KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 21.1. 2009
SEC(2009) 47

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

Spremni dokument k

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali izplujejo iz njih in o razveljavitvi Direktive 2002/6/ES

Poročilo o oceni učinka različnih opcij za poenostavitev/zmanjšanje/ukinitev upravnih postopkov za pomorski promet na kratkih razdaljah in za uresničevanje evropskega prostora za pomorski prevoz brez ovir

POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA

{COM(2009) 11 konč.}
{SEC(2009) 46}

POVZETEK

Hitra rast težkega cestnega prometa in z njo povezani zastoji, nesreče in onesnaženje so glavni gospodarski, družbeni in okoljski problemi, za katere se pričakuje, da jih bo obravnavala politika za spodbujanje pomorskega prometa na kratkih razdaljah. Evropa potrebuje učinkovit sistem somodalnega prevoza, ki povezuje prednosti vseh vrst prevoza, da ohrani in poveča svojo konkurenčnost in uspešnost v skladu z lizbonsko strategijo in srednjeročnim pregledom iz bele knjige o evropski prometni politiki.

Zapleteni upravni postopki preprečujejo, da bi se pomorski promet na kratkih razdaljah razvijal hitreje. Zadevni upravni postopki imajo negativne gospodarske posledice, zlasti stroške, ki so povezani z upravnimi zaostanki, pogostimi ali rednimi kontrolami in časom, ki se porabi za pripravo dokumentacije in postopkov. Ta zapletenost tudi zmanjšuje privlačnost te vrste prevoza in povzroča, da pomorski promet na kratkih razdaljah k učinkovitosti in trajnostni naravi evropskega prometnega sistema ne more prispevati toliko, kolikor bi lahko.

Medtem ko so bile ovire pri kopenskem prevozu naposled odstranjene, pa je notranji trg po vsej Evropski uniji za zdaj nepopoln glede pomorskega prometa na kratkih razdaljah.

V okviru zamisli evropskega prostora za pomorski prevoz brez ovir so službe Komisije ocenile glavne upravne in dokumentarne postopke pri pomorskem prometu na kratkih razdaljah, z namenom, da bi se poenostavili, zmanjšali ali, kadar je mogoče, ukinili za prevoze med dvema pristaniščema EU.

Zlasti so bili pregledani naslednji postopki:

- carinski postopki (vključno s poenostavljenimi postopki);
- postopki poročanja za ladje;
- veterinarski in fitosanitarni postopki;
- prevoz nevarnega blaga.

Proučene so bile tudi nadaljnje možnosti za izboljšanje stanja:

- elektronski prenos upravnih podatkov;
- eno samo okence za vse upravne formalnosti;
- ureditev vsega v zvezi s kontrolami na enem samem mestu;
- potrdila o oprostitvi pilotaže;
- alternativni upravni jezik;
- posebna območja v pristaniščih, namenjena za pomorski promet na kratkih razdaljah.

Proučene so bile naslednje možnosti politike:

– status quo kot izhodiščni scenarij;

– poenostavitev vsake od upravnih formalnosti posebej;

– delovanje na podlagi usklajenega niza ukrepov, ki poenostavljajo, zmanjšujejo in, kadar koli je mogoče, ukinjajo formalnosti za plovila, ki plujejo med pristanišči EU, v skladu z modelom notranjega trga, ki obstaja za kopenski promet.

Ocena učinka teh opcij je temeljila na mnogih predpostavkah, pri katerih so bili skrbno upoštevani prispevki vseh zainteresiranih strani. Z zadostno zanesljivostjo je pokazala, da upravna poenostavitev prinaša jasne koristi in da sektor pomorskega prometa ne bi smel biti izključen iz splošnega režima prostega gibanja, ki velja za kopenski promet.

Pobudo so v celoti podprle vpletene zainteresirane strani in je ena od temeljev nedavnega Sporočila o celostni pomorski politiki, tako imenovane modre knjige. Zainteresirane strani so menile, da so ne le sedanji zaostanki ampak tudi tveganja za zaostanke pomemben dejavnik, ki odvrača od uporabe pomorskega prometa na kratkih razdaljah. Zanesljivost in točnost sta najpomembnejša dejavnika in na podlagi predlaganih ukrepov se bosta izboljšala ob razmeroma majhnih stroških za družbo. Uskladitev upravnih formalnosti, ki se uporabljajo za pomorski prevoz znotraj EU, s tistimi, ki se uporabljajo za druge vrste prevoza, bo pritegnila več vkrcevalcev v pomorski promet.

Zato se predlaga, da Komisija sprejme akcijski načrt, da poenostavi obstoječe upravne postopke in ukine nekatere od njih. Akcijski načrt vsebuje kratkoročne ukrepe:

– racionalizacijo poročanja in obrazcev za plovila in blago, ki jih zahtevajo Direktive 2002/6/ES (formalnosti za plovila, ki priplujejo v pristanišča in/ali izplujejo iz njih), 2000/59/ES (sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora), 2002/59/ES (spremljanje plovil) in Uredba (ES) št.°725/2004 (zaščita na ladjah in v pristaniščih);

– ukinitev carinskih sistematskih kontrol in zahtev po dokumentih za blago, ki se prevaža po morju med pristanišči EU, da se stanje uskladi s tistim v notranjem prometu. Ukrep bo zahteval spremembo izvedbene določbe Carinskega zakonika Skupnosti[1] in bi moral začeti veljati najpozneje leta 2010;

– glede zakonodaje za veterinarske in fitosanitarne proizvode bi bilo treba sprejeti smernice leta 2009, da se omogoči hitrejše izvajanje kontrol dokumentov iz Direktiv 89/662/EGS[2], 90/425/EGS[3] in 2000/29/ES[4].

Treba bi bilo izvesti tudi nadaljnje ukrepe za izboljšanje stanja, zlasti:

– spodbujanje elektronskega prenosa upravnih podatkov;

---

1 Uredba Sveta (EGS) št. 2913/92 z dne 12. oktobra 1992 in Uredba (ES) št. 450/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2008 o carinskem zakoniku Skupnosti; UL L 145, 4.6.2008, str. 1.

2 Direktiva Sveta z dne 11. decembra 1989 o veterinarskih pregledih v trgovini znotraj Skupnosti glede na vzpostavitev notranjega trga UL L 395, 30.12.1989, str. 13.

3 Direktiva Sveta 90/425/EGS z dne 26. junija 1990 o veterinarskih in zootehničnih pregledih, ki se zaradi vzpostavitve notranjega trga izvajajo v trgovini znotraj Skupnosti z nekaterimi živimi živalmi in proizvodi UL L 224, 18.8.1990, str. 29.

4 Direktiva Sveta 2000/29/ES z dne 8. maja 2000 o varstvenih ukrepih proti vnosu organizmov, škodljivih za rastline ali rastlinske proizvode, v Skupnost in proti njihovemu širjenju v Skupnosti; UL L 169, 10.7.2000, str. 1.

– vzpostavitev upravnega okenca, pri katerem bi bilo mogoče na enem mestu vse urediti;

– poenostavitev pomorskega prevoza nevarnega blaga, tako da se v državah članicah EU izvaja enakovrednost med nekaterimi pravili IMDG (prevoz nevarnega blaga po morju) in pravili ADR/RID (prevoz nevarnega blaga po cesti/železnici).

Prva dva ukrepa bi bilo mogoče izvajati in usklajevati v okviru širše zasnovanih predlogov, zlasti tistih, ki bodo vključeni v akcijski načrt za uvedbo e-pomorskih sistemov v letu 2009.

Poleg tega bi bilo treba izdati priporočila, naj države članice izvajajo nadaljnje pospeševalne ukrepe, vsakič ko lokalni pogoji to na učinkovit način omogočajo, namreč:

– usklajujejo inšpekcijske preglede, ki jih izvajajo v pristaniščih različne upravne službe („upravno okence, kjer se lahko vse uredi na enem mestu“);

– razširijo področje uporabe potrdil o oprostitvi pilotaže;

– uvedejo uporabo jezika, ki se najpogosteje uporablja na morju, kot alternative za nacionalni(-e) jezik(-e) pri upravnem sporočanju;

– uvedejo v pristaniščih območja, namenjena pomorskemu prometu na kratkih razdaljah, kjer bi to lahko olajšalo delovne operacije za to vrsto prometa.

Ta kombinacija ukrepov in njihovo usklajeno izvajanje bosta omogočila zmanjšanje stroškov in izboljšanje produktivnosti, hkrati pa ohranitev razpoložljivosti bistvenih informacij.

Informacije o blagu pod carinskim in drugim nadzorom (živalski, veterinarski in fitosanitarni izdelki) bi bile še na voljo in bi jih bilo treba pokazati ob pregledih na kraju samem.

Ta sveženj ukrepov bo omogočil zmanjšanje upravnega bremena, ocenjeno na 2,4 milijarde EUR, in okoljske koristi, ocenjene na 182–365 milijonov EUR, v obdobju 2009–2040. Ocenjuje se, da bodo stroški načrtovanja, razvijanja in izvajanja ukrepov znašali 617 milijonov EUR. Te stroške bi si delili nosilci gospodarskih dejavnosti, zlasti pristaniški organi in ladjarske družbe. Stroški za nacionalne uprave bi bili zanemarljivi.

Pri tem pristopu ne bi bilo tveganja, da se znižajo standardi, in bi se zato ohranili temeljni cilji uredb, povezanih s carino in varnostjo.

Ta pristop bi v številnih državah članicah pomagal znižati stroške za podjetja in s tem tudi za potrošnike.