



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 5 juni 2023
(OR. en)

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0165 (COD)**

**10126/23
ADD 3**

**TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6**

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	1 juni 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2023) 149 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN Följedokument till förslag till Europaparamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2023) 149 final.

Bilaga: SWD(2023) 149 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

**förslag till Europaparamentets och rådets direktiv
om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll**

{COM(2023) 271 final} - {SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final}

Sammanfattning
Konsekvensbedömning av ett förslag till översyn av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
<p>I direktiv 2009/16/EG fastställs EU:s system för hamnstatskontroll (PSC), ett system för inspektion av fartyg som för utländsk flagg av inspektörer i deras hamnar, i syfte att kontrollera att besättningens kompetens ombord, fartygets skick och dess utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner om säkerheten för människoliv till sjöss och om skydd av havsmiljön. Direktivet bygger på den befintliga frivilliga mellanstatliga strukturen i samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MoU).</p> <p>Direktivet var föremål för en efterhandsutvärdering och kontroll av ändamålsenligheten för sjöfarten (tillsammans med annan EU-lagstiftning) 2018. Ett visst antal frågor har identifierats som problematiska, nämligen följande: 1) De nuvarande EU-kraven är inte anpassade till nya internationella bindande regler/förfaranden (Internationella sjöfartsorganisationen – IMO och Paris MoU). 2) De nuvarande EU-kraven gäller inte fiskefartyg. 3) En obalanserad fördelning av inspektionerna i EU. 4) Den mekanism som används för att välja ut fartyg för inspektion är inte uppdaterad. 5) För stort beroende av pappersbaserade certifikat. 6) Otillräckliga och oflexibla förfaranden och resurser.</p> <p>Utän EU-åtgärder kommer medlemsstaterna att arbeta på ett icke samordnat och icke-harmoniserat sätt.</p>
Vad förväntas initiativet leda till?
Detta initiativ syftar till att säkerställa och förbättra den höga nivån på sjösäkerhet och skydd av föroreningar i hela unionen.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritetsprincipen)?
Sjöfarten som internationell verksamhet är reglerad i såväl globala som regionala och nationella instanser och har till sin natur en stark gränsöverskridande dimension.
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Följande tre politiska alternativ har utarbetats: Det rekommenderade alternativet är alternativ B: Detta alternativ gör det möjligt att utveckla ett frivilligt system för hamnstatskontroll för större fiskefartyg i samband med Paris MoU. Det uppmuntrar också införande och användning av elektroniska lagstadgade certifikat. Alternativ B föreslår lagstiftningslösningar på problem när det gäller inspektion och validering.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
Alternativ B stöds av nationella administrationer för hamnstatskontroll eftersom det kommer att möjliggöra utveckling av en ordning för hamnstatskontroll för fiskefartyg som motsvarar den som skedde med Paris MoU. Fiskeindustrin är i stort sett positiv till kontroll av efterlevnaden av säkerhetsnormer men skulle föredra om EU:s medlemsstater ratificerade de relevanta internationella konventionerna.
C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser
Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges nyttan med de huvudsakliga alternativen)?
<p>De samhälleliga effekterna bedöms huvudsakligen med avseende på de politiska alternativens inverkan på sjösäkerheten under perioden 2025–2050 när det gäller räddade liv, skador som undvikits och miljöskydd. Det rekommenderade alternativet förväntas leda till att 6 liv räddas och 61 skador undviks, att omkring 35 miljoner euro sparas och att 75 ton bunkerbränsle hindras från att gå förlorat till sjöss. Det bör dock noteras att eftersom effekterna av hamnstatskontrollen är indirekta, på grund av inspektionerna och uppföljningen av dem, råder det stor osäkerhet när det gäller uppskattningarna.</p> <p>För myndigheterna för hamnstatskontroll förväntas det rekommenderade alternativet leda till besparingar på 8,4 miljoner euro i verkställighetskostnader, uttryckta som nuvärde under 2025–2050, på grund av åtgärder som uppmuntrar till införande och användning av elektroniska lagstadgade certifikat.</p> <p>För fartygsoperatörer beräknas det rekommenderade alternativet leda till administrativa kostnadsbesparingar på 5,5 miljoner euro. De administrativa besparingarna beror på avskaffandet av skyldigheten att rapportera 72</p>

timmar i förväg för den operatör, agent eller befälhavare på ett fartyg som kan komma i fråga för en utökad inspektion.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges nyttan med de huvudsakliga alternativen)?

Ytterligare kostnader kommer främst att minska för **myndigheterna för hamnstatskontroller** som uppskattas till 17,9 miljoner euro som nuvärde 2025–2050. Nettokostnaderna uppskattas dock till 9,5 miljoner euro med tanke på besparingarna i verkställighetskostnaderna. Det kommer också att finnas justeringskostnader för **flaggstatens myndigheter** för införandet av elektroniska certifikat. Dessa belopp uppgår sammanlagt till 0,22 miljoner euro per år för alla flaggstatens myndigheter. Dessutom förväntas kostnader för engångsinvesteringar på 1 miljon euro 2025. De totala kostnaderna för flaggstatens myndigheter uppskattas till 4,8 miljoner euro.

När det gäller **Europeiska sjösäkerhetsbyrån** uppskattas justeringskostnaderna för det rekommenderade alternativet till 6,5 miljoner euro. Det rekommenderade alternativet leder till en ökning av verkställighetskostnaderna på 0,7 miljoner euro för **fartygsoperatörer** som överkompenseras genom administrativa kostnadsbesparingar på 4,8 miljoner euro.

Hur påverkas små och medelstora företag samt konkurrenskraften?

Den föreslagna utvidgningen av direktivet till att omfatta större fiskefartyg i det rekommenderade politiska alternativet är "relevant" för små och medelstora företag. De extra verkställighetskostnaderna för fiskefartygsoperatörer uppskattas till 0,03 miljoner euro 2030 och 0,05 miljoner euro 2050 men kommer att ha positiva effekter när det gäller säkerheten för fiskefartygsoperatörer.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Utöver nettokostnaderna för myndigheterna för hamnstatskontroller, som uppskattas till 9,5 miljoner euro i det rekommenderade politiska alternativet i förhållande till referensscenariot, kommer det att finnas justeringskostnader på 4,8 miljoner för flaggstater för elektroniska certifikat.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Eftersom samma höga säkerhetsnivå kommer att upprätthållas i hela unionen kommer det att få en positiv inverkan på den inre marknaden och konkurrenskraften.

Proportionalitetsprincipen

Det rekommenderade alternativet går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de övergripande politiska målen.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Åtgärderna kommer att utvärderas när en lämplig tidsperiod förflutit efter förslagets antagande. Syftet med detta är att åtgärderna ska vara ändamålsenliga och ha gett resultat. Kommissionen/Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att kontrollera att inspektioner utförs vid behov och att rapporterna laddas upp i databasen. Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att fortsätta att besöka medlemsstater vilket leder till horisontella analyser.