КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 21.1.2009
SEC(2009) 47

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Придружаващ документ към

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи в и/или напускащи пристанищата на държавите-членки на Общността и отменяща Директива 2002/6/ЕО

Доклад за оценка на въздействието от различните варианти за опростяване/намаляване/премахване на административните процедури за морски транспорт на къси разстояния и за прилагане на европейско пространство за морски транспорт без бариери

ОБОБЩЕНИЕ НА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

{COM(2009) 11 окончателен}
{SEC(2009) 46}

Бързият растеж на тежкотоварния пътен транспорт и свързаните с това задръствания, катастрофи и замърсяване са главните икономически, социални и екологични проблеми, с които се очаква да се занимава политиката за насърчаване на морския транспорт на къси разстояния. Европа има нужда от ефикасна система на комбинирани начини на транспорт, които съчетават ползите от всички начини за поддържане и увеличаване на конкурентоспособността и благополучието му в съответствие с Лисабонската програма и средносрочния преглед на Бялата книга за Европейска транспортна политика.

Усложнените административни процедури пречат на морския транспорт на къси разстояния да се развива по-бързо. Включените административни процедури имат отрицателни икономически последствия, по-специално разходи, които са свързвани с административни забавяния, чести или редовни проверки и отнемащи време процедури за подготовка на документи и изпълнение. Тази сложност намалява също привлекателността на вида транспорт и води до извода, че морският транспорт на къси разстояния не може изцяло да допринесе за ефективността и устойчивостта на Европейската транспортна система.

Докато премахването на пречките пред наземния транспорт вече се превърна в реалност, вътрешният пазар на Европейския съюз засега е несъвършен по отношение на морския транспорт на къси разстояния.

С концепцията за европейско пространство за морски транспорт без бариери, службите на Комисията оцениха главните административни и документални процедури за морския транспорт на къси разстояния с оглед на опростяването, намаляването и, където е възможно, премахването им за транспортни операции между две пристанища в ЕС.

По-специално бяха разгледани следните процедури:

- Митнически процедури (включително опростени процедури);
- Процедури за докладване на корабите.
- Ветеринарни и фитосанитарни процедури;
- Превозване на опасни товари;

Като други фактори за успех бяха счетени също:

- Електронно предаване на административни данни;
- Едно гише за всички административни формалности;
- Система за пряк достъп за проверки;
- Удостоверения за освобождаване на лоцманите;
- Алтернативен административен език;

- Специално отделени пространства в пристанищата за морски транспорт на къси разстояния.

Вариантите на политика, които бяха разгледани, бяха:

– Непроменено положение като основен сценарий

– Опростяване на отделните административни формалности случай за случай;

– Действия въз основата на координиран набор от мерки за опростяване, намаляване и, където е възможно, премахване на формалностите за кораби, плаващи между пристанища в ЕС в съответствие с модела на вътрешния пазар, предложен от наземния транспорт.

Оценката на въздействието от тези варианти се основаваше на много предположения, направени след внимателно обмисляне на приноса от всички заинтересовани страни. Тя показа достатъчно убедително, че административното опростяване носи ясна полза и че секторът на морския транспорт не трябва да бъде изключван от общия режим за свободно движение, който се въвежда за наземния транспорт.

Инициативата получи пълна подкрепа от включените заинтересовани страни и тя е крайъгълен камък на последното съобщение относно интегрираната морска политика - „Синята книга“. Заинтересованите страни сметнаха, че не само сегашното забавяне, но и рискът от забавяне представлява значителен възпиращ фактор за използването на морския транспорт на къси разстояния. Надеждността и точността са най-важните фактори и те ще бъдат подобрени с предлаганите мерки при доста умерена себестойност за обществото. Привеждането на административните формалности за вътрешно-общностния морски транспорт в съответствие с другите видове транспорт ще привлече повече товародатели към морския транспорт.

Така се предлага Комисията да приеме план за действие за опростяване на съществуващите административни процедури и да премахне някои от тях. Планът за действия съдържа краткосрочни мерки:

– Рационализиране на докладването и формулярите, свързани с корабите и стоките, изисквани от директиви 2002/6/ЕО (формалности за кораби при пристигане/тръгване в/от пристанища), 2000/59/ЕО (за приемане на отпадъци и остатъци), 2002/59/ЕО (мониторинг на кораби) и Регламент (ЕО) № 725/2004 (морска безопасност).

– Премахване на системните проверки и документални искания от митниците за стоки, превозвани по море между пристанища в ЕС в съответствие с вътрешния транспорт. Мярката ще изисква изменение на разпоредбата за прилагане на Митническия код на Общността[1] и следва да бъде валидна до 2010 г.

– По отношение на законодателството относно ветеринарни и фитосанитарни продукти, насоки следва да бъдат приети през 2009 г., с цел ускоряване на

[1] Регламент (ЕИО) № 2913/92 на Съвета от 12 октомври 1992 г. и Регламент (ЕО) № 450/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2008 година за създаване на Митнически кодекс на Общността; ОВ L 145 от 4.6.2008 г., стр. 1.

документалните проверки в директиви 89/662/ЕИО[2], 90/425/ЕИО[3] и 2000/29/ЕО[4].

Ще трябва също да се приложат допълнителни разрешаващи мерки, а именно:

– Насърчаване на електронното предаване на административни данни;

– Организиране на едно гише за административни услуги;

– Опростяване на превоза по море на опасни стоки посредством използване в държавите-членки на ЕС на еквивалентността между някои правила на IMDG (превоз на опасни стоки по море) и тези на ADR/RID (превоз на опасни стоки по шосе/жп линии).

Първите две мерки биха могли да се приложат и координират с по-широки предложения, по-специално да се включат в плана за действие за разгръщането на електронни системи за морски транспорт през 2009 г.

В допълнение трябва да се препоръча държавите-членки да прилагат по-нататъшни мерки за подкрепа, всеки път когато условията по места позволяват ефикасното им изпълнение, а именно:

– Координиране на инспекциите, провеждани в пристанищата от различните административни служби („административно обслужване на едно гише“);

– Разширяване на приложното поле на удостоверенията за освобождаване на лоцманите;

– Въвеждане за административна комуникация на най-широко използвания в морето език като алтернатива на националния/ите език/ци;

– Създаване на специално отделени пространства в пристанищата за морски транспорт на къси разстояния, където да се улесняват операциите за този вид транспорт.

Това комбинирано и координирано прилагане на мерките ще доведе до спестяване на разходи и производствени печалби, докато се поддържа наличността от съществена информация.

Информация за стоките в митницата и други видове надзор (върху животински продукти, ветеринарен и фитосанитарен) все още ще има и ще трябва да се предоставя при проверки на място.

---

[2] Директива на Съвета от 11 декември 1989 година относно ветеринарните проверки по отношение на търговията вътре в Общността с оглед доизграждането на вътрешния пазар; ОВ L 395 от 30.12.1989 г., стр. 13.

[3] Директива 90/425/ЕИО на Съвета от 26 юни 1990 г. относно ветеринарните и зоотехническите проверки, приложими при търговията в Общността с определени видове живи животни и продукти с оглед завършване изграждането на вътрешния пазар; ОВ L 224, 18.8.1990 г., стр. 29.

[4] Директива 2000/29/ЕО на Съвета от 8 май 2000 година относно защитните мерки срещу въвеждането в Общността на вредители по растенията или растителните продукти и срещу тяхното разпространение в Общността; ОВ L 169, 10.7.2000 г., стр. 1.

Пакетът ще доведе до намаляване на административната тежест, оценявано на 2,4 млрд. EUR и до екологични ползи между 182 и 365 млн. EUR за периода 2009—2040 г. Разходите за подготовка, развитие и изпълнение на мерките се оценяват на 617 млн. EUR. Те ще се разделят между икономическите оператори, най-вече между пристанищните органи и транспортните дружества. Разходите за националните администрации ще бъдат пренебрежими.

При подхода няма да има риск от понижаване на стандартите и по този начин се запазват основните цели на митниците и на подзаконовите актове, свързани с безопасността.

Той ще помогне за снижаване на разходите за икономическите оператори в няколко държави-членки и впоследствие – за потребителите.