



Bruxelles, den 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol

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

Resumé
Konsekvensanalyse af et forslag til revision af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol
A. Behov for handling
Hvad er problemet, og hvorfor er det et problem på EU-plan?
<p>Direktiv 2009/16/EF fastsætter EU's ordning for havnestatskontrol, en ordning, hvorunder inspektører foretager inspektion af skibe under fremmed flag, der befinder sig i deres havne, med henblik på at kontrollere, at besætningens kompetencer og skibets og dets udstyrs tilstand er i overensstemmelse med kravene i de internationale konventioner om sikkerhed for menneskeliv på søen og beskyttelse af havmiljøet. Direktivet er baseret på den allerede eksisterende frivillige mellemstatslige struktur under Parisaftalememorandummet.</p> <p>Direktivet var genstand for en efterfølgende evaluering og kvalitetskontrol af søtransporten (sammen med andre EU-retsakter) i 2018. En række spørgsmål er blevet identificeret som problematiske: 1) de nuværende EU-krav er ikke tilpasset nye internationale obligatoriske regler/procedurer (Den Internationale Søfartsorganisation — IMO og Parisaftalememorandummet), 2) de nuværende EU-krav finder ikke anvendelse på fiskerfartøjer, 3) en skæv fordeling af inspektioner i EU, 4) den mekanisme, der anvendes til udvælgelse af skibe til inspektion, er ikke tidssvarende, 5) en overdreven afhængighed af papirbaserede certifikater og 6) utilstrækkelige og ufleksible procedurer og ressourcer.</p> <p>Hvis EU ikke gør noget, vil medlemsstaterne arbejde på en ukoordineret og ikkeharmoniseret måde.</p>
Hvilke resultater skal der opnås?
Dette initiativ har til formål at sikre og forbedre det høje niveau for søfartssikkerhed og forureningsbeskyttelse i hele Unionen.
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?
Skibsfart som en international virksomhed opererer og er reguleret i både globale og regionale og nationale instanser og har i sagens natur en stærk grænseoverskridende dimension.
B. Løsninger
Hvilke forskellige løsningsmodeller er der for at nå målene? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor ikke?
Der er udviklet tre løsningsmodeller. Den foretrukne løsning er løsningsmodel B (løsningsmodel B). Denne løsning giver mulighed for at udvikle en frivillig ordning for havnestatskontrol for større fiskerfartøjer i forbindelse med Parisaftalememorandummet. Den tilskynder også til indførelse og anvendelse af elektroniske lovpligtige certifikater. Løsningsmodel B foreslår lovgivningsmæssige løsninger på problemer i forbindelse med inspektion og validering.
Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?
Løsningsmodel B støttes af de nationale administrationer for havnestatskontrol, da den vil gøre det muligt at udvikle en ordning for havnestatskontrol for fiskerfartøjer svarende til den, der blev indført med Parisaftalememorandummet. Fiskerierhvervet går i det store og hele ind for håndhævelse af sikkerhedsstandarder, men ville foretrække, hvis EU's medlemsstater ratificerede de relevante internationale konventioner.
C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrakkes — ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
De samfundsmæssige virkninger vurderes hovedsagelig med hensyn til løsningsmodellernes indvirkning på sikkerheden til søs i perioden 2025-2050 med hensyn til reddede liv og undgåede skader samt miljøbeskyttelse. Den foretrukne løsning forventes at resultere i seks reddede liv og 61 kvæstelser, der undgås, hvilket vil spare ca. 35 mio. EUR og forhindre, at 75 ton bunkerfuel går tabt til søs. Det skal dog bemærkes, at der er stor usikkerhed omkring skønnene, fordi havnestatskontrollens indvirkning på sikkerheden er indirekte i kraft af inspektionerne og opfølgningen heraf.
For havnestatskontrolmyndigheder forventes den foretrukne løsningsmodel at medføre besparelser i håndhævelsesomkostningerne på 8,4 mio. EUR, udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050, som følge af

foranstaltninger, der tilskynder til indførelse og anvendelse af elektroniske lovpligtige certifikater.

For **skibsoperatører** anslås den foretrukne løsningsmodel at medføre administrative omkostningsbesparelser på 5,5 mio. EUR. Besparelserne i de administrative omkostninger skyldes afskaffelsen af kravet om 72 timers forudgående indberetning for operatøren, dennes repræsentant eller føreren af et skib, der kan gøres til genstand for en udvidet inspektion.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Yderligere omkostninger vil hovedsagelig påhvile **havnestatskontrolmyndighederne**, og de anslås til 17,9 mio. EUR i nutidsværdi i perioden 2025-2050. I betragtning af besparelserne i håndhævelsesomkostningerne anslås nettoomkostningerne imidlertid til 9,5 mio. EUR. Der vil også være tilpasningsomkostninger for **flagstatsmyndigheder** i forbindelse med indførelsen af elektroniske certifikater. Disse beløber sig til 0,22 mio. EUR om året for alle flagstatsmyndigheder tilsammen. Desuden forventes der engangsinvesteringsomkostninger på 1 mio. EUR i 2025. De samlede omkostninger for flagstatsmyndigheder anslås til 4,8 mio. EUR.

Med hensyn til **EMSA** anslås tilpasningsomkostningerne i forbindelse med den foretrukne løsningsmodel til 6,5 mio. EUR. Den foretrukne løsningsmodel medfører en stigning i håndhævelsesomkostningerne på 0,7 mio. EUR for **skibsoperatører**, som overkompenseres af administrative omkostningsbesparelser på 4,8 mio. EUR.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?

Den foreslåede udvidelse af direktivet til også at omfatte større fiskerfartøjer i den foretrukne løsningsmodel er "relevant" for SMV'er. De yderligere håndhævelsesomkostninger for operatører af fiskerfartøjer anslås til (0,03 mio. EUR i 2030 og 0,05 mio. EUR i 2050), men vil have positive virkninger med hensyn til sikkerhed for operatører af fiskerfartøjer.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

Ud over nettoomkostningerne for havnestatskontrolmyndighederne på anslået 9,5 mio. EUR i den foretrukne løsningsmodel i forhold til referencescenariet, vil der være tilpasningsomkostninger på 4,8 mio. for flagstater for elektroniske certifikater.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

Da det samme høje sikkerhedsniveau vil blive opretholdt i hele Unionen, vil der være en positiv indvirkning på det indre marked og konkurrenceevnen.

Proportionalitetsprincippet

Den foretrukne løsningsmodel går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de overordnede mål med foranstaltningen.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Foranstaltningen vil blive gennemgået, når der er forløbet et tilstrækkeligt tidsrum efter forslaget vedtagelse til, at foranstaltningerne kan fungere og skabe virkninger. Kommissionen/EMSA kontrollerer, at inspektionerne gennemføres efter behov, og at rapporter uploades til databasen. EMSA vil fortsat aflægge besøg hos medlemsstaterne, hvilket vil føre til horisontale analyser.