



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 19 januari 2018
(OR. en)

Interinstitutioneel dossier:
2018/0012 (COD)

5454/18
ADD 4

TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	18 januari 2018
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	SWD(2018) 22 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE - SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING bij Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afgifte van scheepsafval, tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en Richtlijn 2010/65/EU

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2018) 22 final.

Bijlage: SWD(2018) 22 final

Straatsburg, 16.1.2018
SWD(2018) 22 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad

inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afgifte van scheepsafval, tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG en Richtlijn 2010/65/EU

{COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 21 final}

Samenvatting (maximaal 2 pagina's)
Effectbeoordeling van de herziening van Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen
A. Behoeftte aan actie
Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?
1. Afvallozingen in zee, met negatieve gevolgen voor het mariene milieu. Jaarlijkse ramingen: Oliehoudend afvalwater: 31 000 m³, rioolwater: 136 000 m³ en vuilnis: 60 000 – 300 000 ton. 2. Administratieve rompslomp (waarvan de kosten worden geraamd op 127 miljoen euro/jaar) ten gevolge van de tenuitvoerlegging van de richtlijn, met negatieve gevolgen voor maritieme vervoersactiviteiten.
Wat is het streefdoel?
1. Het mariene milieu beschermen door de lozingen van afval van schepen in zee terug te dringen, en bijdragen tot de ruimere doelstellingen van de circulaire economie; 2. Maritieme activiteiten vergemakkelijken door de administratieve rompslomp te doen afnemen.
Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?
Er moeten maatregelen op EU-niveau worden genomen om: • te komen tot een geharmoniseerde toepassing van internationaal overeengekomen regels (MARPOL) om het probleem van verontreiniging afkomstig van schepen aan te pakken; • een gelijk speelveld te creëren voor havens en havengebruikers, teneinde het concurrentievermogen van de sector te versterken.
B. Oplossingen
Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo neen, waarom niet?
• Optie 1: Basisscenario • Optie 2: Minimale herziening: gerichte initiatieven en beperkte aanpassingen van de wetgeving; • Optie 3: Overeenstemming met MARPOL: verdere afstemming op MARPOL, met bijzondere aandacht voor illegale lozingen van afval in zee. Opname van de inspecties van havenontvangstvoorzieningen in de havenstaatcontroles; • Optie 4: EU-regeling voor havenontvangstvoorzieningen die verder gaat dan MARPOL: de regeling voor havenontvangstvoorzieningen versterken met maatregelen die verder gaan dan die van MARPOL: verplichte afgifte van <i>alle</i> afval van schepen; • Varianten 3B en 4B: Zwerfvuil op zee: een specifieke aanpak van het probleem van zwerfvuil op zee dat afkomstig is van schepen. De behandeling van vissersvaartuigen en pleziervaartuigen in de richtlijn herdefiniëren. De voorkeursoptie is optie 3B (afstemming op MARPOL, met extra aandacht voor zwerfvuil op zee).
Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?
Alle belanghebbenden steunen de herziening en zijn voorstander van verdere harmonisering van de regels op EU-niveau. - Een aantal havens verzet zich tegen de 100 % indirecte vergoeding voor afval en geeft de voorkeur aan het stroomlijnen van de voornaamste kostendeckingsbeginselen (beleidsopties 3 en 4). - De havengebruikers roepen op tot grotere transparantie van de afvalvergoedingen, betere overlegprocedures en harmonisering van de vrijstellingsregeling (beleidsopties 3 en 4). - De meeste belanghebbenden zijn voorstander van verdere overeenstemming met MARPOL (toepassingsgebied en definities) (beleidsoptie 3). Optie 3B krijgt de steun van de meeste belanghebbenden omdat ze de twee belangrijkste doelstellingen met elkaar verzoent.
C. Effecten van de voorkeursoptie
Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?
Voor het milieu: De illegale afvallozingen op zee worden aanzienlijk teruggedrongen en er wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de circulaire economie. Het is moeilijk om de voordelen voor het milieu in cijfers uit te drukken, maar ze zullen aanzienlijk zijn, zoals blijkt uit de kosten voor het schoonmaken (van stranden) en de schade aan de visserijsector. Voor de economie: Volgens ramingen zullen de handhavingskosten afnemen met 286 000 euro en zullen de

administratieve kosten met ongeveer 6,5 miljoen euro dalen.
Voor de maatschappij: Verwachte extra werkgelegenheid in de sectoren afvalbeheer en toerisme; een toename van het milieubewustzijn omtrent zwerfvuil op zee dat afkomstig is van bronnen die zich op zee bevinden.
Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?
- Nalevingskosten voor het opzetten van afzonderlijke regelingen voor het inzamelen van afval in havens, de terbeschikkingstelling van faciliteiten voor het inzamelen van afval van wassers, en de invoering van een 100 % indirecte vergoeding voor afval. - Werkingskosten van stimuleringsregelingen, het organiseren van raadplegingen voor de vaststelling/herziening van afvalontvangst- en afvalverwerkingsplannen.
Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en het concurrentievermogen?
Een positief effect op de zakelijke kansen en het concurrentievermogen mag worden verwacht voor: exploitanten van havenontvangstvoorzieningen , waaronder kmo's; en de visserij en pleziervaart , die hoofdzakelijk uit kmo's bestaan.
Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?
Nee. De regelgevingskosten zullen naar verwachting beperkt blijven en gecompenseerd worden door de efficiëntiewinsten.
Zijn er nog andere significante gevolgen?
Een positief effect op de innovatie en het concurrentievermogen , met name door de verdere ontwikkeling van het concept "groen schip" en de verbetering van het afvalbeheer in havens.
Is de evenredigheid gewaarborgd?
De voorkeursoptie gaat niet verder dan nodig is om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken.
D. Opvolging
Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?
De herziene richtlijn moet zeven jaar na de inwerkingtreding ervan worden geëvalueerd op basis van een reeks essentiële vooruitgangsindicatoren.