



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.6.2023
SWD(2023) 166 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv

om ändring av direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser

{COM(2023) 272 final} - {SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final}

A. Behov av åtgärder

Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?

EU:s åtgärder på sjösäkerhetsområdet kompletterar och genomför både den internationella ram som fastställts av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Ansvar för sjösäkerheten på statlig nivå omfattar tre överlappande handlingslinjer.

Den första försvarslinjen finns i direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser. Syftet är att se till att EU:s medlemsstater som flaggstater fullgör sina skyldigheter enligt internationell rätt när det gäller fartyg som för deras flagg, att de ökar säkerheten och förhindrar förorening från dessa fartyg. Sedan direktivet antogs har FN:s specialiserade organ – Internationella sjöfartsorganisationen – gjort genomförandekoden för instrument (III-koden) och IMO:s revision obligatorisk från och med 2016 för alla flaggstater i världen, inklusive EU:s medlemsstater som flaggstater. IMO saknar dock tillsynsbefogenheter.

Genom direktivet införlivas delar av III-koden i EU-lagstiftningen, men det sker på ett fragmenterat sätt. Direktivet blev föremål för en efterhandsutvärdering och en kontroll av ändamålsenligheten till havs, där flera problematiska frågor identifierades. Dessa inbegriper 1) rättsosäkerhet vid genomförandet av nya internationella regler på EU-nivå och 2) avsaknaden av en harmoniserad strategi för inspektioner, kontroll, övervakning och informationsutbyte för flaggade flottor. Det är också viktigt att de nationella myndigheterna har de resurser som krävs som flaggstat för att de ska kunna fullgöra sina internationella åtaganden.

Utan EU-åtgärder kommer EU:s flaggstatsförvaltningar att arbeta på ett osamordnat och icke-harmoniserat sätt.

Vad vill man uppnå?

Detta initiativ syftar till att säkerställa och förbättra den höga nivån på sjösäkerheten och skyddet av föroreningar i hela EU.

Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?

Eftersom sjöfarten är en internationell verksamhet som bedrivs i olika EU-vatten och internationella vatten och regleras av såväl globala som regionala och nationella instanser, har den till sin natur en stark gränsöverskridande dimension. I detta syfte är det viktigt att harmonisera flaggstaternas inspektioner och kontroll av flaggade flottor på EU-nivå.

B. Lösningar

Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?

Fyra politiska alternativ för att ta itu med problemen har tagits fram. Alla alternativ innebär att de nu obligatoriska delarna av III-koden införlivas i III-koden och att den obligatoriska IMO-revisionen bibehålls.

Det rekommenderade alternativet är alternativ 2: Syftet är att bibehålla en grundläggande kapacitet hos den tekniska personalen i flaggstaternas förvaltningar för att fullgöra internationella skyldigheter och säkerställa effektiv kontroll av flaggade flottor och ändamålsenlig övervakning av erkända organisationer. Detta alternativ omfattar i huvudsak de återstående centrala delarna av den obligatoriska III-koden som är relevanta för flaggstater och tillhandahåller en gemensam lösning med hjälp av digitalisering för att uppnå konsekvent efterlevnad av flaggstatskyldigheter i hela EU.

Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?

Alla flaggstatsförvaltningar och branschaktörer förespråkar en tydlig, enhetlig och anpassad rättslig ram som införlivar de internationella reglerna: III-koden och IMO:s granskning. Det rekommenderade alternativet stöds eftersom det säkerställer en hög grad av intern och extern samstämmighet. Detta alternativ anses vara väl avvägt och proportionerligt med tanke på det stora intervallet i fråga om storlek och typ av flotta i EU:s medlemsstater. Flaggstatsförvaltningarna och branschaktörerna stöder

digitaliseringen fullt ut.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet?

Samhällseffekterna bedöms främst med avseende på de politiska alternativens inverkan på sjösäkerheten (livräddning) och på miljöskyddet. I och med digitaliseringen säkerställer det rekommenderade alternativet också mer ändamålsenliga, effektiva och transparenta fartygsinspektioner samt övervakning och tillsyn från EU:s erkända organisationers sida.

Det rekommenderade alternativet beräknas leda till att 69 liv räddas och 810 skador undviks under 2025–2050 jämfört med referenssiffran. Dessa fördelar förväntas minska de externa kostnaderna för olyckor med uppskattningsvis 2,3973 miljarder euro i förhållande till grundkostnaderna för 2025–2050 (i 2021 års priser). Att förhindra att olyckor inträffar i framtiden¹ förväntas undvika förlust till havs av 1 418 ton bunkerbränsle jämfört med referensscenariot 2025–2050. Detta förväntas ha en indirekt positiv inverkan på kvaliteten på havsvattnet och den biologiska mångfalden.

För **flaggstatsmyndigheter** förväntas det rekommenderade alternativet leda till kostnadsbesparingar på 48,8–52,9 miljoner euro jämfört med referensscenariot (i löpande priser 2025–2050). För **fartygsoperatörer** uppskattades minskningen av justeringskostnaderna till 0,6–1,2 miljoner euro i förhållande till referensscenariot (löpande priser under 2025–2050). De är främst resultatet av införandet av tekniska lösningar för elektroniska flaggstatsinspektionsrapporter.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet? (Om det inte finns ett sådant alternativ anges kostnaderna för de huvudsakliga alternativen.)

Ytterligare kostnader kommer främst att falla på flaggstatsmyndigheterna eftersom alternativ 2 ökar kontrollen av flaggade flottor genom flaggstatens inspektioner och tillsyn av erkända organisationer. De totala kostnaderna för flaggstatsmyndigheterna uppskattas till 49,1–49,2 miljoner euro.

För Emsa förväntas de politiska åtgärderna för att utveckla eller förbättra en rapporteringsmodul för flaggstater och utveckla förbättrade utbildningsverktyg för inspektörer leda till anpassningskostnader på uppskattningsvis 6,4–7 miljoner euro.

För fartygsoperatörer förväntas den begränsade ökningen av antalet inspektioner leda till anpassningskostnader på uppskattningsvis 3,2 miljoner euro.

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

De föreslagna ändringarna av direktivet kommer inte att påverka små och medelstora företag, eftersom de fartyg som omfattas av direktivet tenderar att vara internationella handelsfartyg. Flottan av små fartyg (under 300 bruttoton) omfattas inte av direktivet.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Förslaget förväntas leda till kostnader för de nationella förvaltningarna i egenskap av flaggstater som uppskattas till 49,1–49,2 miljoner euro. Dessa kostnader kommer dock till stor del att uppvägas av besparingar i verkställighetskostnader till följd av digitalisering och användning och delning av e-rapporter och e-certifikat, med 48,8–52,9 miljoner euro.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Förslaget kommer att ha en positiv inverkan på den inre marknaden, eftersom det kommer att garantera samma höga säkerhetsnivå i hela EU.

Proportionalitetsprincipen

Det rekommenderade alternativet går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de övergripande politiska målen. Det rekommenderade alternativet omfattar i huvudsak de återstående centrala delarna av den obligatoriska III-koden som är relevanta för flaggstater och tillhandahåller en gemensam lösning med hjälp av digitalisering för att uppnå konsekvent efterlevnad av flaggstatsskyldigheter i hela EU.

D. Uppföljning

¹ Det bör dock noteras att dessa uppskattningar är mycket osäkra eftersom direktivets effekter på säkerheten är indirekta (till följd av inspektioner och uppföljning).

När kommer åtgärderna att ses över?

Policyn kommer att ses över med hjälp av flaggstatens system för resultatmätning. Kommissionen/Emsa kommer att delta som observatörer i IMO:s revisioner. Emsa kommer att fortsätta att besöka medlemsstaterna för att kontrollera flaggstaternas insatser på plats, vilket leder till övergripande analyser för att kontinuerligt förbättra sjösäkerheten.