



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

Begleitunterlage zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

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

DE

DE

Zusammenfassung

Folgenabschätzung zu einem Vorschlag für eine Überarbeitung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle

A. Handlungsbedarf

Worin besteht das Problem und warum sind Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich?

Die Richtlinie 2009/16/EG enthält die EU-Vorschriften für die Hafenstaatkontrolle, ein System zur Überprüfung von Schiffen unter ausländischer Flagge durch Besichtiger in den Häfen des besuchten Staates. In diesem Rahmen wird überprüft, ob die Befähigung der Besatzung an Bord und der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung den Anforderungen der internationalen Übereinkommen über den Schutz des menschlichen Lebens auf See und über den Schutz der Meeresumwelt entsprechen. Die Richtlinie stützt sich auf die bereits bestehende freiwillige zwischenstaatliche Struktur der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (im Folgenden „Pariser Vereinbarung“).

Die Richtlinie war 2018 (zusammen mit anderen Rechtsakten der EU) Gegenstand der Ex-post-Bewertung und der Eignungsprüfung der Rechtsvorschriften über den Seeverkehr. Dabei wurde eine Reihe von Aspekten als problematisch eingestuft: 1) Die derzeitigen EU-Anforderungen entsprechen nicht den verbindlichen neuen internationalen Regeln und Verfahren (im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtorganisation (IMO) und der Pariser Vereinbarung); 2) die derzeitigen EU-Vorschriften gelten nicht für Fischereifahrzeuge; 3) die Verteilung der Überprüfungen innerhalb der EU ist unausgewogen; 4) der Mechanismus für die Auswahl der zu überprüfenden Schiffen ist nicht auf dem neuesten Stand; 5) es wird zu sehr von Zeugnissen in Papierform Gebrauch gemacht; 6) die Verfahren und Ressourcen sind nicht angemessen und nicht flexibel.

Bei Untätigkeit der EU würden die Mitgliedstaaten auf unkoordinierte und nicht harmonisierte Weise vorgehen.

Was soll erreicht werden?

Mit dieser Initiative soll das hohe Niveau der Sicherheit im Seeverkehr und des Schutzes der Meeresumwelt in der gesamten Union gewahrt und weiter gesteigert werden.

Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?

Der Seeverkehr ist als internationaler Wirtschaftszweig sowohl auf globaler als auch auf regionaler und nationaler Ebene reguliert und hat seiner Natur nach eine stark grenzüberschreitende Dimension.

B. Lösungsansätze

Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Gibt es eine bevorzugte Option? Wenn nicht, warum?

Es wurden drei Politikoptionen (PO) ausgearbeitet. Die bevorzugte Option ist Politikoption B. Diese Option sieht – in Verbindung mit der Pariser Vereinbarung – die Ausarbeitung eines freiwilligen Hafenstaatkontrollsystems für größere Fischereifahrzeuge vor. Außerdem wird die Einführung und Verwendung von elektronischen Zeugnissen gefördert. Im Rahmen der Option B werden legislative Lösungen für Probleme im Zusammenhang mit den Überprüfungen und deren Validierung vorgeschlagen.

Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?

Die Option B wird von den für die Hafenstaatkontrolle zuständigen nationalen Verwaltungen unterstützt, da sie die Ausarbeitung eines freiwilligen Hafenstaatkontrollsystems für größere Fischereifahrzeuge vorsieht, das der Regelung der Pariser Vereinbarung entspricht. Die Fischereiwirtschaft ist allgemein dafür, dass die Sicherheitsstandards durchgesetzt werden, würde es jedoch lieber sehen, dass die EU-Mitgliedstaaten die einschlägigen internationalen Übereinkommen ratifizieren.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?

Die gesellschaftlichen Auswirkungen der verschiedenen Politikoptionen auf die Seeverkehrssicherheit im Zeitraum 2025-2050 wurden hauptsächlich nach den Kriterien Vermeidung von Todesfällen und Verletzungen sowie Umweltschutz bewertet. Bei der bevorzugten Option werden voraussichtlich sechs Todesfälle und 61 Verletzungen vermieden, etwa 35 Mio. EUR eingespart bzw. ein Verlust von 75 Tonnen Bunkeröl auf See verhindert. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Auswirkungen der Hafenstaatkontrolle – durch die

Überprüfungen und deren Folgemaßnahmen – indirekt sind und daher große Unsicherheiten in Bezug auf die Schätzungen bestehen.

Für die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden dürfte die bevorzugte Option zu Einsparungen bei den Durchsetzungskosten in Höhe von 8,4 Mio. EUR im Zeitraum 2025-2050 (ausgedrückt als Gegenwartswert) führen – aufgrund der Maßnahmen, mit denen die Einführung und Verwendung von elektronischen Zeugnissen gefördert wird.

Für Schiffsbetreiber dürfte die bevorzugte Option zu Einsparungen bei den Verwaltungskosten in Höhe von 5,5 Mio. EUR führen. Die Einsparungen bei den Verwaltungskosten ergeben sich daraus, dass der Betreiber, Agent oder Kapitän die Ankunft eines Schiffes, das für eine erweiterte Überprüfung in Betracht kommt, nicht mehr 72 Stunden im Voraus anmelden muss.

Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?

Zusätzliche Kosten werden in erster Linie den für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden entstehen, schätzungsweise 17,9 Mio. EUR (Gegenwartswert) im Zeitraum 2025-2050. Unter Berücksichtigung der Einsparungen bei den Durchsetzungskosten wären als Nettokosten 9,5 Mio. EUR zu veranschlagen. Zudem werden den Behörden der Flaggenstaaten Anpassungskosten für die Einführung der elektronischen Zeugnisse entstehen. Diese Kosten dürften sich – für alle Flaggenstaatbehörden zusammengenommen – auf 0,22 Mio. EUR jährlich belaufen. Darüber hinaus werden für 2025 einmalige Investitionskosten in Höhe von 1 Mio. EUR erwartet. Die Gesamtkosten für die Behörden der Flaggenstaaten werden auf 4,8 Mio. EUR geschätzt.

Die der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) entstehenden Anpassungskosten für die bevorzugte Option werden schätzungsweise 6,5 Mio. EUR betragen. Die bevorzugte Option wird dazu führen, dass die Durchsetzungskosten für Schiffsbetreiber um 0,7 Mio. EUR ansteigen, was durch Einsparungen bei den Verwaltungskosten in Höhe von 4,8 Mio. EUR jedoch mehr als wettgemacht werden dürfte.

Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?

Die im Rahmen der bevorzugten Option vorgeschlagene Ausdehnung der Richtlinie auf größere Fischereifahrzeuge ist für KMU von Bedeutung. Die zusätzlichen Durchsetzungskosten für Betreiber von Fischereifahrzeugen werden auf 0,03 Mio. EUR im Jahr 2030 und 0,05 Mio. EUR im Jahr 2050 geschätzt; es sind jedoch auch positive Auswirkungen auf die Sicherheit der Betreiber von Fischereifahrzeugen zu erwarten.

Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?

Neben den Nettokosten für die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden, die bei der bevorzugten Option auf 9,5 Mio. EUR gegenüber dem Ausgangsszenario geschätzt werden, werden für die Flaggenstaaten Anpassungskosten in Höhe von 4,8 Mio. EUR für elektronische Zeugnisse anfallen.

Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?

Die Tatsache, dass in der gesamten Union dasselbe hohe Sicherheitsniveau gewährleistet wird, wird sich positiv auf den Binnenmarkt und die Wettbewerbsfähigkeit auswirken.

Verhältnismäßigkeit

Die bevorzugte Option geht nicht über das zum Erreichen der allgemeinen politischen Ziele erforderliche Maß hinaus.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft?

Die Maßnahme wird nach Ablauf eines angemessenen Zeitraums nach der Annahme des Vorschlags überprüft, damit genügend Zeit bleibt, in der die Maßnahme Wirkung entfalten und die Auswirkungen zum Tragen kommen können. Die Kommission/EMSA wird überprüfen, ob die Überprüfungen wie vorgeschrieben durchgeführt werden und ob die Berichte in die Datenbank hochgeladen werden. Die EMSA wird ihre Besuche in den Mitgliedstaaten fortführen und entsprechende horizontale Analysen vorlegen.