



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 13 de janeiro de 2016
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2015/0289 (COD)**

**15262/15
ADD 2**

**PECHE 481
CODEC 1773**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	10 de dezembro de 2015
para:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2015) 276 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO – SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à gestão sustentável das frotas de pesca externas e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1006/2008 do Conselho

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2015) 276 final.

Anexo: SWD(2015) 276 final



Bruxelas, 10.12.2015
SWD(2015) 276 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

**Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
relativo à gestão sustentável das frotas de pesca externas e que revoga o Regulamento
(CE) n.º 1006/2008 do Conselho**

{COM(2015) 636 final}
{SWD(2015) 279 final}

Ficha de síntese

Avaliação de impacto da possível revisão do Regulamento (CE) n.º 1006/2008 do Conselho relativo às autorizações para as atividades de pesca exercidas pelos navios de pesca comunitários fora das águas comunitárias e ao acesso de navios de países terceiros às águas comunitárias

A. Necessidade de tomar medidas

Porquê? Qual é o problema em causa? 11 linhas, no máximo

O atual Regulamento Autorizações de Pesca não permite um controlo eficiente e transparente da frota externa da UE. Esta situação representa uma ameaça à exploração sustentável dos recursos da pesca e poderá afetar a reputação da União Europeia a nível internacional.

Mais especificamente, muitas das disposições do atual regulamento pecam por falta de clareza e não são coerentes com outras disposições, nomeadamente em matéria de controlo e luta contra a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN). Existem igualmente sobreposições entre os diferentes níveis de administração, originando incoerências e processos complexos. No caso das autorizações diretas concedidas por países terceiros aos navios de pesca da UE fora do âmbito de um acordo de parceria no domínio da pesca sustentável (cerca de 150 a 180 por ano), não existe um quadro nem critérios de autorização, o que tem como resultado que a atividade da frota externa da UE continua a ser, em grande medida, pouco transparente. Por último, as questões ligadas às mudanças de pavilhão abusivas e ao fretamento não são tidas em conta.

O que se espera desta iniciativa? 8 linhas, no máximo

O objetivo principal da presente proposta é elaborar um quadro regulamentar coerente para permitir à União melhorar o controlo da sua frota externa - umas centenas de navios - independentemente do local e do quadro em que exerça as suas atividades. Neste contexto, o objetivo é duplo:

(1) Clarificar e simplificar o quadro regulamentar em vigor, eliminando incoerências e incertezas jurídicas e clarificando a repartição das tarefas entre a Comissão e as administrações nacionais;

(2) Introduzir critérios de elegibilidade e procedimentos de autorização para qualquer situação em que um navio da União pesque fora das águas da União, incluindo no que respeita às autorizações diretas («licenças privadas») e introduzir medidas para evitar as operações de mudanças de pavilhão abusivas.

Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE? 7 linhas, no máximo

A política das pescas é uma competência exclusiva da UE e o princípio da subsidiariedade não é aplicável no que se refere às medidas que contribuem para a conservação dos recursos biológicos marinhos. Além disso, um regulamento permitiria garantir a aplicação uniforme das regras em toda a União Europeia. A introdução de regras claras aplicáveis a todos os navios registados num dos Estados-Membros da UE traria igualmente um valor acrescentado, criando, assim, condições equitativas aplicáveis a toda a frota da UE ativa fora das águas da UE.

B. Soluções

Que opções legislativas e não legislativas foram ponderadas? É dada preferência a alguma das opções? Porquê? 14 linhas, no máximo

No total, foram consideradas quatro opções na avaliação de impacto:

Opção 1: Uma alteração limitada ao regulamento atual, de forma a assegurar o alinhamento com as disposições do Tratado de Lisboa.

Opção 2: Em complemento da opção 1, a Comissão poderia elaborar orientações, a fim de assegurar a interpretação das disposições do Regulamento Autorizações de Pesca em vigor que não são claras ou suficientemente precisas.

Opção 3: Uma alteração limitada do atual regulamento para colmatar eventuais insuficiências, indefinições e lacunas da legislação atual, permitindo assim atingir o objetivo de fornecer disposições inequívocas aos Estados-Membros e aos operadores privados.

Opção 4: A adoção de um novo regulamento com um âmbito de aplicação alargado. O regulamento deveria incluir critérios de elegibilidade para a apresentação de autorizações diretas e regulamentaria o fretamento. Deveria também incluir disposições a fim de evitar casos abusivos de mudança de pavilhão.

A opção 4 permitiria combinar a segurança jurídica com um âmbito de aplicação alargado, o que se traduziria por um quadro completo de regulação da atividade da frota externa da UE em todo o mundo. Por esta razão, é considerada como a opção mais eficaz, capaz de alcançar objetivos políticos, contribuindo para a credibilidade internacional da União e proporcionando benefícios a longo prazo para a frota da UE.

Quem apoia cada uma das opções? 7 linhas, no máximo

As opções 1 e 2 não são apoiadas por nenhum grupo importante das partes interessadas, com exceção de algumas associações de pescarias não atuneiras que consideram o atual quadro satisfatório. A opção 3 apenas satisfaria parcialmente as expectativas das partes interessadas que são favoráveis, na sua maioria, a uma revisão completa do Regulamento Autorizações de Pesca. Por conseguinte, pode-se considerar que a opção 4 obtém o maior apoio, incluindo dos Estados-Membros com uma grande frota externa como a Espanha, a França, Portugal, a Polónia e os Países Baixos, da maior parte das associações de armadores e de várias ONG ativas no domínio da conservação dos recursos naturais.

C. Impactos da opção preferida**Quais são as vantagens da opção preferida (se existir, ou então das principais)? 12 linhas, no máximo**

Na opção preferida (opção 4), o impacto económico é positivo se se considerarem as vantagens de uma maior segurança jurídica, tanto para os operadores económicos como para as administrações públicas.

As regras passariam a ser mais claras e mais pormenorizadas e o processo seria, no seu conjunto, simplificado, já que o papel de cada administração seria claramente definido, eliminando as sobreposições e simplificando o processo de autorização das atividades de pesca. Os benefícios ambientais relacionados com a proteção da vida marinha seriam ótimos, uma vez que o controlo mais rigoroso da frota da UE fora das águas da UE contribuiria para melhorar a governação das pescas e assegurar uma maior sustentabilidade dos recursos haliêuticos. Complementariam o impacto económico positivo para os operadores mencionados anteriormente.

No entanto, não é possível uma quantificação mais exata dos benefícios esperados, devido à insuficiência dos dados atualmente existentes sobre a frota externa da UE e sobre os custos da gestão da frota de pesca para as administrações nacionais. Por último, o impacto social desta opção pode ser considerado neutro.

Quais são os custos da opção preferida (se existir, ou então das principais)? 12 linhas, no máximo

Na opção preferida (opção 4), o tratamento das autorizações de pesca para todos os tipos de atividades de pesca fora das águas da UE (o que implica um número adicional de autorizações de pesca), juntamente com a aplicação de critérios mais abrangentes poderia implicar uma carga de trabalho suplementar para as administrações nacionais e europeias. No entanto, a experiência nos Estados-Membros em que esse sistema já existe indica que pode realizar-se com níveis constantes de recursos humanos e financeiros e, por conseguinte, sem custos adicionais. Além disso, a possibilidade de utilizar ferramentas informáticas melhoradas e normalizadas deve facilitar a realização dessas tarefas adicionais e simplificar o processo.

Quanto aos operadores económicos, teriam de fornecer informações mais completas ao solicitar uma autorização de pesca, mas fê-lo-iam com base nas informações de que já dispunham e através de procedimentos clarificados e normalizados, atenuando, deste modo, eventuais encargos adicionais. Por último, esta opção não tem um impacto negativo em termos ambientais ou sociais e também não tem qualquer impacto em termos de competitividade dos operadores da UE ou do comércio internacional.

Como serão afetadas as empresas, inclusive as PME e as microempresas ? 8 linhas, no máximo

A maior parte da frota é constituída por navios de pesca industriais que pescam fora das águas da UE. Os armadores desses navios são, regra geral, os proprietários de uma frota constituída por várias entidades e normalmente não correspondem aos critérios de definição das PME. Considerando também a inexistência de custos para os operadores privados, não está prevista nenhuma medida específica para esta categoria de entidades económicas.

O impacto nos orçamentos e nas e administrações públicas nacionais será significativo? 4 linhas, no máximo

Não haverá qualquer impacto significativo nos orçamentos e nas administrações nacionais, apenas um impacto menor na administração encarregada da pesca, principalmente de natureza organizacional. No entanto, é possível que a Comissão tenha de suportar um custo limitado para a gestão informática.

Haverá outros impactos significativos? 6 linhas, no máximo

O único outro impacto significativo diz respeito aos países terceiros que concedem licenças de pesca aos navios da UE. Esse impacto será positivo, já que um melhor enquadramento para a gestão da frota externa da UE pode resultar em benefícios adicionais para estes países (uma melhor gestão dos recursos haliêuticos, reforço da transparência e luta contra a corrupção). Ao melhorar o controlo sobre os navios da União, o regulamento proposto irá também contribuir para a criação de um critério de referência a nível internacional em matéria de gestão e controlo das frotas externas e, por conseguinte, participar no melhoramento da governação global das pescas.

D. Acompanhamento

Quando é que a legislação será revista? 4 linhas, no máximo

A Comissão prevê a criação de um grupo de peritos provenientes das diversas administrações nacionais para acompanhar a aplicação do regulamento. Além disso, será realizada uma avaliação 5 anos após a sua entrada em vigor.