



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 19 januari 2018
(OR. en)

**Interinstitutionellt ärende:
2018/0012 (COD)**

**5454/18
ADD 4**

**TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19**

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	18 januari 2018
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2018) 22 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN Följedokument till Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om upphävande av direktiv 2000/59/EG och ändring av direktiv 2009/16/EG och direktiv 2010/65/EU

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2018) 22 final.

Bilaga: SWD(2018) 22 final

Strasbourg den 16.1.2018
SWD(2018) 22 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv

**om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om
upphävande av direktiv 2000/59/EG och ändring av direktiv 2009/16/EG och direktiv
2010/65/EU**

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

Sammanfattning (högst 2 sidor)
Konsekvensbedömning för översynen av direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
1. Utsläpp av avfall i havet, vilket har en negativ inverkan på den marina miljön. Årliga uppskattningar: Oljehaltigt avfall 31 000 m³, toalettavfall: 136 000 m³ och fast avfall: 60 000–300 000 ton. 2. Administrativ börda (beräknad till 127 miljoner euro/år) förknippad med genomförandet av direktivet, vilket inverkar negativt på sjötransportverksamhet.
Vad vill man uppnå?
1. Skydd av den marina miljön genom att minska utsläppen av fartygsgenererat avfall till havs och bidra till de övergripande målen för den cirkulära ekonomin. 2. Underlättande av sjöfartsverksamhet genom minskning av den administrativa bördan.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?
Åtgärder på EU-nivå är nödvändiga för att • åstadkomma ett harmoniserat genomförande av internationellt överenskomna regler (Marpol) för att lösa problemet med föroreningar förorsakade av fartyg, • skapa lika villkor för hamnar och hamnanvändare i syfte att öka sektorns konkurrenskraft.
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
• Alternativ 1: Referensscenario • Alternativ 2: Minimal revidering: Riktade initiativ och koncis rättslig anpassning. • Alternativ 3: Anpassning till Marpol: Ytterligare anpassning till Marpol, med fokus på olagliga utsläpp av avfall i havet. Inspektionerna av mottagningsanordningar i hamn inkluderas i systemet för hamnstatskontroll. • Alternativ 4: EU:s system med mottagningsanordningar i hamn utöver Marpol: Förstärkning av systemet med mottagningsanordningar i hamn utöver Marpol. Obligatorisk avlämning av <i>allt</i> avfall från fartyg. • Alternativa varianter 3B och 4B: Marint skräp: Särskilt angripa problemet med marint skräp från fartyg. Omdefiniera situationen för fiskefartyg och fritidsbåtar i direktivet. Det rekommenderade alternativet är alternativ 3B (anpassning till Marpol med extra fokus på marint skräp).
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
Alla berörda parter välkomnar översynen och ställer sig bakom ytterligare harmonisering av reglerna på EU-nivå. – Ett antal hamnar motsätter sig den indirekta avgiften för fast avfall på 100 % och föredrar en förenkling av de viktigaste principerna för kostnadstäckning (alternativ 3 och 4). – Hamnanvändare efterlyser mer insyn i avfallsavgifterna, bättre samrådsförfaranden och harmonisering av systemet för undantag (alternativ 3 och 4). – De flesta av parterna förordar fortsatt anpassning till Marpol (tillämpningsområde och definitioner) (alternativ 3). Eftersom alternativ 3B förenar de två övergripande målen är detta det alternativ som har stöd av de flesta berörda parter.
C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser
Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?
Miljömässig: En avsevärd del av de olagliga avfallsutsläppen till sjöss begränsas, och ett viktigt bidrag görs till den cirkulära ekonomin. De miljömässiga fördelarna är svåra att kvantifiera, men blir betydande, vilket framgår av kostnaderna för rengöring (av stränder) och skadorna för fiskerisektorn. Ekonomisk: Minskning av kostnaderna för att se till att bestämmelserna följs med cirka 286 000 EUR och minskning av den administrativa bördan med cirka 6,5 miljoner euro. Social: Förväntad ökad sysselsättning inom sektorerna för avfallshantering och turism. Ökad miljömedvetenhet i fråga om marint skräp från källor till havs.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?
– Efterlevnadskostnader för att inrätta separata system för insamling av avfall i hamnar, tillhandahålla anordningar för mottagning av skrubberavfall och införa en indirekt avgift på 100 % för fast avfall. – Driftskostnader för driften av incitamentssystem, organisering av samråd för antagande/översyn av planer för mottagande och hantering av avfall.
Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?
Större affärsmöjligheter och effekter för konkurrenskraften kan förväntas för operatörer av mottagningsanordningar i hamn , av vilka vissa kan betraktas som små och medelstora företag, och fiske- och fritidssektorerna , som i stor utsträckning består av små och medelstora företag.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?
Nej. Regleringskostnaderna förväntas vara begränsade och uppvägas av förväntade effektivitetsvinster.
Uppstår andra betydande konsekvenser?
Positiv inverkan på innovation och konkurrenskraft , särskilt genom vidare utveckling av begreppet "gröna fartyg" och förbättring av avfallshanteringen i hamnar.
Proportionalitetsprincipen
Det rekommenderade alternativet går inte utöver vad som krävs för att uppnå de politiska målen.
D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över?
Det reviderade direktivet bör ses över sju år efter det att det har trätt i kraft, på grundval av en uppsättning centrala resultatindikatorer.