



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 2. juni 2023
(OR. en)

10119/23

**Interinstitutionel sag:
2023/0171(COD)**

**TRANS 219
MAR 79
IA 131
CODEC 1014
OMI 48
DROIPEN 82
ENV 620**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	1. juni 2023
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2023) 273 final
-----------------	---------------------

Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening
--------	---

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2023) 273 final.

Bilag: COM(2023) 273 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.6.2023
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Dette forslag vedrører en ændring af direktiv 2005/35/EF¹ om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for ulovlig forurening, som ændret ved direktiv 2009/123/EF².

Politikkerne vedrørende forebyggelse af forurening fra skibe blev udviklet mellem 2000 og 2009 efter to større ulykker til søs, som involverede skibene *Erika* og *Prestige* og forårsagede væsentlige olieudslip³. Ved direktiv 2005/35/EF (i det følgende benævnt "direktivet om forening fra skibe" eller "direktivet") reguleres sanktioner for ulovlig udtømmning i havet af olie og skadelige flydende stoffer fra skibe. Ikke alt affald, der produceres om bord på skibe, skal afleveres i havne. Noget af det kan tømmes ud i havet. Ulovlig udtømmning er udtømmning fra et skib, som ikke opfylder Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) relevante regler, dvs. de standarder, der er fastsat i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpol 73/78).

Formålet med direktivet er at indarbejde disse internationale standarder i EU-retten og sikre, at de personer, der er ansvarlige for ulovlige udtømmninger af forurenende stoffer, gøres til genstand for sanktioner, der har afskrækkende virkning, er effektive og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen, med henblik på at forbedre sikkerheden til søs og øge beskyttelsen af havmiljøet mod forurening fra skibe.

Ved direktivet fastsættes et håndhævelsessystem, hvor overvågnings- og kontrolaktiviteter udført af medlemsstaterne fører til sanktioner mod de personer, som er ansvarlige for overtrædelserne. Processen består af tre led: først sporer overvågningsredskaber en potential udtømmning fra et skib; dernæst træffer den kompetente myndighed afgørelse om, hvorvidt en båd eller en et luftfartøj skal sendes afsted for at kontrollere på stedet, om det kan bekræftes, at forureningen har fundet sted; som det tredje led indsamles dokumentation, og der anvendes sanktioner, hvis lovovertræderne identificeres. Pålæggelse af sanktioner for lovovertrædelser vedrørende forurening fra skibe har grundlag i folkeretten. I De Forenede Nationers havretskonvention (UNCLOS) er det bl.a. fastsat, at en stat kan pålægge sanktioner for forurening fra et udenlandsk fartøj, hvis kyststaten påføres større skader, eller hvis den pågældende flagstat gentagne gange har tilsidesat sine håndhævelsesforpligtelser. I overensstemmelse med UNCLOS skal EU-flagstater også pålægge deres skibe sanktioner, hvis skibene ulovligt udtømmer forurenende stoffer i havet i eller uden for EU.

Den europæiske grønne pagt bekræfter på ny Kommissionens ambition om at beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede risici og virkninger, hvilket skal bane vejen for en sund planet for alle. Dette forslag er et af EU's initiativer, som har til formål at mindske forureningen fra søtransport i EU's have og er i overensstemmelse med strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁴ og med handlingsplanen for nulforurening⁵.

¹ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11.

² EUT L 280 af 27.10.2009, s. 52.

³ MV Erika-ulykken i 1999, Frankrig (20 000 ton olie), og MV Prestige-ulykken i 2002, Spanien (63 000 ton olie).

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2021) 400 final.

Kommissionen gennemførte den første efterfølgende evaluering af direktivet i 2022 og fandt, at det bidrog til indarbejdelsen af internationale regler om forurening fra skibe i medlemsstaternes lovgivning og forbedrede opdagelsen af forurening fra skibe. Navnlig var direktivet drivkraften bag oprettelsen af CleanSeaNet-tjenesten, en satellitbaseret EU-tjeneste til overvågning af olieudslip og opdagelse af fartøjer, som forvaltes af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.

Ved evalueringen blev der dog også konstateret en række mangler: 1) Direktivets nuværende anvendelsesområde omfatter ikke alle relevante forurenende stoffer i den internationale ordning, f.eks. affald eller udledning af spildevand i havet. 2) Udveksling af oplysninger og/eller ekspertise til effektivt at opdage, kontrollere og straffe forurening fra skibe er inkonsekvent i hele EU og generelt utilstrækkelig. 3) Der er mangel på balance i den afskrækkende virkning af de sanktioner, der i øjeblikket anvendes i hele EU for forurening fra skibe. 4) Medlemsstaternes nuværende rapportering er ufuldstændig og resulterer i mangel på detaljerede oplysninger om forurening fra skibe og dermed forbundne sanktioner, der er pålagt i hele EU i tidens løb.

Af disse grunde identificeres lovovertrædere, der udtømmer forurenende stoffer ulovligt, ikke altid og straffes sjældent. Der er derfor udarbejdet et forslag om ændring af direktiv 2005/35/EF. De specifikke mål med revisionen er at: 1) indarbejde internationale standarder i EU-retten ved at tilpasse direktivet til Marpol-bilagene om udtømning i havet, 2) støtte medlemsstaterne ved at opbygge deres kapacitet til at opdage forureningshændelser, verificere, indsamle bevismateriale og effektivt straffe identificerede lovovertrædere rettidigt og på en harmoniseret måde, 3) sikre, at de (fysiske og juridiske) personer, der er ansvarlige for ulovlig udtømning fra skibe, pålægges sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning, og 4) sikre forenklet og effektiv rapportering om forureningshændelser fra skibe og opfølgingsaktiviteter.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Der er en nær forbindelse til direktiv (EU) 2019/883⁶ om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe. Ved direktiv (EU) 2019/883 blev der indført strengere regler og bedre overvågning af skibes aflevering af affald i havne. Dette medførte en bedre kapacitet i havnene til at modtage affald fra skibe og til mindre udtømning af affald på havet. Nogle skibe vælger dog stadig ulovlig udtømning af affald på havet for at undgå at betale for brugen af modtagefaciliteter i havne, særlig da direktiv 2005/35/EF om ulovlig udtømning ikke omfatter de samme stoffer (hvorfor der ikke kan pålægges sanktioner i henhold til direktiv 2005/35/EF). På tidspunktet for vedtagelsen af direktiv (EU) 2019/883 opfordrede medlovgiverne til en revision af direktiv 2005/35/EF, således at dets anvendelsesområde svarer til anvendelsesområdet for direktiv (EU) 2019/883, og således at sanktionerne står i et rimeligt forhold til overtrædelsen. Navnlig bør skibe tilskyndes til ikke at bryde EU-retten ved hjælp af et solidt system med sanktioner, der er effektive og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen, parallelt med de løsninger til indsamling af affald, der tilbydes i EU's havne. Tilsammen sikrer disse to direktiver, at EU og dets medlemsstater opfylder deres forpligtelser vedrørende forurening fra skibe i henhold til Marpol 73/78.

Det foreslås derfor at tilpasse anvendelsesområdet for direktiv 2005/35/EF til anvendelsesområdet for direktiv (EU) 2019/883⁷ for at forbedre forebyggelsen af forurening af havmiljøet i Europa.

⁶ EUT L XXX.

⁷ Direktiv (EU) 2019/883 omfatter ikke bilag III, da emballerede varer ikke er affald. Ikke desto mindre anbefales det, at direktiv 2005/35/EF skal omfatte bilag III, da det ikke kan udelukkes, at ulovlig

Forslaget er i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF⁸ om havnestatskontrol, direktiv 2009/18/EF⁹ om undersøgelser af ulykker til søs og direktiv 2009/21/EF¹⁰ om krav til flagstater. De tre EU-direktiver om sikkerhed til søs er baseret på de regler og standarder, der er fastsat af IMO på internationalt niveau, og de supplerer hinanden indbyrdes og dette direktiv. Ved flagstatsdirektivet fastlægges regler om inspektion af skibe og flådetilsyn for administrationer i EU-flagstater, som er relevante for at forebygge forurening af havmiljøet i og uden for EU. Når strengere miljøregler træder i kraft i henhold til internationale konventioner, udvides flagstatens ansvar for at håndhæve dem automatisk. Direktivet om havnestatskontrol er også relevant i den forbindelse, da det ved hjælp af de påkrævede inspektioner støtter opdagelse og korrektion af manglende overholdelse, ikke blot når det drejer sig om sikkerhed, men også om regler og standarder for forebyggelse af forurening. For så vidt angår ulykker til søs, forårsager de ikke blot dødsfald og økonomiske tab, men kan have en direkte indvirkning på miljøet, f.eks. olieforurening, hvorfor der er en forbindelse til direktivet om forening fra skibe, som vedrører den type forurening.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Det reviderede direktiv supplerer direktiv (EU) 2023/xxxx¹¹ om miljøkriminalitet. Ved direktiv (EU) 2023/xxxx indføres strafferetlige sanktioner for alvorlige miljøovertrædelser, herunder ulovlige udtømminger fra skibe. De strafferetlige bestemmelser i direktiv 2005/35/EF er derfor ikke længere nødvendige, da de strafferetlige sanktioner for ulovlig forurening fra skibe er fastsat i direktiv (EU) 2023/xxxx. Ved dette forslag udgår de strafferetlige bestemmelser i artikel 5 og 8 derfor fra direktiv 2005/35/EF. Direktiv 2005/35/EF omfatter fortsat sektorspecifikke bestemmelser vedrørende de relevante forpligtelser og forbud (f.eks. definitionen af ulovlige udtømminger) og omfatter administrative sanktioner for forurening fra skibe, når handlingen ikke giver anledning til strafferetlig forfølgning. For at sikre, at den nationale håndhævelsesindsats er effektiv, skal ordningerne for administrativ og strafferetlig håndhævelse betragtes som indbyrdes forbundne dele af et system og eksistere side om side.

Direktiv 2008/56/EF¹² om havstrategirammen er den primære EU-retsakt til beskyttelse og bevaring af havmiljøet og dets arter og habitater. Ved direktivet fastsættes økosystemtilgangen til forvaltning af de menneskelige aktiviteter (herunder fiskeri, turisme og fritidsaktiviteter), som har en indvirkning på havmiljøet. Direktiv 2005/35/EF bidrager til målene i direktiv 2008/56/EF ved at indføre sanktioner med afskrækkende virkning for ulovlige udtømminger af forurenende stoffer fra skibe på Europas have.

Forslaget støtter også de endelige forslag fra konferencen om Europas fremtid, særlig forslagene om bekæmpelse af forurening og mere specifikt forslag 2.7 om at bekæmpe havforurening, herunder gennem fremme af miljøvenlig skibsfart ved at anvende de bedste tilgængelige teknologier. EU er også engageret i 2030-dagsordenen for bæredygtig udvikling og dens mål for bæredygtig udvikling, hvoraf verdensmål 14 ("Bevare og sikre bæredygtig brug af verdens have og deres ressourcer") er det mest relevante for dette forslag.

udtømning i havet af emballerede varer kan finde sted, og i så fald bør direktiv 2005/35/EF finde anvendelse.

⁸ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57.

⁹ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 114.

¹⁰ EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132.

¹¹ EUT L 328 af 6.12.2008, s. 28.

¹² EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

I afsnit VI (artikel 90-100) i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) fastsættes EU's beføjelse til at fastsætte bestemmelser for den fælles transportpolitik, hvilket giver EU ret til at handle, når det drejer sig om forurening fra skibe. I henhold til artikel 100, stk. 2, i TEUF kan EU-lovgiveren fastsætte passende bestemmelser for søtransport. I henhold til artikel 91, stk. 1, litra a), i TEUF har Unionen kompetence til på transportområdet at fastsætte fælles regler for international transport. I lyset heraf vil det reviderede direktiv blive baseret på artikel 100, stk. 2, i TEUF.

• Nærhedsprincippet

Forurening fra skibe medfører typisk skade med grænseoverskridende virkninger. På grund af de hyppige grænseoverskridende virkninger af havforurening og det forhold, at gerningsmændene handler på tværs af grænserne, vil en indsats fra medlemsstaternes side alene ikke være tilstrækkelig til at løse dette problem. Forskellige nationale tilgange til dette spørgsmål hindrer et effektivt samarbejde mellem medlemsstaterne og gør det muligt for lovovertrædere at unddrage sig sanktioner.

Da alle medlemsstater har ratificeret Marpol 73/78, kunne de potentielt have indarbejdet internationale standarder for forebyggelse af forurening fra skibe på egen hånd. Direktivet omsætter og supplerer imidlertid den internationale ordning ved: 1) at hjælpe medlemsstaterne med at identificere gerningsmændene ved at stille oplysninger fra satellitovervågning om potentielle olieudslip til rådighed og 2) indføre en ansvarsordning, der gør det lettere at straffe forurenere. Merværdien ved dette forslag er, at det vil supplere den internationale ramme med en ansvarsordning (ved at præcisere den eksisterende ordning) og med bedre information til medlemsstaterne (takket være forbedret overvågning, som omfatter flere typer forurenende stoffer, og udveksling af oplysninger på grundlag af EU's digitale værktøjer). Revisionen har også til formål at indføre nye bestemmelser vedrørende sanktioner uden at påvirke direktiv (EU) 2023/xxxx. Disse mål kan ikke opfyldes af medlemsstaterne hver for sig. Der er behov for en harmoniseret retlig ramme og fælles digitale værktøjer. Eksempelvis giver den satellitovervågning, der leveres af CleanSeaNet, god værdi for pengene takket være stordriftsfordele. En indsats på EU-plan vil være mere effektiv end en indsats på nationalt plan, fordi den vil have en stærkere afskrækkende virkning på gerningsmænd, der handler på tværs af grænserne.

• Proportionalitetsprincippet

Forslaget er udarbejdet i lyset af den seneste udvikling på den internationale scene og resultaterne af den efterfølgende evaluering. Kommissionen har også foretaget en konsekvensanalyse for at indkredse og vurdere alternative midler til at nå de samme mål.

Den foreslåede udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte alle bilag til Marpol 73/78 (dvs. alle stoffer der er omfattet af Marpol 73/78, og som ulovligt udtømmes i havet fra skibe) har til formål på bedre vis at forebygge forurening i havmiljøet og at tilpasse anvendelsesområdet til anvendelsesområdet for direktiv (EU) 2019/883. Håndhævelsen af direktiv (EU) 2019/883 er sammen med direktiv 2005/35/EF en væsentlig del af foranstaltningerne til at forebygge forurening fra skibe. Desuden har forslaget fokus på teknisk støtte til medlemsstaterne ved hjælp af uddannelsesplatforme, vejledning, udveksling af bedste praksis og fremme af brugen af EU's digitale værktøjer til indsamling og udveksling

af oplysninger. Ved forslaget fastsættes der ikke en strengt lovgivningsmæssig tilgang til niveauet for sanktioner eller et større obligatorisk mål for medlemsstaternes verifikationsaktiviteter. I stedet løser det problemet på en måde, der står mål med problemet, ved at tilvejebringe bedre information om potentielle udslip fra en central og omkostningseffektiv tjeneste og ved at dele oplysningerne med henblik på at gøre verifikationsaktiviteterne målrettede, for ikke at gå videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de specifikke mål. Forslaget hviler også på en præcisering af den eksisterende ansvarsordning, mere detaljerede bestemmelser om niveauet for og typen af sanktioner med henblik på at straffe forurenere for flere typer forurenende stoffer. Der foreslås ingen detaljerede bestemmelser på områder, hvor målene muligvis bedre kan nås gennem handling på andre politikområder.

- **Valg af retsakt**

Da ændringerne alene vedrører direktiv 2005/35/EF, er et ændringsdirektiv den mest hensigtsmæssige retsakt.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Direktivet blev genstand for en efterfølgende back-to-back-evaluering (hvilket vil sige, at en evaluering og en konsekvensanalyse blev iværksat samtidig). De data, der var tilgængelige for evalueringen, var ikke tilstrækkeligt solide til at udføre en fuldstændig efterfølgende vurdering for alle medlemsstater. Der forelå ikke repræsentative data til at måle de relevante indikatorer, f.eks. andelen af identificerede forureningshændelser, som involverer stoffer opført i bilag I og II til Marpol 73/78, og som er genstand for sanktioner. Til trods for begrænsningerne giver evalueringen et øjebliksbillede af de eksisterende oplysninger om gennemførelsen af direktivet.

I evalueringen blev det konkluderet, at målene med direktivet ikke blev nået fuldt ud, og at anvendelsesområdet for de forurenende stoffer, som er omfattet af direktivet, er for snævert. Ved direktivet blev der fastsat en fælles retlig ramme for ulovlig forurening fra skibe i EU, men virkningen af den var begrænset. Ved direktivet blev reglerne i Marpol 73/78 indarbejdet i EU-retten, og det sikredes, at medlemsstaternes lovgivning også blev tilpasset, men der mangler data, der kvantificerer direktivets rolle i praksis. Direktivet resulterede i et vellykket værktøj til satellitovervågning af olieforurening, nemlig CleanSeaNet-tjenesten. Dette løser dog ikke fuldstændigt problemet med at identificere forurenere, da nøjagtigheden af satellitovervågningen indtil videre har været begrænset. Nogle aspekter vedrørende verifikation kunne være blevet forvaltet mere effektivt. Eksempelvis verificeres mange udslip ikke på stedet, og medlemsstaterne kunne have logget flere feedbackdata i CleanSeaNet. Det forventede resultat, for så vidt angår restforfølgning af lovovertrædere, er ikke fuldt ud blevet nået med direktivet. I evalueringen blev det også konkluderet, at der er behov for yderligere præcisering af den eksisterende ansvarsordning og mere detaljerede oplysninger om niveauet for og typen af sanktionerne i direktivet. Evalueringens hovedkonklusion var dog, at der var behov for at udvide direktivets anvendelsesområde, således at det omfatter udtømminger af hele den række forurenende stoffer i havet, som er reguleret i henhold til Marpol 73/78.

- **Høringer af interessenter**

De primære høringsaktiviteter i forbindelse med den efterfølgende evaluering og konsekvensanalysen omfattede:

— en åben offentlig høring arrangeret af Kommissionen fra den 9. december 2021 til den 3. marts 2022. I den offentlige høring blev der fremsat spørgsmål vedrørende både konsekvensanalysen og evalueringen. Der var kun få input fra interessenterne, og kun 30 respondenter indsendte svar.

— to målrettede interessentundersøgelser, som havde til formål at indsamle specifikke oplysninger, én til evalueringen og én til konsekvensanalysen, organiseret af den konsulent, der var ansvarlig for den eksterne støtteundersøgelse, og gennemført i perioden december 2021-februar 2022 og perioden juni-juli 2022.

— tre runder af interviews med repræsentanter for væsentlige interessenter på EU-plan, arrangeret af den konsulent, der var ansvarlig for den eksterne støtteundersøgelse, og gennemført periodisk mellem november 2021 og september 2022 for at imødekomme specifikke anmodninger om oplysninger, med henblik på at støtte for evalueringen og finjustere den overordnede problemdefinition og mulige politiske løsningsmodeller.

— yderligere målrettede høringsaktiviteter tilrettelagt af Kommissionen for at høre medlemsstaterne og de vigtigste interessenter om mulige politiske foranstaltninger og resultaterne af konsekvensanalysen. Disse aktiviteter fandt sted i forbindelse med et møde i Unionens Udvalg for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (den 2. juni 2022), møder i Det Europæiske Forum for Bæredygtig Skibsfart (den 18. maj 2022 og den 18. januar 2023) og dens undergruppe om affald fra skibe (den 22. marts 2022, den 4. juni 2022 og den 14. februar 2023), blandt direktørerne for søtransport mellem EU og EØS (3. oktober 2022) og i North Sea Network of Investigators and Prosecutors (den 25. april 2022). Den 22. september 2022 blev der afholdt en afsluttende workshop for at validere konklusionerne af støtteundersøgelsen med deltagelse af repræsentanter for medlemsstaterne, NGO'er og industrien.

De oplysninger, der blev indsamlet fra interessenterne, var afgørende for, at Kommissionen kunne finjustere de politiske løsningsmodeller og vurdere deres økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger, sammenligne dem og udvælge den foretrukne løsningsmodel. Resultaterne af disse processer supplerede den skrivebordsundersøgelse, der blev udført som led i den eksterne støtteundersøgelse.

• **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Denne revision bygger primært på de data, der blev indsamlet i forbindelse med den efterfølgende evaluering. Kommissionen har indhentet omfattende teknisk rådgivning i adskillige ekspertundersøgelser, herunder en omfattende forberedende undersøgelse med henblik på revisionen af direktivet. Medlemsstaternes myndigheder, aktører i industrien samt civilsamfundet blev bedt om at levere input til udarbejdelsen af undersøgelsen.

Udarbejdelsen af dette forslag krævede også fra input fra Kommissionens og EMSA's eksperter til den konkrete formulering af de tekniske definitioner og for at opnå en tydelig juridisk affattelse.

• **Konsekvensanalyse**

Lovgivningsforslaget er baseret på en konsekvensanalyse. Det blev undersøgt, hvor effektive tre politiske løsningsmodeller, der omfatter forskellige politiske foranstaltninger, ville være til at nå de tilstræbte mål, og hvad de miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger af dem ville være. For hvert specifikt mål blev en række foranstaltninger udpeget. Foranstaltningerne, som supplerer hinanden indbyrdes og ikke udelukker hinanden, blev fordelt på tre politiske

løsningsmodellet. Alle tre politiske løsningsmodeller omfatter en tilpasning af anvendelsesområdet for direktiv 2005/35/EF til bilagene til Marpol 73/78 og omfatter de former for udtømmning i havet, der er opført i disse bilag.

— Ved løsningsmodel A overlades det i det videste omfang til medlemsstaterne at gennemføre standarderne i Marpol 73/78, samtidig med at niveauet af EU-støtte holdes tilstrækkelig højt (efteruddannelse, vejledning, digitale værktøjer og adgang til oplysninger om mulige udslip). Ved denne løsningsmodel er medlemsstaterne fortsat ansvarlige for at for oplyse offentligheden via nationale websteder. Denne løsningsmodel følger en national tilgang til fastsættelse af sanktionstypen og regulerer ikke niveauet af sanktionen. Kort fortalt er der ved denne løsningsmodel større tilpasningsevne for medlemsstaterne og et minimum af EU-indgreb.

— Ved løsningsmodel B (den foretrukne løsning) rettes fokus mod en styrkelse af samarbejdet mellem medlemsstaterne, primært ved at styrke EU-støtten (efteruddannelse, vejledning, digitale værktøjer og adgang til oplysninger om mulige udslip). Løsningsmodel B omfatter kriterier for at fastsætte niveauer for sanktioner og forventes at omfatte en struktur for samarbejde mellem medlemsstaterne og at styrke medlemsstaternes håndhævelsesindsats ved hjælp af teknisk støtte fra EMSA uden at indføre nye lovgivningsmæssige foranstaltninger eller omkostninger for medlemsstaterne.

— Ved løsningsmodel C fokuseres på en stærkere lovgivningsmæssig indsats på EU-plan for at supplere samarbejdet mellem medlemsstaterne. Den forpligter medlemsstaterne til at kontrollere mindst 60 % af deres CleanSeaNet-varslinger og forventes af give større omkostninger til håndhævelse. Med hensyn til sanktionsniveauer styrker løsningsmodel C særlig harmoniseringen i hele EU ved at fastsætte værdierne. På den anden side omfatter den samme struktur for samarbejde mellem medlemsstaterne som de andre to løsningsmodeller (efteruddannelse, vejledning, digitale værktøjer og adgang til oplysninger om mulige udslip).

Den løsningsmodel, der fremsættes med dette forslag, er løsningsmodel B, da den blev vurderet til at være den mest effektive og stå i et rimeligt forhold til problemet. Der er dog alvorlige datamangler, begrænset input fra interessenterne og megen usikkerhed om virkningerne, særlig når det drejer sig om de anslåede miljømæssige fordele ved de tre løsningsmodeller. Løsningsmodel B og løsningsmodel C er mere effektive end løsningsmodel A, navnlig takket være fordelene ved at levere harmoniserede løsninger på EU-plan sammenlignet med flere nationale tilgange.

Udvalget for Forskriftskontrol afgav en positiv udtalelse (med visse forbehold) om konsekvensanalysen den 27. marts 2023. I bilag I til konsekvensanalysen forklares, hvordan bemærkningerne fra Udvalget for Forskriftskontrol blev behandlet i rapporten.

En af konklusionerne i konsekvensanalysen pegede på de begrænsninger i forbindelse med vurderingen, som fulgte af de manglende data. Derfor og ud over resultatet af konsekvensanalysen anså Kommissionen det for passende at foreslå en yderligere foranstaltning, som ville lette en mere ensartet indsamling af data og give større synlighed, når det drejer sig om effektiv overvågning udført af medlemsstater og den dertil knyttede andel af faktiske forureningshændelser. Den foreslåede foranstaltning vil supplere de foranstaltninger i den foretrukne løsningsmodel, jf. konsekvensanalysen (Løsningsmodel B), ved at tilskynde til bedre overvågning ved hjælp af en forpligtelse for hver medlemsstat til at verificere mindst 10 % af de varslinger, som hvert år fremsendes via CleanSeaNet. Denne tærskel for verifikation har en begrænset virkning på omkostningerne (0,5 - 0,8 mio. EUR. pr.

år), da de fleste medlemsstater allerede ligger over tærsklen, men Kommissionen mener, at det vil tilskynde til en mere effektiv overvågning af gennemførelsen af direktivet og bidrage til at sikre, at alle medlemsstater gennemfører det. Denne yderligere foranstaltning medfører ikke nogen væsentlig ændring af prioritetsrækkefølgen af løsningsmodellerne eller valget af den foretrukne løsningsmodel.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Forslaget har fokus på at øge effektiviteten af de eksisterende foranstaltninger, da der er tale om et direktiv, som har været under udvikling siden 2005 og blev ændret i 2009 som reaktion på ny udvikling, herunder retsafgørelser, internationale forpligtelser i henhold til Marpol 73/78 og teknologiske ændringer. Visse præciseringer og forenklinger vil blive indført i det reviderede direktiv. Dette omfatter præciseringer vedrørende den eksisterende ansvarsordning og forenklingen af rapporteringsforpligtelserne, med fokus på digitale løsninger.

Forslaget forventes ikke at resultere i yderligere administrationsomkostninger eller tilpasningsomkostninger for den private sektor eller offentligheden. Der kan forventes flere sanktioner for skibe, som ikke opfylder kravene i Marpol 73/78. På den anden side bør lige vilkår være en fordel for skibsoperatører, der overholder reglerne. Desuden vil virksomheder og navnlig den brede offentlighed nyde godt af reduktionen af forurening fra skibe.

Forslaget omfatter ikke krav til skibsoperatører og forventes derfor ikke at have nogen indvirkning på SMV'er. Det skaber ikke nye forpligtelser for virksomhederne og vil derfor ikke have nogen indvirkning på deres udgifter. Udvidelsen af direktivets anvendelsesområde til at omfatte yderligere stoffer, som er omfattet af Marpol 73/78, kan være relevant for fritidsfartøjer og fiskerfartøjer, som er sektorsegmenter med en stor deltagelse af SMV'er. Den omstændighed, at denne udvidelse fokuserer på håndhævelse af internationale standarder, betyder imidlertid, at skibsfartssektoren skal overholde disse standarder med eller uden direktivet, og at der ikke forventes nogen indvirkning på omkostningerne for de SMV'er, der overholder reglerne. Initiativet anses derfor ikke for at være relevant for SMV'er.

- **Grundlæggende rettigheder**

Som instrument i den primære EU-ret sikrer Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder de grundlæggende rettigheder for borgere i EU. Samlet set forventes forslaget på bedre vis at beskytte grundlæggende rettigheder og individuelle frihedsrettigheder, særlig for så vidt angår retfærdighed, retfærdig rettergang, ligebehandling, ikkeforskelsbehandling af gerningsmænd og legalitetsprincippet samt retten til sanktioner, der er effektive og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen. Fritagelsen for ansvar for besætning, førere og redere er yderligere præciseret i forslaget. Beskyttelsen af dem styrkes derfor ved hjælp af en mere integreret harmonisering af internationale regler i national lovgivning og bedre overholdelse af retsstatsprincippet og princippet om en retfærdig rettergang. Desuden sikrer den princippet om ligebehandling, hvilket bidrager til ikkeforskelsbehandling og ligebehandling for søfarende. Foranstaltningerne, som sikrer en klarere afgrænsning mellem de overtrædelser, der hører under den strafferetlige henholdsvis den administrative procedure, vil også gøre det lettere af behandle gerningsmændene ens i hele EU. Dette initiativ vil resultere i bedre sikring af retten til retfærdighed ved at forbedre definitionen af overtrædelser, der er genstand for administrative eller strafferetlige procedurer. Forslaget sikrer desuden beskyttelsen af personoplysninger.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

De nuværende nettoomkostninger ved forslaget beløber sig til 125,8 -134,7 mio. EUR i perioden 2025-2050. Forslagets budgetmæssige virkninger er beskrevet mere detaljeret i finansieringsoversigten, der er vedlagt dette forslag til orientering. Forslagets budgetmæssige virkninger er allerede medtaget i Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

En vellykket gennemførelse af direktivet ville betyde, at den (fysiske eller juridiske) person, der er ansvarlig for havforurening, straffes i et omfang, der er tilstrækkeligt til at skabe en afskrækkende virkning og således forhindre forurening for fremtiden. Sanktioner for forurening fra skibe kan betragtes som den sidste forsvarslinje, når det drejer sig om at forebygge forurening og beskytte havmiljøet og menneskers sundhed. Flagstatskontrol udgør den første forsvarslinje for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening, og havnestaternes lovgivning udgør den anden forsvarslinje. Skibe kan dog stadig forårsage forurening af havet ved ulykker og (forsætlige) driftsmæssige udtømminger.

Kommissionen vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette initiativ ved hjælp af en række foranstaltninger og et sæt nøgleindikatorer, der vil måle fremskridtene hen imod opfyldelsen af de specifikke mål. Der er udpeget tilstrækkelige overvågnings- og rapporteringsordninger i konsekvensanalysen. EMSA skal spille en vigtig rolle i denne proces, da agenturet har ansvaret for besøg i medlemsstaterne og udvikling og drift af de digitale værktøjer til søtransport, nemlig de integrerede maritime tjenester og CleanSeaNet.

Gennemførelsen kan kontrolleres ved hjælp af overvågning, hvis medlemsstaterne giver tilbagemeldinger om verifikation af varslinger via CleanSeaNet rettidigt og effektivt, og hvis oplysninger om indsamling af bevismateriale og om administrative procedurer regelmæssigt uploades til rapporteringsværktøjet. Kommissionen vil med støtte fra EMSA udvikle et offentligt tilgængeligt websted med nøgleindikatorer om gennemførelsesgraden og de væsentligste ikkefortrolige oplysninger om tilfælde af ulovlig udtømming. Webstedet vil blive opdateret regelmæssigt med data fra rapporteringsværktøjet for at holde offentligheden orienteret om gennemførelsen og de pålagte sanktioner. EMSA aflægger desuden besøg i medlemsstaterne for at kontrollere indsatsen i praksis som led i den støtte, agenturet yder Kommissionen¹³. Desuden vil EMSA efter anmodning foretage horisontale analyser og yde teknisk bistand og rapportere til Kommissionen og medlemsstaterne herom.

Virkningerne af direktivet bør evalueres senest fem år efter gennemførelsesdatoen for lovgivningen. Det forventes, at mere solide og repræsentative data allerede vil foreligge, således at alle medlemsstater kan udarbejde en fuldstændig evaluering. I den forbindelse vil

¹³ EMSA foretager sådanne besøg som led i sine kerneopgaver i henhold til artikel 3 i forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed. Der forventes derfor ingen yderligere omkostninger.

der være behov for en ekspertundersøgelse til vurdering af de fremskridt, der er gjort med hensyn til sanktionsniveauer. I forbindelse med evalueringen bør også de foreliggende data om miljømæssige fordele og muligheden for at udvide anvendelsesområdet til ny udvikling inden for rammerne af Marpol 73/78 og til luftforurening undersøges. Kommissionen vil efterfølgende regelmæssigt analysere gennemførelsen af direktivet, i overensstemmelse med den femårige revisionscyklus for EMSA med besøg i medlemsstaterne.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Der er ikke behov for forklarende dokumenter, da forslaget har til formål at forenkle og præcisere den eksisterende ordning.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Direktivets titel

Titlen forklarer genstanden for direktivet mere præcist ved tilføjelsen af elementet "håndhævelse af internationale standarder" til titlen. Denne ændring har til formål at præcisere, at genstanden for direktivet ikke er indførelsen af nye materielle standarder for forurening fra skibe, men derimod gennemførelsen og håndhævelsen af allerede vedtagne internationale standarder. Elementet "strafferetlige sanktioner" i den nuværende titel udgår af hensyn til den retlige kohærens med direktiv (EU) 2023/xxxx om miljøkriminalitet.

Artikel 1 — Formål

Det overordnede formål med direktivet er ændret for at præcisere, at passende sanktioner i dette direktiv betyder sanktioner, der har afskrækkende virkning, er effektive og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen. Dermed henvises til administrative sanktioner. Elementet "strafferetlige sanktioner" i det gældende direktiv udgår af hensyn til den retlige kohærens med direktiv (EU) 2023/xxxx om miljøkriminalitet.

Artikel 2 — Definitioner

I artikel 2, stk. 2, ajourføres de definitioner, som har været problematiske eller henviser til det forældede anvendelsesområde for direktivet, og der indføres en ny definition. For det første tilpasses definition af "forurenende stoffer" i stk. 2 til direktivets udvidede anvendelsesområde, som omfatter bilag I-VI til Marpol 73/78. Med en ny definition under stk. 2a indføres "restprodukter fra rensningssystemer til udstødningsgasser", dvs. udtømning i havet fra rensningssystemer for udstødningsgasser (skrubbere), som de stoffer, der er omfattet af direktivets udvidede anvendelsesområde, for så vidt angår bilag VI til Marpol 73/78, under hensyntagen til de retningslinjer, der er udarbejdet af IMO. Med en ny definition i stk. 5a indarbejdes den definition af "rederi", som der er opnået enighed om internationalt, i direktivet, i overensstemmelse med den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (ISM-koden)¹⁴, og som er gennemført i EU-retten ved forordning (EF) nr. 336/2006¹⁵.

Artikel 4 — Forbud mod udtømning

¹⁴ "ISM-kode": den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening, vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation ved resolution A.741 (18) af 4. november 1993.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006 af 15. februar 2006 om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 (EØS-relevant tekst).

Ved artikel 4 fastsættes de generelle forbud, der er omfattet af dette direktiv. Ulovlig udtømmning kan knyttes til en fysisk eller juridisk person, og nationale bestemmelser vedrørende gennemførelsen af dette direktiv bør fastsætte, at sådanne personer skal drages til ansvar. Nogle af forbuddene fra det gældende direktiv (stoffer opført i bilag I-II til Marpol 73/78) er ajourførte udgaver af eksisterende forbud, mens andre er nye (stoffer opført i bilag III-VI til Marpol 73/78). Begrebet "mindre alvorlige tilfælde" udgår, da resultatet af den efterfølgende evaluering er, at dette udtryk er problematisk og ikke bliver fortolket ens i alle medlemsstater. Desuden var udtrykket kun relevant for anvendelsen af strafferetlige sanktioner, som nu falder uden for direktivets anvendelsesområde.

Artikel 5 — Undtagelser

I forslaget artikel 5 er fastsat undtagelser fra forbuddene i artikel 4 i tilfælde, hvor udtømmning i havet finder sted, efter der er sket skade på et skib eller dets udstyr. Denne artikel finder kun anvendelse, hvis betingelserne vedrørende skade på skib/udstyr er opfyldt. Bestemmelsen er blevet ændret for at præcisere den eksisterende ansvarsordning inden for rammerne af Marpol 73/78 ved at præcisere de regler, der finder anvendelse, uden at de ændres i forhold til direktiv 2005/35/EF. Begrebet "ejer", der er anvendt i Marpol 73/78, præciseres ved i stedet at anvendes begrebet "rederi", da dette kan træde i stedet for forskellige enheder, som forvalter et skib. Denne undtagelse finder derfor anvendelse på enhver organisation, som har påtaget sig driften af skibet, i overensstemmelse med ISM-koden. Bestemmelsen finder anvendelse på direktivets udvidede anvendelsesområde. Undtagelser for strafbare handlinger (artikel 5a) og yderligere oplysninger herom (artikel 5b) udgår af hensyn til den retlige kohærens med direktiv (EU) 2023/xxxx om miljøkriminalitet. De tærskelværdier for strafferetligt ansvar for ulovlig forurening fra skibe, som blev indført ved direktiv 2009/123/EF, udgår, da disse tærskelværdier nu er omfattet af direktiv (EU) 2023/xxxx.

Artikel 6 — Håndhævelse over for skibe i en medlemsstats havn

Bestemmelsen ændres ikke i forhold til den gældende bestemmelse. For at bistå medlemsstaterne med at opfylde deres forpligtelser i henhold til artikel 6, tilføjes et nyt bilag til direktivet med en vejledende liste over uregelmæssigheder eller oplysninger, som kan give anledning til mistanke om, at en ulovlig udtømmning kan have fundet sted, hvilket udløser havnestatens forpligtelse til at inspicere hændelsen.

Artikel 8 — Sanktioner

Artiklen ændres på grund af virkninger af direktiv (EU) 2023/xxxx om miljøkriminalitet. Revisionen af direktiv 2005/35/EF vil kun omfatte administrative sanktioner, mens direktiv (EU) 2023/xxxx omfatter strafferetlige sanktioner for forurening fra skibe. Med revisionen præciseres de principper, der skal gælde for indførelsen af sanktioner i national lovgivning ved gennemførelsen af direktivet, nemlig at sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning. Systemet for administrative sanktioner, som indføres i den nationale retsorden, bør ikke berøre direktiv (EU) 2023/xxxx og de sanktioner, der er fastsat deri¹⁶. I et nyt stykke i artikel 8 angives den type sanktioner nærmere, der som minimum bør fastsættes i den nationale retsorden, hvilket bør omfatte bøder udstedt til skibets rederi, med anerkendelse af de gældende internationale regler om, at den registrerede ejer kan delegerer den driftsmæssige og/eller tekniske forvaltning af skibet kan delegeres til et andet rederi. I sådanne tilfælde vil rederiet blive draget til ansvar for

¹⁶ Artikel 5 og 7 i direktiv (EU) 2023/xxxx omhandler ikkestrafferetlige sanktioner, og disse krav skal tages i betragtning ved anvendelsen af direktiv 2005/35/EF.

ulovlig udtømning af forurenende stoffer i havet i stedet for at aflevere dem i modtagefaciliteter i havne, medmindre rederiet beviser, at en anden person, nemlig føreren eller et eller flere medlemmer af besætningen, som ikke handlede på førerens ansvar, var ansvarlig for udtømningen. I et nyt stykke til artikel 8 præciseres, at hvis det bevises, at en anden person end rederiet var ansvarlig for overtrædelsen, bør denne være genstand for sanktioner i overensstemmelse med direktiv 2005/35/EF. Strafferetlige sanktioner mod fysiske personer (artikel 8a), ansvar for strafbare handlinger (artikel 8b) og strafferetlige sanktioner mod juridiske personer (artikel 8c) udgår af hensyn til den retlige kohærens med direktiv (EU) 2023/xxxx om miljøkriminalitet.

Artikel 8d — Effektiv anvendelse af sanktioner (ny)

Dette er en ny artikel, som har til formål at sikre ensartet anvendelse af direktivets sanktionssystem i hele Unionen og en indbyrdes tilnærmelse af de sanktioner, der pålægges. Nationale retslige og administrative myndigheder bør tage højde for alle relevante omstændigheder, når de fastsætter det niveau af sanktioner, forureneren skal pålægges. Under hensyntagen til den forskelligartede karakter af forurenende stoffer, der er omfattet af dette direktiv, og betydningen af en ensartet anvendelse af sanktionerne i hele Unionen i betragtning af, at forurening fra skibe er af grænseoverskridende karakter, vil det blive defineret i en gennemførelsesretsakt, hvordan sanktionerne kan gøre mere effektive, ved hjælp af fastsættelsen af konkrete kriterier for anvendelsen af sanktioner for udtømning af forskellige forurenende stoffer i havet. Et eksempel på sådanne yderligere kriterier kan vedrøre det geografiske område, hvor udtømningen af en specifik type forurenende stof har fundet sted, afhængigt af hvor følsomt området er over for de kemikalier, det forurenende stof indeholder, f.eks. udtømning af madolie i Østersøen.

Artikel 10 — Udveksling af oplysninger og erfaringer

Det grundlæggende princip for bestemmelsen forbliver uændret. Kommissionen bistår medlemsstaterne i deres håndhævelsesaktiviteter, med støtte fra EMSA. Artiklens titel er ændret for at afspejle, at de foranstaltninger, der er fastsat i artiklen, vedrører den udveksling af oplysninger og erfaringer, der er nødvendig for direktivets effektive gennemførelse og samarbejdet mellem de berørte parter.

For at forbedre udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne er der tilføjet bestemmelser om styrkelse af de eksisterende digitale værktøjer, som medlemsstaterne har til rådighed, navnlig CleanSeaNet, og om forbedring af de automatiske forbindelser mellem de eksisterende maritime sikkerhedsdatabaser og informationsudvekslingssystemer, herunder THETIS, THETIS-EU og SafeSeaNet, med henblik på at levere mere rettidige og nøjagtige oplysninger i et brugervenligt format i de integrerede maritime tjenester, således at medlemsstaternes indsats kan gøres mere målrettet. Med henblik på at sikre effektiv overvågning af direktivets gennemførelse i alle medlemsstater er der, for så vidt angår de varslinger, der fremsendes via CleanSeaNet, desuden fastsat en verifikationsrate på 10 % pr. år for hver medlemsstat. De nationale myndigheders adgang til sådanne oplysninger såvel som adgang for andre medlemsstaters myndigheder, der er interesseret i sådanne oplysninger, bør lettes i hele håndhævelseskæden med henblik på at minimere den administrative byrde ved håndhævelsesaktiviteterne. Kommissionen stiller de fora til rådighed, hvor udvekslingen af erfaringer mellem medlemsstaternes myndigheder og eksperter bør finde sted. Til dette formål foreslås det, at eksperter mødes for at fastlægge fælles praksis og retningslinjer, f.eks. ved hjælp af nedsættelsen af en særlig ekspertgruppe. Bestemmelserne vedrørende EMSA's opgaver udgår af artiklen, da disse opgaver er defineret i en særskilt retsakt.

Artikel 10a — Rapportering (ny)

Medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser er blevet erstattet af et mere detaljeret system til rapportering til Kommissionen om gennemførelsen af direktivet. I overensstemmelse hermed bør rapportering nu finde sted, så snart de relevante aktiviteter er afsluttet, ved hjælp af et særligt elektronisk rapporteringsværktøj, som udvikles og vedligeholdes af EMSA. Denne ordning sikrer et konkret og mere effektivt rapporteringssystem, idet en tidsforskydning mellem datoen for forureningshændelsen eller de administrative procedurer og den faktiske rapporteringsdato undgås. I henhold til artiklen skal medlemsstaterne rapportere de relevante data vedrørende i) inspektioner, ii) verifikationsaktiviteter og iii) pålagte sanktioner. Medlemsstaterne skal også registrere den udførte verifikationsaktivitet i CleanSeaNet, efter en CleanSeaNet-varsling er blevet sendt til medlemsstaten, eller medlemsstaten skal angive grundene til ikke at følge op på varslingen. Der ventes en gennemførelsesretsakt, som skal omfatte mere detaljerede regler om proceduren for rapportering, herunder med nærmere angivelse af den type oplysninger, der skal rapporteres. Kommissionen vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette direktiv med støtte fra EMSA ved hjælp af disse tiltag og vil være i stand til at vurdere de indikatorer, som skal måle fremskridtene hen imod opfyldelsen af målene for direktivet.

Artikel 10b — Efteruddannelse (ny)

Denne bestemmelse har til formål at bistå medlemsstaterne med deres uddannelsesaktiviteter for de relevante myndigheder, der er involveret i hele håndhævelseskæden, med henblik på at sikre, at alle involverede parter har de nødvendige specialiserede kvalifikationer og færdigheder til at udføre deres opgaver effektivt. I artiklen fastsættes, at Kommissionen med teknisk støtte fra EMSA leverer efteruddannelse til EU-medlemsstaterne, så de bedre er i stand til at opfylde deres forpligtelser i henhold til direktivet, i betragtning af det udvidede anvendelsesområde og den nye reguleringsmæssige udvikling inden for rammerne af IMO med relevans for gennemførelsen af dette direktiv. På dette grundlag vil EMSA regelmæssigt afholde workshops og dække i) ny teknologisk udvikling, herunder nye digitale værktøjer, som har forbindelse til gennemførelsen af dette direktiv, og ii) bedste praksis i medlemsstaterne og deres metoder til indsamling af bevismateriale og verifikation af ulovlig udtømming.

Artikel 10c — Offentliggørelse af oplysninger (ny)

Dette er en ny artikel. Kommissionen vil sikre, at væsentlige, ikkefortrolige og ajourførte oplysninger om forurening fra skibe er tilgængelige online. På dette grundlag vil EMSA offentliggøre en oversigt online og regelmæssigt opdatere den. På denne måde vil generelle oplysninger om hver forureningshændelse fra skibe i EU være tilgængelig for offentligheden. Dette vil omfatte oplysninger som f.eks. nærmere oplysninger om en varsling fra satellitovervågning, opfølgning på den af den berørte medlemsstat, fakta vedrørende verifikation på stedet eller inspektion af skibe og det endelige resultat af proceduren, f.eks. om en pålagt administrativ bøde, herunder bødens størrelse, navn, flag og IMO-nummer på det skib, bøden er udstedt til, og de væsentligste kendsgerninger om den sag, i forbindelse med hvilken bøden blev udstedt. EMSA vil også gøre en oversigt offentligt tilgængelig om gennemførelsen og håndhævelsen af dette direktiv for hver medlemsstat ved at udarbejde landeprofiler med oplysninger, ved hjælp af hvilke fremskridtene i retning at nå de specifikke mål kan måles, f.eks. antallet af kortlagte forureningshændelser eller antallet af administrative procedurer pr. land samt nogle væsentlige indikatorer om forholdet imellem disse. Der føjes et nyt bilag til direktivet, hvori typen af offentligt tilgængelige oplysninger angives.

Artikel 10d — Beskyttelse af personer, som indberetter ulovlige udtømninger (ny)

Den nye opbygning af digitale værktøjer fra EMSA vil gøre det muligt at sende varslings til medlemsstaten om, at en ulovlig udtømning fra et skib har fundet sted på havet. Whistleblowere (dvs. fysiske personer, der indberetter oplysninger om overtrædelser, som de har indhentet i forbindelse med deres arbejdsrelaterede aktiviteter) vil få en særlig kanal til at indberette de potentielle strafbare handlinger. I denne artikel henvises til beskyttelsen af whistleblowere ved direktiv (EU) 2019/1937, hvorved der fastsættes minimumsstandarder for beskyttelse af personer, der indberetter overtrædelser af EU-retten.

Artikel 15 — Evaluering og revision (ny)

Dette er en ny artikel. Ved denne bestemmelse fastsættes, at Kommissionen vil foretage en evaluering af gennemførelsen af direktivet fem år efter gennemførelsen. Der er også tilføjet en revisionsklausul om, at der ved revisionen skal tages højde for enhver fremtidig ændring af de internationale standarder for forebyggelse af forurening fra skibe, som er gjort til genstand for kontrol af Marpol 73/78.

Artikel 13 — Udvalgsprocedure

Dette er en ny standardartikel til vedtagelse af gennemførelsesretsakter.

Tidligere artikel 5a-b, 8a-c, 11, 14 og 15 og bilag udgår

Ovenstående artikler udgår i princippet på grund af virkningerne af direktiv (EU) 2023/xxxx om miljøkriminalitet og i tilfælde, hvor de ikke længere er relevante. Bilaget til direktiv 2005/35/EF udgår, da det er forældet.

Bilag I (nyt)

Dette er et nyt bilag, som omfatter eksempler på situationer, som bør udløse håndhævelsesaktiviteter, fordi der er mistanke om, at et skib ulovligt har udtømt forurenende stoffer. I sådanne tilfælde skal medlemsstaten foretage en inspektion i havn for at kontrollere og indsamle oplysninger om omstændighederne for den ulovlige udtømning og indsamle bevismateriale. Bilaget omfatter en vejledende liste over eksempler på uregelmæssigheder og oplysninger, som kan udløse forpligtelsen til inspektion, f.eks. resultaterne af tidligere havnstatsinspektioner eller en inspektion gennemført af politiet, miljømyndigheder eller andre myndigheder, inspektioner i forbindelse med aflevering af affald fra skibe til modtagefaciliteter i havne eller oplysninger, der er udvekslet eller modtaget ved hjælp af de integrerede maritime tjenester. Hvis inspektionerne afslører, at en ulovlig udtømning har fundet sted, skal der indledes passende procedurer.

Bilag II (nyt)

Dette er et nyt bilag med en ikkeudtømmende liste over typer af oplysninger, som skal gøres tilgængelige for offentligheden om hver forureningshændelse og om gennemførelsen af direktivet i hver medlemsstat. Sådanne oplysninger stilles til rådighed i et brugervenligt format, f.eks. i form af et kort, hvor brugeren kan zoome ind på det geografiske område, vedkommende er interesseret i, og se, hvordan forureningshændelser er blevet håndteret i et bestemt år. De oplysninger, der er offentligt tilgængelige, formidles med en sprogbrog, der ikke er teknisk, med henblik på at give offentligheden oplysninger om, hvordan

medlemsstaterne følger op på forureningshændelser, og om, hvilke skibe der er udstedt bøder til.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om ændring af direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁷,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁸,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionens havpolitik er rettet mod et højt sikkerhedsniveau og miljøbeskyttelse. Dette kan opnås ved at overholde internationale konventioner, kodekser og resolutioner, samtidig med at friheden til sejlads bevares, jf. De Forenede Nationers havretskonvention.
- (2) Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("Marpol 73/78") indeholder generelle forbud mod udtømmning fra skibe til søs, men regulerer også betingelserne, på hvilke visse stoffer kan udtømmes i havmiljøet.
- (3) Siden vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF¹⁹ har Marpol 73/78 og bilagene hertil været genstand for væsentlige ændringer, hvormed der er indført strengere normer og forbud mod udtømmning af stoffer fra skibe i havet. Disse ændringer og de erfaringer, der er gjort i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2005/35/EF, bør tages i betragtning.
- (4) Med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883²⁰ sikres det, at affald afleveres i EU-havne, hvor det indsamles i passende havnemodtagefaciliteter. Håndhævelsen af direktiv (EU) 2019/883 er sammen med direktiv 2005/35/EF et væsentligt instrument til at forebygge forurening fra skibe. For at sikre et effektivt, integreret og sammenhængende system til håndhævelse af bestemmelserne i direktiv (EU) 2019/883 om aflevering af affald til

¹⁷ EUT C 77 af 31.3.2009, s. 69.

¹⁸ EUT C 202 af 7.6.2016, s. 177.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11).

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ændring af direktiv 2010/65/EU og om ophævelse af direktiv 2000/59/EF (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 116).

modtagefaciliteter i havne bør direktiv 2005/35/EF ændres for at udvide dets anvendelsesområde til at omfatte bilag IV-VI til Marpol 73/78 med henblik på, at skibe afholder sig fra ulovlig udtømning af forurenende stoffer i havet og i stedet afleverer dem i modtagefaciliteter i havne i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv (EU) 2019/883.

- (5) Anvendelsesområdet for direktiv (EU) 2019/883 omfatter ikke bilag III til Marpol 73/78, da emballerede varer ikke kategoriseres som affald og derfor sædvanligvis ikke afleveres i modtagefaciliteter i havne. Det kan dog ikke udelukkes, at ulovlig udtømning i havet af skadelige stoffer i emballeret form kan finde sted. I betragtning af ovenstående bør anvendelsesområdet for direktiv 2005/35/EF udvides til at omfatte bilag III til Marpol 73/78. I overensstemmelse hermed bør udtømning af skadelige stoffer forbydes i henhold til direktiv 2005/35/EF, medmindre de kompetente myndigheder finder, at udtømningen var nødvendig for at sikre skibets sikkerhed eller redde menneskeliv på havet.
- (6) Definitionerne i artikel 2 i Marpol 73/78 omfatter emissioner fra skibe. Bilag VI til Marpol 73/78 omhandler forebyggelse af luftforurening fra skibe. Bilag VI og de tilsvarende IMO-retningslinjer om rensningssystemer til udstødningsgasser (resolution MEPC.340 (77)) giver mulighed for, at skibe kan benytte rensningssystemer til udstødningsgasser som en alternativ overholdelsesmetode til at reducere svovloxidemissioner (SO_x). Ved bilag VI reguleres rester og vandudledning fra rensningssystemer til udstødningsgasser, enten ved at forbyde udledning i havet og kræve aflevering til passende modtagefaciliteter i havne (for så vidt angår rester fra rensningssystemer til udstødningsgasser med genanvendelse i et lukket kredsløb) eller ved at regulere betingelserne for udtømning fra dem (for så vidt angår vandudledning fra systemer med åbne kredsløb). Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802²¹ gennemføres internationale standarder for svovldioxid i EU-retten, mens direktiv (EU) 2019/883 sikrer, at restprodukter fra rensningssystemer til udstødningsgasser afleveres i modtagefaciliteter i havne. Da rester og udledning vand fra rensningssystemer til udstødningsgasser kan forårsage forurening af havmiljøet, bør sanktionerne i henhold til direktiv 2005/35/EF finde anvendelse i tilfælde af ulovlige udtømminger. Derfor bør anvendelsesområdet for direktiv 2005/35/EF udvides til at omfatte restprodukter og udledning vand fra rensningssystemer til udstødningsgasser, idet der tages højde for de retningslinjer, der er udarbejdet af IMO, uden at det berører bestemmelserne i direktiv (EU) 2016/802, hvori der fastsættes strengere normer og sanktioner for udtømning.
- (7) Ved direktiv (EU) 2023/xxxx²² sikres fælles definitioner for miljøkriminalitet og tilgængeligheden af sanktioner for alvorlige miljøovertrædelser, der har afskrækkende virkning, er effektive og står i et rimeligt forhold til overtrædelserne. Direktiv 2005/35/EF blev ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/123/EF²³, hvorved der blev indført strafferetlige sanktioner for visse overtrædelser af direktiv 2005/35/EF, som nu er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv (EU) 2023/xxxx. I overensstemmelse hermed bør de bestemmelser i direktiv 2005/35/EF, som blev tilføjet eller erstattet ved direktiv 2009/123/EF, udgå af direktiv 2005/35/EF.
- (8) Administrative sanktioner indført ved gennemførelsen af direktiv 2005/35/EF bør ikke berøre direktiv (EU) 2023/xxxx. Medlemsstaterne bør definere anvendelsesområdet for den administrative og den strafferetlige retshåndhævelse med hensyn til ulovlig forurening fra

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (kodifikation) (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

²² EUT L XXX.

²³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/123/EF af 21. oktober 2009 om ændring af direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser (EUT L 280 af 27.10.2009, s. 52).

skibe i henhold til deres nationale lovgivning. Ved anvendelsen af national lovgivning til gennemførelse af direktiv 2005/35/EF bør medlemsstaterne sikre, at pålæggelse af strafferetlige og administrative sanktioner overholder principperne i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, herunder forbuddet mod *ne bis in idem*.

- (9) De sanktioner, der er fastsat ved direktiv 2005/35/EF, bør styrkes ved at sikre ensartet anvendelse af administrative sanktioner i hele Unionen. For at øge den afskrækkende effekt af sanktioner, der pålægges for ulovlig forurening fra skibe, bør sanktionerne som minimum have form af bøder til skibets rederi, medmindre rederiet kan bevise, at skibets fører eller et eller flere medlemmer af besætningen, som ikke handlede på førerens ansvar, var ansvarlig for udtømmingen. I denne forbindelse er skibets rederi ejeren eller enhver anden organisation eller person, f.eks. forvalteren eller bareboatbefragteren, som har påtaget sig ansvaret for driften af skibet for skibsejeren, i overensstemmelse med den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening ("ISM-koden")²⁴, som er gennemført i EU-retten ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006²⁵. I direktiv 2005/35/EF bør det anerkendes, at forvaltningen af skibet kan delegeres af den registrerede ejer til en anden enhed, som derefter som den første bør drages til ansvar for ikke at opfylde sine forpligtelser i henhold til ISM-koden til at sikre, at skade på miljøet undgås, eller sikre, at kvalificeret personale udpeges til varetagelsen af funktioner om bord.
- (10) Nationale administrative og retslige myndigheder bør tage højde for alle relevante omstændigheder, når de fastsætter det niveau af sanktioner, forurenere skal pålægges. Under hensyntagen til den forskelligartede karakter af de forurenende stoffer, der er omfattet af direktiv 2005/35/EF, og betydningen af en ensartet anvendelse af sanktioner i hele Unionen i betragtning af den regulerede adfærds grænseoverskridende karakter, bør yderligere tilnærmelse og effektivitet af sanktionsniveauerne fremmes ved at fastsætte konkrete kriterier for anvendelsen af sanktioner for udtømming af forskellige forurenende stoffer. For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af sanktioner bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁶. Undersøgelingsproceduren bør anvendes til vedtagelsen af disse gennemførelsesretsakter.
- (11) Når en medlemsstat har mistanke om, at et skib, der frivilligt befinder sig i en havn eller ved en offshore-terminal, har foretaget eller ulovlig udtømming, bør en passende inspektion finde sted for at fastslå omstændighederne. Med henblik på at bistå medlemsstaterne med at opfylde deres forpligtelser i henhold til direktiv 2005/35/EF til at inspicere sådanne skibe er der i bilag I til direktiv 2005/35/EF fastsat en vejledende liste over uregelmæssigheder eller oplysninger, som de kompetente myndigheder skal tage højde for, når de fra sag til sag afgør, om et skib bør anses for at være mistænkeligt.
- (12) Ledsageforanstaltningerne vedrørende medlemsstaternes samarbejde og rapporteringsforpligtelser har hidtil ikke været tilstrækkelige til at muliggøre en fuldstændig analyse af, hvorvidt forurenere bliver mødt med sanktioner, der er effektive, har

²⁴ "ISM-kode": den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening, vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation ved resolution A.741 (18) af 4. november 1993, som ændret.

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006 af 15. februar 2006 om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 (EØS-relevant tekst) (EUT L 64 af 4.3.2006, s. 1).

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

afskrækkende virkning og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen, og muliggøre, at tilstrækkelige data stilles til rådighed for Kommissionen med henblik på overvågning af gennemførelsen af direktiv 2005/35/EF. For at sikre, at direktiv 2005/35/EF håndhæves effektivt og ensartet, bør udveksling af oplysninger og erfaringer lettes ved hjælp af forbedret samarbejde, samtidig med at det sikres, at tilstrækkelige data stilles til rådighed for Kommissionen, så den har mulighed for på passende vis at overvåge gennemførelsen af direktiv 2005/35/EF.

- (13) Den eksisterende satellitbaserede "CleanSeaNet"-tjeneste, som underretter medlemsstaternes myndigheder om potentielle ulovlige udtømminger, bør forbedres, så den omfatter oplysninger om yderligere forurenende stoffer, som hører under anvendelsesområdet for direktiv 2005/35/EF. Oplysninger vedrørende potentielle eller faktiske udtømminger, som rapporteres af medlemsstaterne i overensstemmelse med direktiv 2005/35/EF og EU's andre maritime sikkerhedsdatabaser, f.eks. Unionens maritime informationsudvekslingssystem ("SafeSeaNet"), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF²⁷, og inspektionsdatabasen ("THESIS"), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF²⁸, bør integreres og formidles i et brugervenligt elektronisk format til de nationale myndigheder, som er involveret i håndhævelseskæden, for at gøre det lettere for dem at reagere rettidigt. Når sådanne oplysninger vedrører en faktisk eller potentiel udtømming af restprodukter fra rensningssystemer til udstødningsgasser fra et skib, bør oplysningerne desuden formidles til det særlige modul i THESIS, der er oprettet i henhold til Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/253 ("THESIS-EU"), for at bistå medlemsstaterne med de håndhævelsesaktiviteter, der udføres i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv (EU) 2016/802. Med henblik på at sikre effektiv overvågning af direktivets gennemførelse i alle medlemsstater bør hver medlemsstat sikre, at 10 % af de varslinger, fremsendes via CleanSeaNet, verificeres hvert år i løbet af de første tre år fra gennemførelsen af dette direktiv. Der bør gives adgang til disse oplysninger til myndigheder fra andre medlemsstater, som har en interesse i dem i deres egenskab af havnestater for næste anløbshavn, kyststater, der kan blive påvirket af en potentiel udtømming, eller skibets flagstat, med henblik på at lette effektivt og rettidigt grænseoverskridende samarbejde, at minimere den administrative byrde ved håndhævelsesaktiviteter og i sidste ende effektivt at straffe lovovertrædere for overtrædelser af direktiv 2005/35/EF.
- (14) Undergruppen om affald fra skibe, der blev oprettet under det europæiske forum for bæredygtig skibsfart, og som samlede en bred vifte af eksperter inden for forurening fra skibe og håndtering af affald fra skibe, blev opløst i december 2017 i lyset af påbegyndelsen af interinstitutionelle forhandlinger om direktiv (EU) 2019/883. Siden da har en midlertidig undergruppe leveret værdifuld vejledning og ekspertise til Kommissionen, og en tilsvarende ekspertgruppe bør oprettes med mandat til at udveksle erfaringer om anvendelsen af dette direktiv med henblik på at bistå medlemsstaterne med at opbygge deres kapacitet til at opdage og verificere forureningshændelser og sikre effektiv håndhævelse af direktiv 2005/35/EF.

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (omarbejdning) (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

- (15) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed ("EMSA"), der er oprettet ved forordning (EU) xxxx/xxxx²⁹, bør yde den nødvendige støtte til Kommissionen for at sikre gennemførelsen af dette direktiv.
- (16) Medlemsstaterne bør rapportere de oplysninger, der er nødvendige for at sikre passende overvågning af gennemførelsen af direktiv 2005/35/EF, til Kommissionen. For at begrænse den administrative byrde og bistå Kommissionen med at analysere de data, medlemsstaterne leverer, bør medlemsstaterne rapportere disse oplysninger ved hjælp af et særligt elektronisk rapporteringsværktøj. For så vidt som oplysningerne vedrører sanktioner, der er blevet pålagt eller involverer fysiske personer, skal sådanne oplysninger anonymiseres. Med henblik på at sikre, at de oplysninger, der rapporteres i overensstemmelse med direktiv 2005/35/EF, er sammenlignelige medlemsstaterne imellem, for så vidt angår type, og indsamles på grundlag af et harmoniseret elektronisk format og en harmoniseret procedure for rapportering, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.
- (17) For at bistå medlemsstaterne med udviklingen af deres kapacitet til effektiv håndhævelse af direktiv 2005/35/EF ved hjælp af de nationale administrative og retslige myndigheder bør Kommissionen give medlemsstaterne vejledning og efteruddannelse vedrørende bl.a. bedste metoder og praksis for opdagelse, verifikation og indsamling af bevismateriale såvel som vejledning om den relevante reguleringsmæssige udvikling inden for rammerne af Marpol 73/78 og om den tilgængelige teknologiske udvikling, herunder nye digitale værktøjer, med henblik på at lette effektive, omkostningseffektive og målrettede håndhævelsesaktiviteter.
- (18) For at øge offentlighedens bevidsthed om forurening, der stammer fra udtømmning fra skibe, og forbedre miljøbeskyttelsen bør oplysninger fra medlemsstaterne om anvendelse af direktiv 2005/35/EF gøres offentligt tilgængelige ved hjælp af en oversigt, som skal dække hele Unionen og omfatte de oplysninger, der er anført i bilag II til direktiv 2005/35/EF. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF³⁰ har til formål at garantere retten til adgang til miljøoplysninger i medlemsstaterne i overensstemmelse med konventionen om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen), som Unionen er part i. Kommissionen bør beskytte fortroligheden af de oplysninger, den modtager fra medlemsstaterne, uden at det berører bestemmelserne i direktiv 2003/4/EF.
- (19) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1937³¹ fastsættes minimumsstandarder for indberetning af overtrædelser af EU-retten, herunder direktiv 2005/35/EF, og for beskyttelse af personer, der indberetter sådanne overtrædelser. Medlemsstaterne bør navnlig sikre, at besætningsmedlemmer, som er omfattet af direktiv (EU) 2019/1937, og som indberetter faktiske eller potentielle ulovlige udtømmninger, beskyttes. Udover de eksisterende indberetningskanaler, der findes på nationalt plan, som reguleret i henhold til direktiv (EU) 2019/1937, bør Kommissionen stille en centraliseret ekstern, onlineindberetningskanal til rådighed til indberetning af faktiske eller potentielle udtømmninger og fremsende sådanne indberetninger til den eller de berørte medlemsstater, som efterfølgende bør behandle indberetningerne i overensstemmelse med direktiv (EU) 2019/1937, herunder når det drejer sig om bekræftelse af modtagelsen, passende feedback og opfølgning.

²⁹ EUT L xxxx.

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF af 28. januar 2003 om offentlig adgang til miljøoplysninger og om ophævelse af Rådets direktiv 90/313/EØF (EUT L 41 af 14.2.2003, s. 26).

³¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1937 af 23. oktober 2019 om beskyttelse af personer, der indberetter overtrædelser af EU-retten (EUT L 305 af 26.11.2019, s. 17).

Kommissionen bør sikre, at fortroligheden af de indberettende personers identitet er beskyttet, herunder i givet fald ved at begrænse udøvelsen af visse databeskyttelsesrettigheder for de berørte personer, f.eks. enkeltpersoner, der er omfattet af indberetningen som deltagere i den potentielle ulovlige udtømmning, jf. artikel 25, stk. 1, litra c) og h), og artikel 25, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725³², i det omfang og så længe, det er nødvendigt for at forebygge og afværge forsøg på at hindre indberetning, på at forhindre, vanskeliggøre eller forsinke opfølgningen på indberetninger, navnlig undersøgelser, eller på at finde frem til de indberettende personers identitet.

(20) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1725 og afgav en udtalelse den [xx.xx.2023]³³.

(21) I IMO finder der i øjeblikket drøftelser sted om nye miljøspørgsmål i forbindelse med international skibsfart, som medfører forurening af både vand og luft. Dette omfatter vandforurenende stoffer fra affald i havet, f.eks. ved tab af containere og plastgranulat, samt undervandsstøj og luftforurenende stoffer som f.eks. sodpartikler. Disse drøftelser kan resultere i nye regler inden for rammerne af Marpol 73/78. I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF³⁴ skal medlemsstaterne desuden opnå en god miljøtilstand i havmiljøet, hvilket bl.a. omfatter affald i havet og undervandsstøj fra skibe som kvalitative deskriptorer. I forbindelse hermed fastsættes der i direktiv (EU) 2023/xxxx³⁵ grænseværdier for nitrogendioxid (NO₂), der følger af emissioner af nitrogenoxider (NO_x). Skibsfartsaktiviteter bidrager til højere niveauer af NO₂ i kyst- og havneområder. På denne baggrund bør der ved en fremtidig revision af direktiv 2005/35/EF tages højde for ny udvikling, og Kommissionen bør undersøge muligheden for at i givet fald at ændre anvendelsesområdet for dette direktiv, i lyset af nye internationale standarder inden for rammerne af Marpol 73/78. Ved en fremtidig revision bør det vurderes, hvilke muligheder der er for at ændre anvendelsesområdet for direktiv 2005/35/EF for i givet fald at medtage SO_x- og NO_x-emissioner, som reguleret i bilag VI til Marpol, på grundlag af de erfaringer, der er indhentet i forbindelse med gennemførelsen af direktiv (EU) 2016/802, og udviklingen og modenheden af teknologien til opdagelse af SO_x- og NO_x-emissioner fra skibe med henblik på at sikre en ensartet og effektiv håndhævelsesordning såvel som pålæggelsen af afskrækkende sanktioner, jf. handlingsplan for nulforurening af vand, luft og jord og særlig flagskibsinitiativ 5 heri "Fælles håndhævelse af nulforurening".

(22) Da målene for dette direktiv ikke i tilstrækkeligt omfang kan nås af medlemsstaterne på grund af den grænseoverskridende skade, som kan forårsages af de ulovlige udtømmninger, der er omfattet af dette direktiv, og på grund af tilgængeligheden af sanktioner, der er effektive, har afskrækkende virkning og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen, i hele Unionen for sådanne udtømmninger, men bedre kan nås på EU-plan grundet omfanget og virkningen af de foreslåede foranstaltninger, kan Unionen vedtaget foranstaltninger, i overensstemmelse med nærhedsprincippet i artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med

³² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EØS-relevant tekst) (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

³³ EUT C xxxx.

³⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet) (EØS-relevant tekst) (EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19).

³⁵ EUT L xxxx.

proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(23) Dette direktiv respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, der er anerkendt i navnlig Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, herunder beskyttelsen af personoplysninger, adgang til effektive retsmidler og til en retfærdig rettergang, uskyldsformodningen og retten til et forsvar, legalitetsprincippet og princippet om proportionalitet mellem lovovertrædelse og straf og samt retten til ikke at blive retsforfulgt eller straffet to gange for samme lovovertrædelse. Dette direktiv søger at sikre fuld overholdelse af disse rettigheder og principper og bør gennemføres i overensstemmelse hermed.

(24) Direktiv 2005/35/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer af direktiv 2005/35/EF

I direktiv 2005/35/EF foretages følgende ændringer:

(1) Titlen affattes således:

"Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om håndhævelse af internationale standarder for forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for ulovlig forurening".

(2) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Formål

1. Formålet med dette direktiv er at indarbejde internationale standarder for forurening fra skibe i EU-retten og sikre, at de personer, der er ansvarlige for ulovlige udtømninger af forurenende stoffer, gøres til genstand for administrative sanktioner, der har afskrækkende virkning, er effektive og står i et rimeligt forhold til overtrædelsen, med henblik på at forbedre sikkerheden til søs og øge beskyttelsen af havmiljøet mod forurening fra skibe.
2. Dette direktiv er ikke til hinder for, at medlemsstaterne anvender strengere bestemmelser i overensstemmelse med folkeretten ved at fastsætte administrative eller strafferetlige sanktioner i overensstemmelse med deres nationale lovgivning."

(3) Artikel 2 affattes således:

"Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1. "Marpol 73/78": den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, og 1978-protokollen hertil, i den gældende affattelse

2. "forurenende stoffer": stoffer, der er genstand for regulering ved bilag I (olie), II (skadelige flydende stoffer i bulk), III (skadelige stoffer, der transporteres ad søvejen i emballeret form), IV (spildevand fra skibe) og V (affald fra skibe) til Marpol 73/78 samt restprodukter fra rensningssystemer til udstødningsgasser
3. "restprodukter fra rensningssystemer til udstødningsgasser": enhver form for materiale, der fjernes fra vaskevandet eller afløbsvandet ved et behandlingssystem, eller vand, der udledes, og som ikke opfylder kriterierne for vand, der udledes, eller andet restmateriale, der fjernes fra rensningssystemet til udstødningsgasser og udtømmes som resultat af anvendelsen af en overholdelsesmetode til at reducere emissioner som defineret i bilag VI, regel 4, til Marpol 73/78, som, for så vidt angår emissionsreduktioner, anvendes som et alternativ til de standarder, der er fastsat i bilag VI, regel 14, til Marpol 73/78, under hensyntagen til de retningslinjer, der er udarbejdet af IMO
 - (a) "udtømning": enhver udledning fra et skib, jf. artikel 2 i Marpol 73/78
4. "skib": et søgående fartøj, uanset flag, af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet, inklusive hydrofoilbåde, luftpuddefartøjer, undervandsfartøjer og flydende materiel
5. "juridisk person": enhver retlig enhed, der har denne status i henhold til gældende national ret, dog ikke stater eller offentlige organer under udøvelsen af offentligretlige beføjelser eller offentligretlige internationale organisationer
6. "rederi": skibsejeren eller en anden organisation eller person som f.eks. forvalteren eller bareboatbefragteren, som har påtaget sig ansvaret for driften af skibet for skibsejeren."

(4) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Overtrædelser

1. Medlemsstaterne sikrer, at udtømning af forurenende stoffer i alle de i artikel 3, stk. 1, nævnte områder betragtes som overtrædelser, medmindre:
 - (a) udtømningen opfylder betingelserne i bilag I, regel 15, 34, 4.1 eller 4.3 til Marpol 73/78, for så vidt angår forurenende stoffer, der er omfattet af bilag I til Marpol 73/78
 - (b) udtømningen opfylder betingelserne i bilag II, regel 13, 3.1.1 eller 3.1.3 til Marpol 73/78, for så vidt angår forurenende stoffer, der er omfattet af bilag II til Marpol 73/78
 - (c) udtømningen opfylder betingelserne i bilag III, regel 8.1 til Marpol 73/78, for så vidt angår forurenende stoffer, der er omfattet af bilag III til Marpol 73/78
 - (d) udtømningen opfylder betingelserne i bilag IV, regel 3, 11.1 og 11.3 til Marpol 73/78, for så vidt angår forurenende stoffer, der er omfattet af bilag IV til Marpol 73/78
 - (e) udtømningen opfylder betingelserne i bilag V, regel 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 og 7 til Marpol 73/78 og afsnit 5.2 i del II-A i den internationale kode for skibsfart i

polarområderne (polarkoden), for så vidt angår forurenende stoffer, der er omfattet af bilag V til Marpol 73/78, og at

- (f) udtømningen opfylder betingelserne i bilag VI, regel 14.1, 14.4, 14.6 og 3.1.1 til Marpol 73/78, for så vidt angår restprodukter fra rensningssystemer til udstødningssasser.
2. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at enhver fysisk eller juridisk person, der har begået en overtrædelse som omhandlet i stk. 1, gøres ansvarlig herfor."
- (5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Undtagelser

1. En udtømning af forurenende stoffer, der er omfattet af bilag I, II og VI til Marpol 73/78 i de områder, der er nævnt i artikel 3, stk. 1, litra c), d) og e), betragtes ikke som en overtrædelse fra rederiets, førerens eller besætningens side, hvis begge de følgende to betingelser er opfyldt:
 - (a) udtømningen følger af skade på et skib eller dets udstyr
 - (b) efter skadens indtræden eller opdagelsen af udtømningen er alle rimelige forholdsregler blevet truffet med henblik på at undgå udtømningen eller begrænse den til det mindst mulige.
 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis rederiet, føreren eller besætningen, der er ansvarlig for skaden, har forårsaget skaden enten forsætligt eller ved grov fejl eller forsømmelse og med viden om, at der var fare for skade."
- (6) Artikel 5a udgår.
- (7) Artikel 5b udgår.
- (8) I artikel 6 tilføjes følgende som stk. 3:
- "3. En vejledende liste over uregelmæssigheder eller oplysninger i henhold til stk. 1. er anført i bilag I til dette direktiv."
- (9) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Sanktioner

1. Uden at det berører medlemsstaternes forpligtelser i henhold til direktiv (EU) 2023/xxxx³⁶, fastsætter medlemsstaterne et system for administrative sanktioner for overtrædelser af de nationale bestemmelser til gennemførelse artikel 4 og artikel 5, stk. 2, i nærværende direktiv og sikrer, at sanktionerne finder anvendelse. De administrative sanktioner skal have afskrækkende virkning, være effektive og stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen.

³⁶ EUT L xxxx.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de sanktioner, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv, omfatter bøder, som pålægges rederiet på tidspunktet for overtrædelsen, medmindre rederiet kan bevise, at føreren eller besætningen, hvis sidstnævnte ikke handlede på førerens ansvar, var ansvarlig for overtrædelsen.
 3. Hvis det bevises, at føreren eller besætningen, hvis sidstnævnte ikke handlede på førerens ansvar, var ansvarlig for, at overtrædelsen blev begået, sikrer medlemsstaterne, at disse personer pålægges sanktioner i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv."
- (10) Artikel 8a udgår.
- (11) Artikel 8b udgår.
- (12) Artikel 8c udgår.
- (13) Følgende indsættes som artikel 8d:

"Artikel 8d

Effektiv anvendelse af sanktioner

1. Medlemsstaterne sikrer, når de fastsætter og anvender typen af og niveauet for administrative sanktioner, der pålægges en fysisk eller juridisk person, som af de kompetente myndigheder er vurderet som værende ansvarlig for en overtrædelse i henhold til artikel 4 og artikel 5, stk. 2, at de kompetente myndigheder tager højde for alle relevante omstændigheder i forbindelse med overtrædelsen, herunder:
 - (a) udtømmningens art, grovhed og varighed
 - (b) den ansvarlige persons grad af skyld
 - (c) den skade, udtømmningen har forvoldt på miljøet eller menneskers sundhed
 - (d) den ansvarlige persons finansielle styrke, i givet fald under hensyntagen til den ansvarlige juridiske persons årsomsætning på verdensplan
 - (e) de økonomiske fordele, som er skabt eller forventes at blive skabt for den ansvarlige person som følge af overtrædelsen
 - (f) foranstaltninger truffet af den ansvarlige person for at forhindre udtømmningen eller afbøde dens virkninger
 - (g) niveauet af den ansvarlige persons samarbejde med den kompetente myndighed, herunder enhver handling, der har til formål at omgå eller hindre passende inspektion eller andre former for undersøgelse, som udføres af en kompetent myndighed, og
 - (h) eventuelle tidligere overtrædelser begået af den ansvarlige person.
 2. For at sikre ensartet anvendelse af denne artikel kan Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastsætte nærmere regler for de kriterier, medlemsstaterne skal tage i betragtning, når de pålægger sanktioner for hver type forurenende stof i henhold til dette direktiv. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 13."
- (14) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Udveksling af oplysninger og erfaringer

1. I forbindelse med dette direktiv arbejder medlemsstaterne og Kommissionen om at udveksle oplysninger på grundlag af Unionens maritime informationsudvekslingssystem ("SafeSeaNet"), som omhandlet i artikel 22a, stk. 3, i og bilag III til direktiv 2002/59/EF³⁷, med henblik på at nå følgende mål:
 - (a) forbedre de oplysninger, der er nødvendige for på effektiv vis at gennemføre direktivet, særlig de oplysninger, der leveres af den europæiske satellitbaserede tjeneste til opdagelse af forurening (CleanSeaNet), som er oprettet ved dette direktiv, med henblik på at udvikle pålidelige metoder til at spore forurenende stoffer i havet
 - (b) udvikle og gennemføre et passende kontrol- og overvågningssystem, som integrerer oplysninger, der leveres i henhold til litra a), med oplysninger, som gøres tilgængelige i SafeSeaNet og andre EU-informationsdatabaser og -værktøjer, herunder formidling af oplysninger om faktiske eller potentielle udtømminger af restprodukter fra rensningssystemer til udstødningsgasser til det særlige modul i THETIS (THESIS-EU), der er oprettet i henhold til Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/253³⁸, for at lette tidlig identifikation og overvågning af skibe, der udtømmer forurenende stoffer, med henblik på at optimere de nationale myndigheders håndhævelsesindsats
 - (c) gøre bedst mulig brug af de oplysninger, der leveres i henhold til litra a) og b), og de oplysninger, der indberettes af medlemsstaterne i henhold til artikel 10a, med henblik på at lette adgangen til og udvekslingen af sådanne oplysninger mellem de kompetente myndigheder, med andre medlemsstaters myndigheder og med Kommissionen og
 - (d) inden for tre år fra datoen for gennemførelsen af dette direktiv sikre, at de kompetente myndigheder hvert år verificerer mindst 10 % af de varslinger, der sendes fra CleanSeaNet.
 2. Kommissionen sørger for tilrettelæggelsen af udvekslingen af erfaringer mellem medlemsstaternes nationale myndigheder og eksperter, herunder fra den private sektor, civilsamfundet og fagforeninger, om anvendelsen af dette direktiv i hele Unionen med henblik på at fastsætte en fælles praksis og fælles retningslinjer for håndhævelse af dette direktiv."
- (15) Følgende indsættes som artikel 10a, 10b, 10c og 10d:

"Artikel 10a

Rapportering

³⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

³⁸ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/253 af 16. februar 2015 om fastsættelse af bestemmelser om prøvetagning og rapportering i henhold til Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår svovlindholdet i skibsbrændstoffer (EUT L 41 af 17.2.2015, s. 55).

1. Kommissionen opretter et elektronisk rapporteringsværktøj til indsamling og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne og Kommissionen om gennemførelsen af det håndhævelsessystem, der er fastsat i dette direktiv.
2. Medlemsstaterne sikrer, at følgende oplysninger vedrørende den indsats, deres kompetente myndigheder har udført, rapporteres ved hjælp af det elektroniske rapporteringsværktøj i stk. 1:
 - (a) oplysninger vedrørende de kompetente myndigheders opfølgning på en varslings sendt via CleanSeaNet, så snart opfølgningsaktiviteterne er afsluttet, eller de kompetente myndigheders grunde til ikke at følge op på en sådan varslings
 - (b) oplysninger vedrørende de inspektioner, der er foretaget i overensstemmelse med artikel 6, så snart inspektionen er afsluttet
 - (c) oplysninger vedrørende de foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med artikel 7, så snart disse foranstaltninger er afsluttet
 - (d) oplysninger vedrørende sanktioner, der er pålagt i overensstemmelse med dette direktiv, uden unødigt ophold og under alle omstændigheder senest den 30. juni hvert år for sanktioner, der blev pålagt i løbet af det foregående kalenderår. For så vidt som oplysningerne vedrørende sanktioner omfatter personoplysninger, anonymiseres sådanne oplysninger.
3. For at sikre, at denne artikel anvendes på ensartet vis, kan Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastsætte nærmere regler for proceduren for rapportering af oplysningerne i stk. 2, herunder med præcisering af den type oplysninger, der skal rapporteres, i overensstemmelse med undersøgelsesproceduren i artikel 13.
4. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de myndigheder, som vil have beføjelse til at få adgang til rapporteringsværktøjet i stk. 1.

Artikel 10b

Efteruddannelse

Kommissionen letter udviklingen af medlemsstaternes kapaciteter ved, hvis det er relevant, at levere efteruddannelse til de myndigheder, der er ansvarlige for sporing og verifikation af og håndhævelse i forbindelse med overtrædelser, der er omfattet af anvendelsesområdet for dette direktiv.

Artikel 10c

Offentliggørelse af oplysninger

1. På grundlag af de oplysninger, medlemsstaterne rapporterer i overensstemmelse med artikel 10a, gør Kommissionen en regelmæssigt ajourført EU-dækkende oversigt over gennemførelsen og håndhævelsen af dette direktiv offentligt tilgængelig. Oversigten omfatter de oplysninger, der er anført i bilag II til dette direktiv.

2. Uanset direktiv 2003/4/EF³⁹ træffer Kommissionen passende foranstaltninger til at beskytte fortroligheden af oplysninger, den har modtaget i medfør af denne forordning.

Artikel 10d

Beskyttelse af personer, der indberetter potentielle overtrædelser

1. Kommissionen udvikler og vedligeholder en fortrolig ekstern onlineindberetningskanal til modtagelse af indberetninger som defineret i direktiv (EU) 2019/1937⁴⁰ om potentielle overtrædelser af nærværende direktiv og fremsender sådanne indberetninger til den eller de berørte medlemsstater.
 2. Medlemsstaterne sikrer, at de nationale kompetente myndigheder, der modtager indberetninger om overtrædelser af dette direktiv, som indgives via den kanal, der er omhandlet i stk. 1, giver feedback og følger op på disse indberetninger i overensstemmelse med direktiv (EU) 2019/1937.
 3. Kommissionen kan begrænse anvendelsen af artikel 14-22, 35 og 36 og anvendelsen af artikel 4 i forordning (EU) 2018/1725⁴¹ for de registrerede, som er en del af eller nævnt i den indberetning, der er indgivet via den i stk. 1 omhandlede kanal, og som ikke er den registrerede, der har indgivet indberetningen. Denne begrænsning må kun finde anvendelse så længe, det er nødvendigt, for at medlemsstatens kompetente myndigheder kan undersøge indberetningen i stk. 2."
- (16) Artikel 11 udgår.
- (17) Artikel 12 udgår.
- (18) Følgende indsættes som artikel 12a:

"Artikel 12a

Evaluering og revision

1. Senest *Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen: fem år efter datoen for gennemførelsen af dette ændringsdirektiv*] foretager Kommissionen en evaluering af dette direktiv. Evalueringen skal som minimum bygge på følgende:
 - (a) erfaringerne med gennemførelsen af dette direktiv og
 - (b) oplysninger indberettet af medlemsstaterne i henhold til artikel 10a og den oversigt på EU-plan, der stilles til rådighed i overensstemmelse med artikel 10c.
2. Som led i denne revision vurderer Kommissionen muligheden for i givet fald at ændre anvendelsesområdet for dette direktiv i betragtning af bl.a. de internationale standarder

³⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/4/EF af 28. januar 2003 om offentlig adgang til miljøoplysninger og om ophævelse af Rådets direktiv 90/313/EØF (EUT L 41 af 14.2.2003, s. 26).

⁴⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1937 af 23. oktober 2019 om beskyttelse af personer, der indberetter overtrædelser af EU-retten (EUT L 305 af 26.11.2019, s. 17).

⁴¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EØS-relevant tekst) (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

for forebyggelse af luftforurening fra skibe, som reguleres ved Marpol 73/78, særlig svovloxid- og nitrogenoxidemissioner fra skibe, og i betragtning af andre standarder, som regulerer udtømning fra skibe, og som er omfattet Marpol 73/78, f.eks. for sodpartikler, havaffald, tab af containere, tab af plastgranulat samt undervandsstøj."

(19) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002⁴², idet USS er et udvalg som defineret i forordning (EU) nr. 182/2011⁴³.
2. Når der henvises til denne artikel, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 og artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002 anvendelse."

(20) Artikel 14 udgår.

(21) Artikel 15 udgår.

(22) Bilaget udgår.

(23) Teksten i bilag I til nærværende direktiv tilføjes som bilag I.

(24) Teksten i bilag II til nærværende direktiv tilføjes som bilag II.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [*OP: indsæt venligst datoen: et år efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden*] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv, samt senere ændringer, der påvirker dem.

⁴² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1).

⁴³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Artikel 3

Anvendelse af direktiv 2009/123/EF

For så vidt angår overtrædelser, der skal betragtes som strafbare handlinger i henhold til direktiv 2005/35/EF som ændret ved direktiv 2009/123/EF⁴⁴, og de dertil svarende sanktioner, er medlemsstater, der ikke er bundet af direktiv (EU) 2023/xxxx, fortsat bundet af direktiv 2005/35/EF som ændret ved direktiv 2009/123/EF.

Artikel 4

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

⁴⁴ EUT L xxxx.

FINANSIERINGSOVERSIGT (AGENTURER)

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner, herunder strafferetlige sanktioner, for ulovlig forurening

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Mobilitet og transport — Sikkerhed til søs

1.3. Forslaget vedrører

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁴⁵

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Det overordnede mål med at ændre direktiv 2005/35/EF er at sikre, at de personer, der er ansvarlige for udtømminger af forurenende stoffer i havet, gøres til genstand for sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning, med henblik på at forbedre sikkerheden til søs og øge beskyttelsen af havmiljøet mod forurening fra skibe. Revisionen bidrager til verdensmål 14 ("Bevare og sikre bæredygtig brug af verdens have og deres ressourcer") og verdensmål 3 ("Sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper") og bidrager med sine bestemmelser om retsforfølgning til verdensmål 16 ("Fred, retfærdighed og stærke institutioner").

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

De specifikke mål med revisionen er at:

indarbejde internationale standarder i EU-retten ved at tilpasse direktivet til bilagene til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpol) om udtømming i havet

støtte medlemsstaterne ved at opbygge deres kapacitet til at opdage forureningshændelser, verificere, indsamle bevismateriale og på effektiv vis straffe identificerede lovovertrædere rettidigt og på en harmoniseret måde

sikre, at de (fysiske og juridiske) personer, der er ansvarlige for ulovlig udtømming fra skibe, pålægges sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning

⁴⁵ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) eller b).

sikre forenkling og effektiv rapportering om forureningshændelser fra skibe og opfølgingsaktiviteter.

1.4.3. *Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)*

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

Dette forslag forventes at øge effektiviteten af sanktionerne og føre til lige vilkår ved at sikre harmoniserede sanktioner, som står i et rimeligt forhold til overtrædelsen, og til sanktionsniveauer, der er tilstrækkeligt høje til at afskrække mod ulovlig udtømmning.

Dette forslag forventes samlet set at føre til en forøgelse af effektiviteten af den verifikation, som medlemsstaternes myndigheder udfører, og således øge andelen af identificerede lovovertrædere og forenkle og forbedre rapporteringen om gennemførelsen af direktivet.

1.4.4. *Resultatindikatorer*

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Virksomheden af det foreslåede direktiv vil, for så vidt angår det specifikke mål nr. 1, blive fastslået på grundlag af antallet af overtrædelser og antallet af opdagelser af olie, skadelige flydende stoffer, emballerede varer, spildevand, affald og restprodukter fra skrubber, som udtømmes fra skibe.

Virksomheden af det foreslåede direktiv vil, for så vidt angår det specifikke mål nr. 2, blive fastslået på grundlag af antallet af verifikationer pr. medlemsstat (verifikationsniveau), antallet af lovovertrædere, der identificeres som resultat af verifikation (identificerede forurenere), antallet af underretninger fra whistleblowere og antallet af kurser og workshopper afholdt af EMSA.

Virksomheden af det foreslåede direktiv vil, for så vidt angår det specifikke mål nr. 3, blive fastslået på grundlag af niveauerne af de pålagte bøder og typen af pålagte sanktioner.

Virksomheden af det foreslåede direktiv vil, for så vidt angår det specifikke mål nr. 4, blive fastslået på grundlag af antallet af opdateringer af rapporteringsværktøjet pr. medlemsstat, antallet af udtømmninger fra skibe, der registreres i rapporteringsværktøjet pr. medlemsstat, og antallet af visninger/besøg på det offentlige websted.

1.5. **Begrundelse for forslaget/initiativet**

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet*

EMSA vil skulle oprette yderligere satellitovervågningstjenester til medlemsstaternes myndigheder på grund af udvidelsen af direktivets anvendelsesområde og opgradere CleanSeaNet-tjenesten for bedre at kunne overvåge og opdage de forurenende stoffer. EMSA vil skulle udvikle kurser og udarbejde vejledninger, samtidig med at de ajourføres regelmæssigt. Det vil også udvikle en ekstern indberetningskanal for whistleblowere med henblik på at indsende oplysninger om mulige ulovlige udtømmninger og forbedre de integrerede maritime tjenester. EMSA vil også skulle udvikle og vedligeholde et nyt rapporteringsværktøj, således at medlemsstaterne kan rapportere om hver enkelt forureningshændelse fra skibe, samt udvikle et websted for at holde offentligheden orienteret om forurening fra skibe.

I alt vil der være behov for ni fuldtidsækvivalenter for at støtte leveringen af de supplerende satellitovervågningstjenester og yderligere tre fuldtidsækvivalenter for at støtte udviklingen af de integrerede maritime tjenester. Heraf vil der være behov for én i den næste FFR.

- 1.5.2. *Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved et EU-tiltag" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.*

Begrundelse for en indsats på EU-plan (forudgående)

Forskellige nationale tilgange kan hindre et effektivt samarbejde mellem medlemsstaterne og gøre det muligt for lovovertrædere at unddrage sig sanktioner. Visse regioners højere sårbarhed og medlemsstaternes forskellige kapacitet til at verificere og retsforfølge tilfælde af forurening fra skibe gør en EU-indsats nødvendig, særlig de ledsagende støtteforanstaltninger ved hjælp af fælles digitale værktøjer fra EMSA. På grund af søtransports internationale karakter er der et klart behov for grænseoverskridende rammer, som skal sikre lige behandling af skibsoperatører, uanset hvor forureningshændelsen finder sted.

Forventet merværdi på EU-plan (efterfølgende)

En EU-indsats sikrer lige vilkår og letter verifikation på nationalt plan, retsforfølgning og grænseoverskridende håndhævelse, som fører til mere afskrækkende sanktioner. En EU-indsats vil give en tydelig merværdi, når det drejer sig om at bekæmpe forurening fra skibe, som typisk har en tværnational dimension, i forhold til, hvad medlemsstaterne kan opnå hver for sig. En yderligere præcisering af EU's ansvarsordning og forbedret satellitovervågning, som dækker flere typer forurenende stoffer, takket være direktivets udvidede anvendelsesområde i overensstemmelse med Marpol, sikrer en mere effektiv gennemførelse af medlemsstaternes forpligtelser.

- 1.5.3. *Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art*

EMSA's værktøjer har vist sig at være effektive og gavnlige for medlemsstaterne med hensyn til at nå målene for direktivet. Den øgede satellitovervågning har bidraget til forbedret sporing af ulovlig udtømning og indirekte til forebyggelsen af forurening af havmiljøet fra skibe. En evaluering af direktivet har dog vist, at selv om målene er hensigtsmæssige, er de ikke blevet nået fuldt ud, og at direktivets anvendelsesområde er begrænset.

Gennemførelsen af CleanSeaNet-tjenesten, et værktøj til satellitovervågning, har været vellykket, men bør dog videreudvikles for at omfatte direktivets udvidede anvendelsesområde.

Resultaterne af den efterfølgende evaluering afspejles i den konsekvensanalyse, der ledsager dette initiativ, og som er sammenfattet i tabel 2.

- 1.5.4. *Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter*

Den foreslåede revision er et vigtigt resultat af Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, som fastlægger EU's vision om et mere bæredygtigt fremtidigt transportsystem. I strategien bebudes det, at Kommissionen agter at indlede en større revision af den eksisterende lovgivning, herunder i 2022 af forurening fra skibe (under flagskibsinitiativ 2 — Oprettelse af nulemissionslufthavne og -havne). Dette vil forbedre luftkvaliteten lokalt og dermed bidrage til at forbedre sundheden for beboere i nærheden.

Den foreslåede revision vil skabe synergier med andre dele af EU's regelsæt, navnlig direktiv (EU) 2019/883 om modtagefaciliteter i havne, direktivet om strafferetlig beskyttelse af miljøet, direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater, direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol og direktiv 2009/18/EF om undersøgelse af ulykker.

Forslaget er foreneligt med den nuværende flerårige finansielle ramme, selv om det vil kræve omprogrammering inden for udgiftsområde 1, for så vidt angår det årlige bidrag til EMSA (budgetmæssig kompensation ved en kompenserende reduktion af de programmerede udgifter under CEF Transport (02 03 01). Det aktuelle forslags budgetmæssige virkninger er allerede medtaget i budgettet til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

De budgetmæssige virkninger af dette initiativ vedrører de yderligere ressourcer, der er nødvendige for oprettelsen af yderligere satellitovervågningstjenester til medlemsstaternes myndigheder ved at opgradere CleanSeaNet-tjenesten, leveringen af efteruddannelse og vejledning, udviklingen og vedligeholdelse af et nyt rapporteringsværktøj, yderligere udvikling af de integrerede maritime tjenester og et nyt websted til at holde offentligheden orienteret om forurening fra skibe og de dermed forbundne opgaver vedrørende dataindsamling, overvågning og rapportering i henhold til de foreslåede direktiv. Der er tale om nye opgaver for EMSA, som vil blive permanente, mens de eksisterende opgaver ikke vil blive reduceret eller blive delvist udfaset.

Det yderligere behov for menneskelige ressourcer kan ikke dækkes ved omfordeling; de yderligere budgetbehov vil blive dækket gennem udligning af eksisterende programmer, der forvaltes af GD MOVE under den nuværende flerårige finansielle ramme.

Forhøjelsen af bevillingerne til EMSA vil blive opvejet af en kompenserende reduktion af de programmerede udgifter under CEF Transport (02 03 01). Det aktuelle forslags budgetmæssige virkninger er allerede medtaget i budgettet til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

- Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

Ubegrænset varighed

- iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2025
- derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)⁴⁶

Direkte forvaltning ved Kommissionen via

- gennemførelsesorganer

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- de organer, der er omhandlet i artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i FUSP i henhold til afsnit V i TEU, og som er anført i den relevante basisretsakt.

Bemærkninger

Forvaltningen af det foreslåede direktiv vil generelt blive varetaget af Kommissionens tjenestegrene, eventuelt bistået af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.

Medlemsstaterne skal gennemføre direktivets bestemmelser inden for den respektive frist.

⁴⁶ Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Kommissionen og/eller EMSA verificerer, at medlemsstaternes rettidigt og effektivt giver tilbagemeldinger vedrørende varslinger udsendt via CleanSeaNet, og at oplysninger om indsamling af bevismateriale og om sanktioner regelmæssigt uploades til rapporteringsværktøjet. Der vil blive udviklet et EU-websted med nøgleindikatorer om gennemførelsesgraden og de væsentligste ikkefortrolige oplysninger, som regelmæssigt vil blive opdateret med data fra rapporteringsværktøjet for at holde offentligheden orienteret om gennemførelsen og om forureningshændelser.

EMSA vil på vegne af Kommissionen aflægge besøg i medlemsstaterne for at kontrollere indsatsen i praksis. Eventuelle mangler og områder, hvor der er behov for forbedringer, angives i besøgsrapporterne. EMSA vil desuden foretage horisontale analyser og yde teknisk bistand, hvilket skal give en indikation af, hvordan lovgivningen fungerer, og afdække mangler og udpege afhjælpende tiltag. Agenturet skal ligeledes aflægge rapport til Kommissionen og medlemsstaterne.

Kommissionen vil i en ekspertgruppe udarbejde gennemførelsesretsakter og fortolkende retningslinjer for at sikre en harmoniseret gennemførelse i medlemsstaterne.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af det foreslåede direktiv og for at evaluere dets effektivitet og foreslå revision af det, hvis der er behov herfor. Kommissionen vil blive bistået af EMSA, hvor det er relevant, med hensyn til at tilvejebringe IT-tjenesterne og udvikle de IT-værktøjer, der er nødvendige for at opfylde de rapporterings-, overvågnings- og kontrolbestemmelser, der er fastsat i det foreslåede direktiv, samt tilrettelæggelsen af efteruddannelseskurser. Medlemsstaterne skal gennemføre direktivet i national lovgivning inden for den frist, der er fastsat i direktivet. Medlemsstaterne skal også sørge for håndhævelse af reglerne, særlig ved at anvende administrative sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse. Foranstaltninger til håndhævelse kan udføres som led i eksisterende inspektioner, navnlig i forbindelse med havnestatskontrol.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Selv om Kommissionen vil være overordnet ansvarlig for gennemførelsen af det foreslåede direktiv og for at evaluere gennemførelsen og overholdelsen af det, vil Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed være ansvarligt for udførelsen af sine aktiviteter og for gennemførelsen af sin interne kontrolramme. EMSA vil skulle udvikle IT-værktøjer og -moduler samt tilbyde efteruddannelse til medlemsstaternes myndigheder, og medlemsstaterne vil skulle sørge for håndhævelse af reglerne.

EMSA har de bedste forudsætninger for at foretage rapportering og vurdering af overensstemmelsesopgaver, da der er tale om teknisk arbejde, der kræver stor ekspertise inden

for dataforvaltning samt et indgående kendskab til komplekse tekniske spørgsmål i forbindelse med ulovlig udtømming og forurening fra skibe.

Medlemsstaterne har de bedste forudsætninger for at håndhæve det foreslåede direktiv, navnlig ved på harmoniseret vis at udveksle oplysninger og erfaringer og ved at opfylde deres forpligtelser som parter i Marpol.

GD MOVE vil foretage den nødvendige kontrol i overensstemmelse med den tilsynsstrategi, der blev vedtaget i 2017 vedrørende generaldirektoratets forbindelser med decentrale agenturer og fællesforetagender. GD MOVE skal i henhold til nævnte strategi overvåge resultatindikatorerne for gennemførelsen af budgettet, de anbefalinger, der fremsættes i forbindelse med audit, og administrative spørgsmål. Agenturet forelægger en rapport hvert halve år. Kontrollen af agenturets tilsyn og den dertil knyttede finansielle og budgetmæssige forvaltning er i overensstemmelse med GD MOVE's kontrolstrategi, der blev ajourført i 2022.

De supplerende ressourcer, EMSA har fået stillet til rådighed, vil være omfattet af EMSA's interne kontrol- og risikostyringssystem, som er tilpasset til de relevante internationale standarder og omfatter specifikke kontroller for at forhindre interessekonflikter og sikre beskyttelse af whistleblowere.

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)

I henhold til det foreslåede direktiv vil der på den ene side blive afsat yderligere finansiering til EMSA, som har til opgave både at udvikle IT-værktøjer og -moduler og at tilbyde efteruddannelse til medlemsstaternes myndigheder.

EMSA har det fulde ansvar for gennemførelsen af sit budget, mens GD MOVE er ansvarligt for den regelmæssige betaling af de bidrag, der fastsættes af budgetmyndigheden. Den forventede fejlrisiko ved betaling og afslutning svarer til den, der er knyttet til budgettilskuddene til agenturet.

De yderligere opgaver, der følger af den foreslåede revision, forventes ikke at medføre yderligere specifikke kontroller. Derfor forventes kontrolomkostningerne for GD MOVE (målt i forhold til værdien af de forvaltede midler) at forblive stabile.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Ved det foreslåede direktiv reguleres forebyggelse af forurening, og der er derfor ikke medtaget specifikke foranstaltninger mod svig.

EMSA følger de decentraliserede EU-agenturers principper for bekæmpelse af svig i overensstemmelse med Kommissionens tilgang. I marts 2021 vedtog agenturet en ajourført strategi for bekæmpelse af svig baseret på den metode og vejledning i strategien for bekæmpelse af svig, som OLAF har fremlagt, samt på GD MOVE's strategi for bekæmpelse af svig. Den udgør en ramme for forebyggelse og afsløring og fastsætter betingelserne for undersøgelser af svig på agenturniveau. EMSA tilpasser og forbedrer løbende sine politikker og foranstaltninger for at fremme den højeste grad af integritet hos EMSA's personale, støtte en effektiv forebyggelse og afsløring af risikoen for svig og fastlægge passende procedurer for indberetning og håndtering af potentielle tilfælde af svig og resultaterne heraf. Endvidere vedtog EMSA i 2015 sin politik for interessekonflikter for bestyrelsen.

EMSA samarbejder med Kommissionens tjenestegrene om forebyggelse og bekæmpelse af svig og uregelmæssigheder. Kommissionen vil sikre, at dette samarbejde fortsætter og styrkes.

Det foreslåede direktiv indeholder klare og detaljerede regler om retshåndhævelse for at sikre, at de indeholdte forpligtelser ikke omgås af de økonomiske aktører. Kommissionen vil sørge for, at der er truffet passende foranstaltninger til at beskytte Unionens finansielle interesser, ved hjælp af effektiv kontrol og, hvis der konstateres uregelmæssigheder, svig eller misligholdelse af forpligtelserne, ved hjælp af underretning herom.

Kommissionen vil også træffe passende foranstaltninger til at beskytte fortrolighed af oplysninger, der indhentes i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv, og som offentliggøres.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁴⁷	fra EFTA-lande ⁴⁸	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁴⁹	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter

⁴⁷ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁴⁸ EFTA: Den Europæiske Frihandels-sammenslutning.

⁴⁹ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

1	02 10 02	IOB	JA	NEJ	NEJ	NEJ
---	----------	-----	----	-----	-----	-----

- Nye budgetposter, som der anmodes om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	1	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	---	---

Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA)			År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
Afsnit 1:	Forpligtelser	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
	Betalinger	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	18,639
Afsnit 2:	Forpligtelser	(1a)					
	Betalinger	(2a)					
Afsnit 3:	Forpligtelser	(3a)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
	Betalinger	(3b)	6,450	7,050	7,250	46,650	67,400
Bevillinger I ALT til EMSA	Forpligtelser	=1+1a +3a	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
	Betalinger	=2+2a +3b	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
--	----------	----------------------------------

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
GD: <.....>						
• Menneskelige ressourcer						
• Andre administrationsudgifter						
I ALT GD <.....>						
	Bevillinger					

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme					
Forpligtelser	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039
Betalinger	6,963	8,931	9,131	61,014	86,039

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

3.2.2. Anslåede virkninger for EMSA's bevillinger

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)										I ALT		
	RESULTATER																		
	Type ⁵⁰	Gnsntl. omkostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal	Om-kostninger	Antal resultater i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ⁵¹																			
- Resultat																			
- Resultat																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 1																			
SPECIFIKT MÅL NR. 2																			
- Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 2																			
OMKOSTNINGER I ALT																			

⁵⁰ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).
⁵¹ Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikt/specifikke mål".

Beløbene afspejler, hvor det er relevant, summen af Unionens bidrag til agenturet og agenturets øvrige indtægter (gebyrer og afgifter).

3.2.3. Anslåede virkninger for EMSA's menneskelige ressourcer

3.2.3.1. Resumé

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler) Beløbene afspejler, hvor det er relevant, summen af Unionens bidrag til agenturet og agenturets øvrige indtægter (gebyrer og afgifter).

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
--	------------	------------	------------	-----------------	-------

Midlertidigt ansatte (AD)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Midlertidigt ansatte (AST)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Kontraktansatte					
Udstationerede nationale eksperter					

I ALT	0,514	1,881	1,881	14,364	18,64
--------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale. Personalebehov (i årsværk):

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028-2034	I ALT
--	------------	------------	------------	-----------------	-------

Midlertidigt ansatte (AD)	5	9	9	10	10
Midlertidigt ansatte (AST)	1	2	2	2	2
Kontraktansatte					
Udstationerede nationale eksperter					

I ALT	6	11	11	12	12
--------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

EMSA vil begynde at forberede ansættelsen, så snart forslaget er vedtaget. Omkostningerne anslås ud fra den antagelse, at de seks fuldtidsækvivalenter ansættes pr. 1. juli 2025. Der er derfor kun behov for 50 % af HR-udgifterne i det første år.

3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer i det overordnede generaldirektorat

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i hele enheder (eller højst med en decimal)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 og 20 01 02 02 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
10 01 05 01 (direkte forskning)							
• Eksternt personale (i årsværk)⁵²							
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)							
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
Budgetpost(er) (angiv nærmere) ⁵³	— i hovedsædet ⁵⁴						
	— i delegationerne						
01 01 01 02 (KA, UNE, V — indirekte forskning)							
10 01 05 02 (KA, UNE, V — direkte forskning)							
Andre budgetposter (angiv nærmere)							
I ALT							

⁵² KA = kontraktansatte, LA = lokalt ansatte, UNE = udstationerede nationale eksperter, V = vikarer, JMD = juniormedarbejdere i delegationerne.

⁵³ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

⁵⁴ Primært for EU's samhørighedsfonde, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond (EHFAF).

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som det ansvarlige generaldirektorat tildeles i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure og under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

Beskrivelsen af, hvordan udgifterne til fuldtidsækvivalenterne er beregnet, bør medtages i afsnit 3 i bilag V.

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme.
- Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme

De opgaver, der pålægges EMSA, vil kræve omprogrammering af budgetposten for det årlige bidrag til agenturet (02 10 02) under den nuværende flerårige finansielle ramme. Forhøjelsen af bevillingerne til EMSA vil blive opvejet af en kompenserende reduktion af de programmerede udgifter under CEF Transport (02 03 01) under den nuværende flerårige finansielle ramme. Budgetvirkningerne ud over den nuværende FFR er en vejledende oversigt, der ikke foregriber den fremtidige FFR-aftale.

- Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres⁵⁵.

Gør rede for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og de beløb, der er tale om.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.
- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager i samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁵⁵ Jf. artikel 12 og 13 i Rådets forordning (EU, Euratom) 2020/2093 af 17. december 2020 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2021-2027.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - for egne indtægter
 - for andre indtægter

Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁵⁶					Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	
		År n	År n+1	År n+2	År n+3			
Artikel ...								

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

--

Det angives, hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

⁵⁶ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.