 z dnia 23 kwietnia 2008 r. ustanawiające wspólnotowy kodeks celny; Dz.U. L 145 z 4.6.2008, s. 1.

dokumentacji przewidziane w dyrektywach 89/662/EWG[2], 90/425/EWG[3] i 2000/29/WE[4].

Należałoby także wprowadzić dalsze środki wspomagające, takie jak:

– poprawa przekazywania danych administracyjnych drogą elektroniczną;

– utworzenie punktu kompleksowej obsługi do spraw administracyjnych;

– uproszczenie transportu morskiego towarów niebezpiecznych poprzez wprowadzenie w państwach członkowskich UE równoważności niektórych przepisów IMDG (przewóz towarów niebezpiecznych drogą morską) i przepisów ADR/RID (przewóz towarów niebezpiecznych drogą lądową/koleją).

Dwa pierwsze spośród tych środków mogłyby być wdrażane i koordynowane w ramach wniosków o szerszym zakresie, w szczególności wniosków, które w 2009 r. zostaną uwzględnione w planie działania dotyczącym stosowania elektronicznych systemów administracji morskiej.

Ponadto należy zalecić państwom członkowskim, aby wprowadzały – gdy tylko warunki lokalne pozwolą to skutecznie czynić – dalsze środki wspomagające, takie jak:

– koordynacja inspekcji prowadzonych w portach przez różne służby administracyjne („punkt kompleksowej obsługi administracyjnej”);

– rozszerzenie zakresu świadectw zwolnienia z pilotażu;

– wprowadzenie języka najczęściej używanego na morzu jako alternatywy dla języka(-ów) krajowego(-ych) w komunikacji administracyjnej;

– utworzenie w portach obszarów zarezerwowanych dla żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, w przypadkach gdy może to ułatwić funkcjonowanie tego rodzaju transportu.

Połączenie i skoordynowane wdrażanie tych środków przyniesie oszczędność kosztów i zyski wynikające ze zwiększonej produktywności, przy jednoczesnym utrzymaniu dostępności istotnych informacji.

Informacje dotyczące towarów podlegających kontroli celnej i kontrolom innego rodzaju (produkty pochodzenia zwierzęcego, weterynaryjne i fitosanitarne) byłyby nadal dostępne i należałoby przedstawiać je w ramach kontroli na miejscu.

---

[2] Dyrektywa Rady z dnia 11 grudnia 1989 r. dotycząca kontroli weterynaryjnych w handlu wewnątrzwspólnotowym w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego; Dz.U. L 395 z 30.12.1989, s. 13.

[3] Dyrektywa Rady 90/425/EWG z dnia 26 czerwca 1990 r. dotycząca kontroli weterynaryjnych i zootechnicznych mających zastosowanie w handlu wewnątrzwspólnotowym niektórymi żywymi zwierzętami i produktami w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego; Dz.U. L 224 z 18.8.1990, s. 29.

[4] Dyrektywa Rady 2000/29/WE z dnia 8 maja 2000 r. w sprawie środków ochronnych przed wprowadzaniem do Wspólnoty organizmów szkodliwych dla roślin lub produktów roślinnych i przed ich rozprzestrzenianiem się we Wspólnocie; Dz.U. L 169 z 10.7.2000, s. 1.

Pakiet umożliwi ograniczenie obciążenia administracyjnego szacowane na 2,4 mld EUR oraz korzyści środowiskowe szacowane na 182-365 mln EUR w latach 2009-2040. Koszty opracowania, rozwoju i stosowania środków szacuje się na 617 mln EUR. Byłyby one rozdzielone między podmioty gospodarcze, głównie organy portowe i towarzystwa żeglugowe. Koszty dla administracji krajowych byłyby znikome.

Podejście to nie grozi obniżeniem standardów, a tym samym jest zgodne z zasadniczymi celami uregulowań w dziedzinie ceł i bezpieczeństwa.

Pomogłoby ono obniżyć koszty ponoszone w niektórych państwach członkowskich przez przedsiębiorstwa, a w konsekwencji przez konsumentów.