



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 27.10.2011
SEK(2011) 1294 v konečnom znení

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Dokument sprevádzajúci

**NÁVRH NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
o bezpečnosti vyhľadávania, prieskumu a ťažby ropy a zemného plynu na mori**

{KOM(2011) 688 v konečnom znení}
{SEK(2011) 1292 v konečnom znení}
{SEK(2011) 1293 v konečnom znení}

1. VYMEDZENIE PROBLÉMU A POTREBA AKCIE

Počas posledných troch desaťročí došlo najmenej k jedenástim závažným haváriám na mori¹ a niekoľkým menším haváriám², ktoré sa mohli vystupňovať. Havária Deepwater Horizon v apríli 2010 znova podnietila diskusiu o riadení rizík v oblasti činností ťažby ropy a zemného plynu na mori.

Riziká zostávajú významné aj v EÚ napriek zmierneniam následkov v niektorých členských štátoch prostredníctvom reforiem po haváriách Piper Alpha (1988) a Alexander Kielland (1980). V Európe sa v súčasnosti na základe analýzy frekvencie havárií a s nimi súvisiacich nákladov odhadujú ekonomické straty a škody z havárií na mori v EÚ priemerne na 205 až 915 miliónov EUR³ (základný scenár posúdenia vplyvu). Situácia si vyžaduje akciu, ktorá by znížila riziká, zabezpečila účinnú reakciu na závažné udalosti a poskytla rýchlu obnovu postihnutých oblastí a podnikania. Riziko udalosti je súčin pravdepodobnosti a dôsledkov jej výskytu.

Pravdepodobnosť závažnej havárie nemožno podceniť, najmä so zreteľom na hlásený⁴ trvalý nedostatok zníženia ukazovateľov závažných nehôd. Neustála prítomnosť tzv. predchodcov⁵ možných závažných nehôd („nehôd, ku ktorým takmer došlo“) nám pripomínajú potrebu lepších postupov na zníženie rizík.

Možné *dôsledky* závažnej nehody v sektore sú extrémne. Zahŕňajú mnohé smrteľné prípady, veľké škody na životnom prostredí a sprievodné škody na živote na pobreží a mori⁶. Aj menšie nehody môžu vážne znížiť dôveru verejnosti a trhu a bezpečnostné opatrenia⁷ zamerané na výrobu môžu ovplyvniť bezpečnosť dodávok energie a hospodárstvo.

Napriek podobným rizikám priemysel ťažby na mori pôsobí v súlade s rôznymi environmentálnymi, zdravotnými a bezpečnostnými normami v každej jurisdikcii EÚ, zatiaľ čo právne predpisy EÚ iba čiastočne pokrývajú dôležité aspekty činností na mori⁸. To nevytvára vhodné, zrozumiteľné a pre celú EÚ koherentné regulačné prostredie s prioritou trvalého znižovania rizík závažných nehôd. Zlepšenia sú odôvodnené vo všetkých oblastiach, no riadenie rizík na mori mimo Severného mora je menej rozvinuté, spoliehajú sa viac na podrobné, predpísané požiadavky než na účinnú kontrolu rizík. V oznámení Otázky bezpečnosti prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori [KOM(2010) 560 v konečnom znení] sa vymedzili nedostatky a oblasti na opatrenia v rámci regulačného rámca EÚ a priemyselnej praxe. V tomto posúdení vplyvu sa hodnotia alternatívne možnosti politik a ich možné dôsledky.

¹ Článok 2.1 posúdenia vplyvu.

² Napr. Brent B 2003, Gullfaks C 2010, Ganneth F 2011.

³ Za predpokladu, že recidíva pri závažnej nehode je 35 rokov a priemerné ekonomické náklady sú vo výške 5 miliárd EUR (iba náklady na vyčistenie) – 30 miliárd EUR (celkové ekonomické náklady), vychádzajú náklady na 140 – 850 miliónov EUR ročne. K tomu treba pridať odhadovaných 65 miliónov EUR na ročné straty majetku spôsobené bežnejšími, menej závažnými zdokumentovanými nehodami. Tieto odhady sú založené na podrobných štatistikách pravdepodobnosti a nehodovosti analyzovaných v prílohe I.

⁴ <http://www.ptil.no/news/rnnp-2010-major-challenges-in-important-areas-article7810-79.html>.

⁵ Úniky ropy a zemného plynu, bezpečnostné zlyhania výrobného procesu a kontrolovanie vrtu; zlyhania z dôvodu zlej zmeny konštrukcie; oneskorená údržba.

⁶ Napr. rybolov, turizmus, niekedy prístavy, poľnohospodárstvo.

⁷ Napr. Moratórium v Mexickom zálive z roku 2010, Taliansko v súčasnosti a v roku 1988 Veľká Británia (nehoda Ocean Odyssey)

⁸ Článok 2.1 posúdenia vplyvu.

Pokiaľ ide o bezpečnosť činnosti prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori, EÚ čelí trojnásobnému problému:

- 1) Riziko závažnej nehody pri činnosti prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori vo vodách EÚ je značné a súčasné roztrieštené právne predpisy a regulačné priemyselné postupy neposkytujú všetky dosiahnuteľné zníženia rizík v rámci celej EÚ.
- 2) Súčasný regulačný rámec a prevádzkové opatrenia neposkytujú najúčinnnejšiu reakciu na nehody kdekoľvek vo vodách EÚ.
- 3) Na základe súčasných režimov zodpovednosti nie je vždy možné jednoznačne určiť zodpovednú stranu (napr. spoločnosť s únikmi ropy) a nemusí byť schopná alebo zodpovedná vykonať náhrady na nápravu spôsobených škôd.

V uvedenej tabuľke sa poskytuje prehľad základných **rizikových faktorov** určených v našej analýze, po konzultáciách so zainteresovanými stranami a medzinárodnom vyšetrowaní.

Katégoria faktoru	Základné faktory
<i>Faktory, ktoré predstavujú značné a nedostatočne znížené riziká pri operáciách EÚ na mori</i>	
Vývoj priemyselného odvetvia	<i>Starnúca infraštruktúra a rozvinutejšie priemyselné prostredie</i> <i>Štrukturálny posun od priemyslu k diverzifikácii</i> <i>Posun k „hraničným“ operáciám a novým technológiám</i>
Podniková prax jednotlivých podnikov	<i>Nedôsledné používanie najmodernejších postupov a technológií</i> <i>Zlyhanie súladu s pravidlami a normami</i> <i>Nedostatočné/nerovnomerné bezpečnostné vzdelanie v podnikoch</i>
Faktory súvisiace s regulačným rámcom	<i>Nerovnomerná technická odbornosť medzi regulátormi</i> <i>Neoptimálna transparentnosť a využívanie informácií</i> <i>Roztrieštený regulačný rámec</i>
<i>Faktory s neoptimálnou úrovňou pripravenosti na stav núdze</i>	
Stav rizikového plánovania	<i>Rozpory núdzového plánovania medzi členskými štátmi</i> <i>Cezhraničný nesúlad odvetných aktív</i>
Integrácia verejných a priemyselných plánov a majetku	<i>Nedostatok informácií o inventároch pre reakciu na prípad núdze</i> <i>Rozpory v kvalite núdzových plánov podnikov</i>
<i>Faktory s nedostatočnými uzneseniami o zodpovednosti</i>	
Jasnosť a zrozumiteľnosť ustanovení o zodpovednosti	<i>Jasnosť a rozsah pôsobnosti právnych predpisov EÚ pre zodpovednosť v oblasti životného prostredia</i> <i>Nedostatok finančnej spôsobilosti a záruk</i> <i>Nevhodné schémy náhrad za tradičné škody</i>

Tabuľka č. 1

2. ODÔVODNENIE AKCIE NA ÚROVNI EÚ

Priemyselné odvetvie nesie hlavnú zodpovednosť a má prostriedky na kontrolu rizík na mori. Zníženie rizika závažnej nehody si vyžaduje najmodernejšie postupy, z ktorých sa stane norma pre celú EÚ. Všetci prevádzkovatelia by mali rátať s preskúmaním ich postupov po havárii Deepwater Horizon, avšak reakcie sa rôznia: iba zopár ich oznámilo a/alebo zaviedlo osobitné opatrenia. Táto skutočnosť zdôraznila potrebu ďalšej akcie verejných orgánov.

V súlade so zásadou subsidiarity sa akcia na úrovni EÚ zvažuje len tam, kde možno dosiahnuť ciele efektívnejšie ako členské štáty alebo ak akcie samotných členských štátov nemusia zabezpečiť optimálne zlepšenie. Hoci Veľká Británia, Holandsko, Dánsko a Nórsko používajú regulačný prístup s kladením si cieľov, mohli by zlepšiť svoje systémy na zložený štandard Severného mora. To by mohlo znamenať väčší prínos pre Stredozemné, Čierne a Baltské more, kde majú niektoré krajiny menej skúseností s riadením rastúcich operácií na mori.

Bez medzinárodnej akcie alebo akcie na úrovni EÚ sa môže zhoršiť jeden z najproblematickejších faktorov, roztrieštenosť režimov a vnútroštátnych politík v rámci EÚ.

Zosúladenie vnútroštátnych postupov je žiaduce v oblasti prevencie, reakcie a zodpovednosti v rámci EÚ, kde závažná nehoda môže viesť k cezhraničnej olejovej škvrne. Plán EÚ sa zdá byť najlepším prostriedkom na dosiahnutie požadovaného stavu v celej EÚ. Mohlo by to tiež vyriešiť problém zmysluplného porovnávania výkonnosti priemyselného odvetvia, spravodajských informácií a údajov o udalostiach.

Primeranosť bola zaistená posúdením účinnosti, nákladov a prínosov akcií EÚ na dosiahnutie požadovaného výsledku.

Preto sa akcia na úrovni EÚ navrhuje len tam, kde je možné dosiahnuť cieľ väčšej efektívnosti nákladov v porovnaní s členskými štátmi. Efektívnosť nákladov sa požaduje tam, kde sú zahrnuté administratívne náklady (napr. transparentnosť). Samoregulácia priemyselného odvetvia (napr. reakčná technológia) a medzinárodné možnosti (napr. občianskoprávna zodpovednosť) sa takisto náležite zohľadnili.

Keďže je väčšina faktorov problémov globálna, **medzinárodné riešenia** by mali byť paralelné. V každom prípade, diskusie v OSPAR, NSOAF, IRF, G-20 a IMO naznačujú, že rýchle napredovanie prostredníctvom daných fór je nepravdepodobné, keďže im chýba zastrešujúci orgán na dosiahnutie pokroku a zaistenie zhody.

3. HLAVNÉ CIELE POLITIKY

So zreteľom na trojaký rozmer problému, iniciatíva EÚ by mala dosiahnuť dva **všeobecné ciele**:

1. Predchádzať výskytu závažných incidentov pri ťažbe ropy a zemného plynu na mori v EÚ (týka sa to najmä nebezpečenstva závažných havárií).
2. Umožniť EÚ účinne riešiť núdzovú situáciu, ak zlyhajú preventívne opatrenia.

Tie sú rozdelené na štyri **konkrétne ciele** na konanie v plnom rozsahu v sektore, od prevencie po reakciu a nápravu:

1. Zabezpečiť dôsledné uplatňovanie osvedčených postupov pre závažné riziká prevádzkových činností priemyslu ťažby ropy a zemného plynu na mori, ktoré môžu ovplyvniť vody alebo pobrežia EÚ;
2. Zaviesť osvedčené regulačné postupy pre všetky európske jurisdikcie s činnosťami prieskumu ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori;
3. Posilniť pripravenosť EÚ a schopnosť reagovať na núdzové situácie, ktoré môžu mať vplyv na občanov EÚ, hospodárstvo a životné prostredie;
4. Zlepšiť a objasniť súčasné ustanovenia v EÚ o zodpovednosti a odškodnení.

4. MOŽNOSTI POLITIKY

V závislosti od miery zmeny v postupoch na mori alebo žiaducich ambícií pre politiku možno uvažovať o viacerých rôznych možnostiach politiky. Každá možnosť politiky pozostáva z balíka opatrení, ktoré budú pôsobiť na rizikové faktory určené v kapitole 1. Štyri možnosti politiky sú vytvorené v rámci doplnenia možnosti nerobiť nič (možnosť 0):

Možnosť č. 1 („Severné more, základná“) je vstupná úroveň pre zmysluplný zásah EÚ. Zavádza do právnych predpisov EÚ správu o závažných nebezpečenstvách ako koncept, ktorý sa zakladá na dokumente o bezpečnosti a ochrane zdravia vyžadovaný smernicou 92/91/ES, pričom ide ďalej, poukazujúc na uznávanú dobrú prax v niekoľkých jurisdikciách v Severnom mori.

Možnosť č. 1+ („Severné more +“) presahuje možnosť 1 tým, že popri správe o závažných nebezpečenstvách zavádza aj niekoľko nezáväzných právnych opatrení na základe všeobecne uznávaných osvedčených postupov dostupných v niektorých jurisdikciách v Severnom mori týkajúcej sa napr.: dôkladného posúdenia technickej spôsobilosti žiadateľov o licencie na ťažbu ropy a zemného plynu na mori; spájania národných plánov reakcie na núdzové situácie; rozvíjanie kompatibilných prostriedkov na reakciu vo vlastníctve štátov alebo priemyselného odvetvia a ich sprístupňovanie iným krajinám v prípade potreby; ako aj objasnenia rozsahu pôsobnosti ustanovení týkajúcich sa životného prostredia, ktoré sú relevantné pre zodpovednosť subjektov (napr. uplatniteľnosť právnych predpisov o odpadoch), pokiaľ ide o nehody pri prieskume ložísk a ťažby ropy a zemného plynu na mori. EÚ by takisto chcela navrhnúť podnikom na báze EÚ dobrovoľné dohody o používaní noriem EÚ mimo vôd EÚ.

Možnosť č. 2 („Osvedčené postupy EÚ“) vyvíja komplexnejší balík reforiem založený na základe všeobecne uznávaných celosvetovo osvedčených postupov na kontrolu závažných rizík. Šlo by o mandát v rámci celej EÚ a hodnotenie environmentálnych rizík sa má začleniť do správy o závažných nebezpečenstvách. Táto možnosť by viedla k ďalšiemu zlepšeniu aj v oblasti Severného mora a vytvorila by predpoklady pre celý regulačný dialóg EÚ medzi príslušnými vnútroštátnymi orgánmi.

Možnosť č. 3 („Agentúra EÚ“) ďalej posilňuje vplyv možnosti č. 2 prostredníctvom vytvorenia agentúry EÚ na inštitucionalizáciu a tým aj upevnenie reforiem z možnosti č. 2. Vykonávali by sa inšpekcie a vyšetrovania, monitorovala by sa a posilňovala konzistentnosť výkonu a vyvíjala sa kapacita zásahu a poskytovala by sa pomoc pri budovaní kapacít v susedných krajinách mimo EÚ.

Každá možnosť pozostáva zo súboru konkrétnych **opatrení**, niektoré sú spoločné pre viacero možností, ďalšie sú špecifické pre danú možnosť. Napríklad, keďže možnosť č. 1+ sa zakladá na možnosti č. 1, zahŕňa opatrenia uvedené v možnosti č. 1 a dopĺňa ich ďalšími. Možnosť č. 2 obsahuje čiastočne dopĺňujúce opatrenia, sčasti ponecháva opatrenia zahrnuté v predchádzajúcich možnostiach, ale vykonáva ich inými spôsobmi. To odzrkadľuje skutočnosť, že opatrenia sa môžu vykonávať rôznymi spôsobmi, často ponúkajúc kompromis medzi účinnosťou a zložitou/praktickosťou.

Opatrenia boli odvodené na základe výskumu a konzultácií so zúčastnenými stranami. V tabuľke ďalej v texte sa uvádza úplný zoznam opatrení a ich prítomnosť alebo neprítomnosť v jednotlivých možnostiach; takisto ukazuje celkové vykonávacie prostriedky pre každé opatrenie s rôznymi možnosťami. Výsledne je každá možnosť politiky charakterizovaná na jednej strane ako súbor opatrení ponechaný v možnosti a ako uprednostňované vykonávacie prostriedky pre každé opatrenie v rámci možnosti.

Č.	Opatrenie	Možnosť č. 0	Možnosť č. 1	Možnosť č. 1+	Možnosť č. 2	Možnosť č. 3
1	Podrobné overenie technickej spôsobilosti potenciálneho prevádzkovateľa	0 (= nevypracovaná)	0	U (usmerenia)	PP	agentúra EÚ
2	Zavedenie režimu pravidelných kontrol a sankcií	0	Právny predpis	PP	PP	EÚ
3	Predkladanie formálneho posúdenia bezpečnosti na schválenie regulačným orgánom	0	PP	PP	PP	EÚ
4	Rozšírenie správy o závažných nebezpečenstvách na zrozumiteľný model riadenia rizík	0	0	0	PP	PP
5	Rozšírenie postupov EÚ o zahraničné prevádzky	0	0	U	U	EÚ
6	Zavedenie príslušného orgánu	0	0	0	PP	EÚ
7	Zavedenie platforiem na regulačný dialóg	0	0	0	PP	EÚ
8	Komplexné využívanie informácií a transparentnosť	0	0	0	PP	PP
9	Pripravenosť na účinnú núdzovú reakciu v prípade závažných nehôd na mori	0	0	U	PP	EÚ
10	Zabezpečenie cezhraničnej dostupnosti a kompatibility zásahových prostriedkov	0	0	U	PP	EÚ
11	Objasnenie rozsahu zodpovednosti za životné prostredie	0	0	U	PP	PP

Tabuľka č. 2 Porovnanie možností politik

Okrem opatrení uvedených v tabuľke č. 2 boli určené ďalšie tri opatrenia týkajúce sa i) bezpečnosti produktov, ii) záruk finančnej spôsobilosti a iii) schém náhrad za tradičné škody. Dané opatrenia majú pôsobiť na faktory uvedené v tabuľke č. 1, no nie sú dostatočne prepracované, aby mohli byť zahrnuté do tohto posúdenia vplyvu, a preto sa uvádzajú v samostatnom posúdení.

5. POSÚDENIE VPLYVU MOŽNOSTÍ

V posúdení vplyvu sa hodnotila každá možnosť so zreteľom na mieru znižovania rizika, vplyvu na náklady na dodržiavanie predpisov členských štátov EÚ, priemyselné odvetvie a Komisiu, ako aj širšie nemerateľné dôsledky (sociálne, ekonomické a environmentálne).

Možnosť č. 0 (žiadna akcia na úrovni EÚ) nepredstavuje žiadne ďalšie náklady ani vplyv na základnú cenu 205 až 915 mil. EUR⁷. Nemá konzistentný vplyv na problémové faktory v rámci členských štátov. Hoci sa očakávajú určité zlepšenia vnútroštátnych právnych predpisov a priemyselných postupov, ich účinok môže znegovať zvýšenie úrovne rizika kvôli zložitosti operácií na mori (zložitejšie a diaľkové vrtačky atď.).

Možnosť č. 1 vyúsťuje do zvýšenia nákladov na dodržiavanie predpisov a to približne o **36 mil. EUR za rok**, čo sa týka hlavne priemyselného odvetvia. Možnosť zabezpečuje dôsledné posúdenie rizík zo strany priemyselného odvetvia a regulátorov, vylepšený režim sankcií/pokút a čiastočné zlepšenie bezpečnostnej kultúry priemyselného odvetvia. Výsledné zníženie rizika oproti základným nákladom sa odhaduje na približne **7 až 30 mil. EUR za rok**, priemerne **3% pokles** základného rizika.

Možnosť č. 1 + zavádza ďalšie prevádzkové náklady pre členské štáty vo výške približne **3 mil. EUR** a ďalších 16 mil. EUR pre priemyselné odvetvie, takže kumulatívne náklady na dodržiavanie predpisov v priemyselnom odvetví budú približne **52 mil. EUR**. Zaisťuje obmedzené vylepšenie kontroly technickej spôsobilosti; objasňuje zodpovednosť prevádzkovateľov za znečisťovanie a formalizuje cieľ vytvorenia núdzových aktív a plánov vhodných na cezhraničnú spoluprácu členských štátov. Začína zaisťovať určitý vplyv na EÚ,

aby sa zvýšili celosvetové štandardy. V prospech možnosti č. 1 + je **25 až 109 mil. EUR za rok**, priemerne **12 % zníženie** základného rizika.

Možnosť č. 2 predstavuje dodatočné ročné plnenie/realizáciu nákladov priemyselného odvetvia vo výške 70 mil. EUR, teda kumulatívne za priemyselné odvetvie celkovo približne **122 mil. EUR**; ďalej 9 – 15 mil. EUR na administratívne náklady, čo predstavuje kumulatívnu sumu vo výške približne **12 až 18 mil. EUR** pre členské štáty, plus jednorazové administratívne náklady vo výške približne 18 až 44 mil. EUR. Vztahuje sa na všetky vymedzené faktory problémov. Opatrenia tejto možnosti znížia základné riziko o **103 až 455 mil. EUR za rok – 50 % zníženie** základného rizika.

Možnosť č. 3 obsahuje výhody možnosti č. 2, podporuje regulačnú súdržnosť, ponúka technickú podporu novým alebo vyvíjajúcim sa národným režimom a posilňuje koordináciu a transparentnosť. Režimy založené na rizikách však vyvolávajú obavy, že prostredníctvom kompromisu medzi regionálnymi alebo národnými prioritami s inštitucionálnymi alebo priemernými cieľmi by sa oslabili jej výhody. Ročné prevádzkové náklady pre Komisiu by boli asi **34 mil. EUR za rok** s jednorazovými počiatočnými nákladmi vo výške 18 až 44 mil. EUR plus 10 miliónov EUR na kúpu kapitálových prostriedkov na odstránenie škôd. Náklady na adaptáciu priemyselného odvetvia a členských štátov a celkové výhody možnosti sú porovnateľné s možnosťou č. 2.

6. UPREDNOSTŇOVANÉ MOŽNOSTI POLITÍK A PRÁVNÝ NÁSTROJ

Uprednostňuje sa možnosť č. 2, teda komplexná reforma činnosti na mori v rámci celej EÚ prostredníctvom nového právneho predpisu, úrovne riadenia rizík a pripravenosti na prípad núdze v morskom priemyselnom odvetví podľa osvedčených postupov. Okrem konzistencie zvyšuje táto možnosť aj transparentnosť priemyselného odvetvia a výkon regulátora.

Táto možnosť je vo väčšine prípadov rozhodujúcim spôsobom (50 %), ako znížiť základné riziko prostredníctvom zvýšenej prevencie a zmiernenia následkov, ak by aj napriek tomu došlo k nehode. Zníženie rizika v priemernom peňažnom vyjadrení (približne 279 mil. EUR ročne) možno priaznivo porovnať s odhadovanými kumulovanými nákladmi na jeho zavedenie (12 až 18 mil. EUR ročne na administratívne náklady pre členské štáty a 122 mil. EUR ročne v súlade s nákladmi na priemyselné odvetvie). Možnosť č. 2 je administratívne a ekonomicky dostupnejšia, keďže dodatočné prevádzkové náklady pri možnosti č. 3 (približne 34 mil. EUR ročne) nezodpovedajú príslušnému zníženiu rizík. Možnosť č. 1+ je voľba so skromným pozitívnym vplyvom (12 %) a skromnými možnosťami posilnenia, zatiaľ čo výhody možnosti č. 1 nie sú postačujúce na obhájenie nákladov – hoci nízkych. Medzi zainteresovanými stranami zvyknú mimovládne organizácie a certifikačné spoločnosti uprednostňovať zmeny viac než regulátory a predovšetkým priemyselné odvetvie.

Na zavedenie možnosti č. 2 sa navrhuje **nariadenie**. Oproti smernici má výhody vďaka svojej jasnosti, konzistentnosti a rýchlosti zavedenia prostredníctvom priameho uplatnenia⁹, ako aj preto, že hlavným cieľom nariadenia je zabezpečiť súlad uplatňovania nariadení, ktorých zavedenie je v súčasnosti v členských štátoch roztrieštené. Keďže pôsobí priamo na priemyselné odvetvie, nariadenie by poskytlo aj rovnocennejšie podmienky. Takisto by malo zabezpečiť núdzové plánovanie na boj proti cezhraničnému znečisteniu.

⁹ V iných právnych aktoch pokrývajúcich priemyselné odvetvia s vysokým rizikom/vysokou hodnotou sa v minulosti uprednostňovali smernice, napr. IPPC alebo smernica SEVESO II), pričom odvetvia s menej vysokým rizikom, ako je civilné letectvo, často používajú pre svoj právny rámec nariadenie.

7. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Hodnotenie vplyvu tohto nariadenia by sa malo vypracovať do piatich rokov od nadobudnutia účinnosti tohto právneho predpisu. Ukazovatele bezpečnosti a údaje o overovaní súladu by sa mali používať v danom kontexte (pozri kapitolu 8 posúdenia vplyvu). Návrhy na vylepšenie transparentnosti a podávania správ by mali uľahčiť hodnotenie a monitorovanie a porovnať riziká na mori v celej EÚ.

Okrem toho Komisii umožnia monitorovať odvetvie pravidelné stretnutia s príslušnými orgánmi. Pomôžu aj spoločnému využívaniu poznatkov tradičnými a novými regiónmi na mori v EÚ.