



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 2 juni 2023
(OR. en)

10119/23

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0171 (COD)**

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

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	1 juni 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 273 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 273 final.

Bilaga: COM(2023) 273 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.6.2023
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Detta förslag gäller en ändring av direktiv 2005/35/EG¹ om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott, ändrat genom direktiv 2009/123/EG².

Politiken för att förebygga föroreningar förorsakade av fartyg togs fram mellan 2000 och 2009 till följd av två stora olyckor till sjöss, med fartygen *Erika* och *Prestige*, vilka orsakade omfattande oljeutsläpp³. Direktiv 2005/35/EG (*direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg* eller *direktivet*) reglerar sanktioner för olagliga utsläpp av olja och skadliga flytande ämnen i havet. Allt avfall som samlas på fartygen måste inte avlämnas i hamnar. En del kan släppas ut i havet. Olagligt utsläpp från fartyg är utsläpp som inte uppfyller Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) relevanta regler, dvs. de normer som fastställs i den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol 73/78).

Huvudsyftet med direktivet är att införliva dessa internationella normer i EU:s lagstiftning och säkerställa att de personer som är ansvariga för olagliga utsläpp av förorenande ämnen blir föremål för avskräckande, effektiva och proportionella sanktioner för att förbättra sjösäkerheten och bättre skydda den marina miljön mot föroreningar från fartyg.

I direktivet fastställs ett tillsynssystem genom vilket de övervaknings- och kontrollåtgärder som medlemsstaterna utför leder till sanktioner för de personer som är ansvariga för överträdelser. Processen är tredelad. För det första används övervakningsverktyg för att upptäcka potentiella utsläpp från ett fartyg, för det andra beslutar den behöriga myndigheten om det är nödvändigt att skicka ut ett fartyg eller ett luffartyg för att på plats kontrollera utsläppet, och för det tredje samlas bevisning in och sanktioner tillämpas om lagöverträdaren identifieras. Införande av sanktioner för brott rörande föroreningar från fartyg har sitt ursprung i internationell rätt. I FN:s havsrättskonvention (Unclos) anges bland annat att en stat kan införa sanktioner för utsläpp som begåtts av ett utländskt fartyg i händelse av större skada för kuststaten, eller om flaggstaten i fråga upprepade gånger underlåtit att beakta sina skyldigheter. Enligt Unclos är även EU:s flaggstater skyldiga att införa sanktioner för sina fartyg om de på ett olagligt sätt släpper ut förorenande ämnen i havet i eller utanför EU.

I den europeiska gröna given bekräftar kommissionen sin ambition att skydda EU:s befolkning mot miljörelaterade risker och effekter och gå in på vägen mot en frisk planet för alla. Detta förslag är ett av EU:s initiativ för att minska föroreningarna från sjöfarten och ligger i linje med strategin för smart och hållbar mobilitet⁴ och handlingsplanen för nollförorening av luft, vatten och mark⁵.

Kommissionen utförde den första efterhandsutvärderingen 2022 och konstaterade att direktivet på ett effektivt sätt bidrog till att införliva internationella bestämmelser om föroreningar förorsakade av fartyg i medlemsstaternas lagstiftning och till att förbättra

¹ EUT L 255, 30.9.2005, s. 11.

² EUT L 280, 27.10.2009, s. 52.

³ Olyckorna med fartygen MV Erika 1999 i Frankrike (20 000 ton olja) och MV Prestige 2002 i Spanien (63 000 ton olja).

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2021) 400 final.

upptäckten av föroreningar förorsakade av fartyg. Direktivet gav i synnerhet upphov till inrättandet av CleanSeaNet – EU:s satellitbaserade tjänst för övervakning av oljeutsläpp, som sköts av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa):

I utvärderingen identifierades dock även ett antal brister: 1) direktivets nuvarande tillämpningsområde omfattar inte alla relevanta förorenande ämnen i det internationella systemet, t.ex. utsläpp av sopor eller avloppsvatten i havet, 2) informationsutbyte och/eller sakkunskap för att på ett ändamålsenligt sätt upptäcka, kontrollera och införa sanktioner för olagliga fartyg skiljer sig åt mellan EU-medlemsstaterna och brister i allmänhet, 3) de sanktioner för föroreningar förorsakade av fartyg som för närvarande tillämpas i EU har en obalanserad avskräckande effekt och 4) medlemsstaternas nuvarande rapportering är ofullständig, vilket innebär att det saknas detaljerad information om föroreningar förorsakade av fartyg och de sanktioner som har införts för detta inom EU och över tid.

Detta leder till att de personer som olagligt släpper ut förorenande ämnen inte alltid identifieras, och sanktioner införs sällan. Av dessa skäl har ett förslag om att ändra direktiv 2005/35/EG utarbetats. Förslaget har särskilda mål är att 1) införliva internationella normer i EU-rätten genom att direktivet anpassas till Marpols bilagor om utsläpp i havet, 2) stödja medlemsstaterna genom att bygga upp deras kapacitet att upptäcka föroreningsincidenter, kontrollera, samla in bevisning och effektivt bestraffa identifierade gärningsmän på ett snabbt och harmoniserat sätt, 3) säkerställa att (både fysiska och juridiska) personer som är ansvariga för olagliga utsläpp från fartyg blir föremål för effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner och 4) säkerställa förenklad och ändamålsenlig rapportering om föroreningar förorsakade av fartyg samt uppföljningsåtgärder.

• **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Det finns en nära koppling till direktiv (EU) 2019/883⁶ om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg. Genom direktiv (EU) 2019/883 infördes strängare regler och bättre övervakning av fartygens avlämning av avfall i hamnar. Detta ledde till en förbättring hamnarnas kapacitet att ta emot avfall från fartyg, vilket i sin tur innebar att mindre avfall släpptes ut i havet. En del fartyg kan ändå bestämma sig för att på ett olagligt sätt släppa ut avfall i havet för att slippa betala för avlämning av avfallet i hamn. Detta beror i synnerhet på att direktiv 2005/35/EG om olagliga utsläpp inte omfattar samma ämnen (de borde således påföras sanktioner enligt direktiv 2005/35/EG). Detta är skälet till att medlagstiftarna, vid tidpunkten för antagandet av direktiv 2019/883, begärde en översyn av direktiv 2005/35/EG för att anpassa dess tillämpningsområde och göra sanktionerna proportionella. Fartygen bör i synnerhet avskräckas från att bryta mot EU-rätten genom ett starkt system med proportionella och effektiva sanktioner, parallellt med de avfallsinsamlingslösningar som EU:s hamnar erbjuder. Dessa två direktiv garanterar tillsammans att EU och dess medlemsstater uppfyller sina skyldigheter med avseende på föroreningar från fartyg enligt Marpol 73/78.

Det förslås därför att tillämpningsområdet för direktiv 2005/35/EG ska anpassas till det för direktiv (EU) 2019/883⁷ i syfte att förbättra förebyggandet av föroreningar i den marina miljön i EU.

Förslaget är helt förenligt med direktiv 2009/16/EG⁸ om hamnstatskontroll, direktiv 2009/18/EG⁹ om utredning av olyckor i sjötransportsektorn och direktiv 2009/21/EG¹⁰ om

⁶ EUT L xxxx.

⁷ Bilaga III ingår inte i direktiv (EU) 2019/883 eftersom förpackade varor inte utgör avfall. Det föreslås dock att bilaga III till direktiv 2005/35/EG ska omfattas eftersom det inte kan uteslutas att olaglig dumpning av förpackade varor i havet förekommer, varvid direktiv 2005/35/EG gäller.

fullgörande av flaggstatsförpliktelser. De tre EU-direktiven om sjösäkerhet bygger på de regler och normer som fastställts av IMO på internationell nivå och kompletterar varandra och detta direktiv. I flaggstatsdirektivet fastställs regler för fartygsinspektioner och flotttillsyn för EU-flaggstatsförvaltningar som är relevanta för att förhindra förorening av den marina miljön i och utanför EU. När strängare miljöregler träder i kraft inom ramen för de internationella konventionerna utvidgas flaggstatsens ansvar för att verkställa dem automatiskt. Direktivet om hamnstatskontroll är också relevant här eftersom det, genom de inspektioner som krävs, stöder upptäckt och korrigering av bristande efterlevnad, inte bara av säkerheten utan även av regler och normer för förebyggande av föroreningar. När det gäller sjöolyckor orsakar de inte bara olyckor och ekonomiska förluster, utan kan ha en direkt inverkan på miljön, t.ex. oljeföroreningar, och därmed kopplingen till direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg som behandlar sådana föroreningar.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Det reviderade direktivet kompletterar direktiv (EU) 2023/xxxx¹¹ om miljöbrott. Genom direktiv (EU) 2023/xxxx införs straffrättsliga sanktioner för allvarliga miljöbrott, inbegripet olagliga utsläpp från fartyg. De straffrättsliga bestämmelserna i direktiv 2005/35/EG är därför inte längre nödvändiga eftersom straffrättsliga sanktioner för föroreningar förorsakade av fartyg föreskrivs i direktiv (EU) 2023/xxxx. Genom detta förslag stryks följaktligen de straffrättsliga bestämmelserna i artiklarna 5 och 8 i direktiv 2005/35/EG. Direktiv 2005/35/EG kommer även fortsättningsvis att omfatta sektorsspecifika bestämmelser om relevanta skyldigheter och förbud (t.ex. definitionen av olagliga utsläpp) och föreskriver administrativa sanktioner för föroreningar förorsakade av fartyg när handlingen inte kan bli föremål för straffrättsliga förfaranden. För att säkerställa att de nationella verkställighetsåtgärderna är effektiva måste de administrativa och straffrättsliga verkställighetssystemen ses som sammankopplade delar av ett och samma system och bör samexistera.

Direktiv 2008/56/EG¹² om en marin strategi är EU:s viktigaste rättsliga instrument för att skydda och bevara den marina miljön, dess arter och livsmiljöer. Den förankrar ekosystemansatsen i förvaltningen av mänsklig verksamhet (inklusive fiske, turism, rekreation) som påverkar den marina miljön. Direktiv 2005/35/EG bidrar till målen i direktiv 2008/56/EG genom att avskräckande sanktioner införs för olagliga utsläpp av förorenande ämnen från fartyg i Europas hav.

Förslaget stöder också de slutliga förslagen från konferensen om Europas framtid, särskilt förslagen om att bekämpa föroreningar, närmare bestämt förslag 2.7 om att ”bekämpa ... havsföroreningar, bland annat genom ... främjande av miljövänlig sjöfart genom användning av bästa tillgängliga teknik ...”. EU har även åtagit sig att följa Agenda 2030 för hållbar utveckling och dess mål för hållbar utveckling, där mål 14 (”Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt för en hållbar utveckling”) är det mest relevanta målet för detta förslag.

⁸ EUT L 131, 28.5.2009, s. 57.

⁹ EUT L 131, 28.5.2009, s. 114.

¹⁰ EUT L 131, 28.5.2009, s. 132.

¹¹ EUT L 328, 6.12.2008, s. 28.

¹² EUT L 164, 25.6.2008, s. 19.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

I avdelning VI (artiklarna 90–100) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) fastställs EU:s befogenhet att anta bestämmelser för den gemensamma transportpolitiken, som ger EU rätt att agera mot föroreningar förorsakade av fartyg. Enligt artikel 100.2 i EUF-fördraget får unionslagstiftaren fastställa lämpliga bestämmelser för sjötransport. Enligt artikel 91.1 a i EUF-fördraget har unionen befogenhet på transportområdet att fastställa gemensamma regler för internationella transporter. Mot bakgrund av detta skulle det reviderade direktivet grundas på artikel 100.2 i EUF-fördraget.

- **Subsidiaritetsprincipen**

Föroreningar förorsakade av fartyg leder vanligtvis till skador med gränsöverskridande konsekvenser. På grund av den allmänna gränsöverskridande inverkan av havsföroreningar och det faktum att förövarna agerar över gränserna är det inte tillräckligt med åtgärder från enbart medlemsstaternas sida för att ta itu med detta problem. Olika nationella strategier i denna fråga hindrar ett effektivt samarbete mellan medlemsstaterna och gör det möjligt för lagöverträdare att undgå sanktioner.

Eftersom alla medlemsstater har ratificerat Marpol 73/78 skulle de eventuellt ha kunnat införliva internationella normer för förhindrande av förorening från fartyg på egen hand. Direktivet införlivar och kompletterar dock det internationella systemet genom att 1) hjälpa medlemsstaterna att identifiera lagöverträdare genom att tillhandahålla satellitövervakningsinformation om potentiella oljeutsläpp och 2) tillhandahålla ett ansvarssystem som gör det lättare att bestraffa förorenare. Mervärdet av detta förslag är att det kommer att komplettera den internationella ramen med ansvarsordningen (genom att klargöra det befintliga systemet) med bättre information till medlemsstaterna (tack vare förbättrad övervakning som omfattar fler typer av föroreningar och informationsutbyte som bygger på EU:s digitala verktyg). Översynen syftar också till att införa nya bestämmelser om sanktioner utan att det påverkar direktiv (EU) 2023/xxxx. Dessa mål kan inte uppnås av medlemsstaterna på egen hand. Det behövs en harmoniserad rättslig ram och gemensamma digitala verktyg. Den satellitövervakning som CleanSeaNet tillhandahåller ett ger t.ex. ett gott värde tack vare stordriftsfördelar. Åtgärder på EU-nivå skulle vara mer effektiva än åtgärder på nationell nivå eftersom de har en starkare avskräckande effekt på förövare som agerar över gränserna.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget har utarbetats mot bakgrund av den senaste utvecklingen på det internationella planet och resultaten av efterhandsutvärderingen. Kommissionen genomförde också en konsekvensbedömning för att identifiera och bedöma alternativa åtgärder för att uppnå samma mål.

Den föreslagna utvidgningen av direktivets tillämpningsområde till att omfatta alla bilagor till Marpol 73/78 (dvs. alla ämnen som omfattas av Marpol 73/78 och som olagligen släpps ut av fartyg i havet) syftar till att bättre förebygga föroreningar i den marina miljön och att anpassa dessa tillämpningsområdet för direktiv 2019/883/EG. Genomförandet av direktiv (EU) 2019/883 är, tillsammans med direktiv 2005/35/EG, en viktig del av åtgärderna för att förhindra föroreningar förorsakade av fartyg. Förslaget är dessutom inriktat på tekniskt stöd till medlemsstaterna genom utbildningsplattformar, vägledning, utbyte av bästa praxis och främjande av användning av EU:s digitala verktyg för insamling och utbyte av information.

Förslaget föreskriver ingen strikt reglering av sanktionsnivåer eller något större obligatoriskt mål för medlemsstaternas kontrollverksamhet. I stället hanteras problemet på ett proportionerligt sätt genom att bättre information om potentiella utsläpp tillhandahålls via en central, kostnadseffektiv tjänst samt informationsutbyte för att göra verifieringsverksamheten mer målinriktad, så att den inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de specifika målen. Förslaget bygger också på förtydliganden av den befintliga ansvarsordningen och innehåller mer detaljerade bestämmelser om fastställande av sanktionsnivåer och typer av sanktioner i syfte att på ett effektivt bestraffa förorenare för fler typer av förorenande ämnen. Inga detaljerade bestämmelser föreslås på områden där målen bättre kan uppnås genom åtgärder inom andra politikområden.

- **Val av instrument**

Eftersom ändringarna endast gäller direktiv 2005/35/EG är ett ändringsdirektiv det lämpligaste rättsliga instrumentet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Direktivet blev föremål för en efterhandsutvärdering ”back-to-back” (dvs. utvärderingen och konsekvensbedömningen inleddes samtidigt). De uppgifter som fanns tillgängliga för utvärderingen var inte tillräckligt tillförlitliga för att en fullständig efterhandsbedömning skulle kunna göras för alla medlemsstater. Representativa uppgifter fanns inte tillgängliga för att mäta de relevanta indikatorerna, t.ex. andelen identifierade föroreningsincidenter av ämnen av typ I och II i bilaga I till Marpol som är föremål för sanktioner. Trots begränsningarna ger utvärderingen en ögonblicksbild av befintlig information om genomförandet av direktivet.

Utvärderingen visade att direktivets mål inte uppnåddes fullt ut och att omfattningen av de förorenande ämnen som täcks av direktivet är för snäv. I direktivet fastställs en gemensam rättslig ram för brott avseende föroreningar förorsakade av fartyg i EU, men direktivets effektivitet har varit begränsad. Genom direktivet införlivas Marpol 73/78 i EU-rätten och det säkerställdes att även medlemsstaternas lagstiftning anpassades, men det saknas uppgifter som kvantifierar den roll som direktivet hade i praktiken. Direktivet ledde till ett framgångsrikt satellitövervakningsverktyg för kontroll av oljeföroreningar – CleanSeaNet-tjänsten. Detta löser dock inte helt problemet med att identifiera förorenare, eftersom noggrannheten i satellitövervakningen hittills har varit begränsad. Vissa kontrollaspekter kunde ha hanterats på ett effektivare sätt. Till exempel kontrolleras inte många utsläpp på plats och medlemsstaterna kunde ha loggat in mer återkopplingsdata i CleanSeaNet. Direktivet har inte till fullo uppnått det förväntade resultatet när det gäller lagföring av lagöverträdare. I utvärderingen drogs också slutsatsen att det behövs ytterligare förtydliganden om den befintliga ansvarsordningen och mer detaljerade uppgifter om nivån och typen av sanktioner i direktivet. Den viktigaste slutsatsen av utvärderingen var dock behovet av att utvidga direktivets tillämpningsområde till att även omfatta alla utsläpp av förorenande ämnen i havet som regleras genom Marpol 73/78.

- **Samråd med berörda parter**

De viktigaste samrådsverksamheterna för efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen omfattade följande:

- Ett öppet offentligt samråd som anordnades av kommissionen pågick mellan den 9 december 2021 och den 3 mars 2022. Vid det offentliga samrådet ställdes frågor om både konsekvensbedömningen och utvärderingen. Bidragen från berörda parter var få och svar inkom endast från 30 uppgiftslämnare.
- Två riktade enkäter till berörda parter för att samla in specifik information, en för utvärderingen och en för konsekvensbedömningen, anordnades av den konsult som ansvarade för den externa stödstudien, som pågick från december 2021 till februari 2022 respektive juni till juli 2022.
- Tre intervjuomgångar med företrädare för viktiga berörda parter på EU-nivå, som anordnades av den konsult som ansvarade för den externa stödstudien. Intervjugenomgångarna pågick periodvis mellan november 2021 och september 2022. Syftet var att fylla i specifika informationsförfrågningar till stöd för utvärderingen och för att finslipa den övergripande problemdefinitionen och möjliga alternativ.
- Ytterligare riktade samråd som anordnades av kommissionen för att samråda med medlemsstaterna och viktiga berörda parter om möjliga politiska åtgärder och resultaten av konsekvensbedömningen. Denna verksamhet ägde rum vid ett möte i EU-kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (2 juni 2022), möten i det europeiska forumet för hållbar sjöfart (den 18 maj 2022 och den 18 januari 2023) och dess undergrupp: Avfall från fartyg (22 mars 2022, 4 juni 2022 och 14 februari 2023), EU:s och EES-ländernas sjötransportdirektörer (3 oktober 2022) och Nordsjönätverket av utredare och åklagare (25 april 2022). Den 22 september 2022 anordnades en avslutande workshop för att validera slutsatserna från den stödstudie som medlemsstaterna, icke-statliga organisationer och företrädare för industrin deltog i.

Den information som samlades in från berörda parter var avgörande för att kommissionen skulle kunna förfina alternativen och bedöma deras ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser, och därefter jämföra dem och välja det alternativ som föredras. Resultaten av dessa processer kompletterade skrivbordsundersökningen som en del av arbetet med den externa stödstudien.

• **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Denna översyn bygger främst på de uppgifter som samlats in under efterhandsutvärderingen. Kommissionen har inhämtat omfattande teknisk rådgivning från ett antal expertstudier, däribland en utförlig förberedande studie inför översynen av direktivet. Medlemsstaternas myndigheter, näringslivsaktörer och det civila samhället ombads att bidra till utarbetandet av studien.

Utarbetandet av detta förslag krävde också bidrag från sakkunniga från kommissionen och Emsa om den konkreta formuleringen av tekniska definitioner och tydlig juridisk utformning.

• **Konsekvensbedömning**

Lagstiftningsförslaget bygger på en konsekvensbedömning. Tre alternativ som omfattar olika politiska åtgärder undersöktes med avseende på deras effektivitet när det gäller att uppnå de eftersträfvade målen samt deras miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenser. För varje översynsmål identifierades ett antal åtgärder. Åtgärderna, som kompletterar och inte utesluter varandra, grupperades i tre alternativ. Alla tre alternativen innebar en anpassning av tillämpningsområdet för direktiv 2005/35/EG till bilagorna till Marpol 73/78 och omfattade dessa utsläpp i havet.

- Alternativ A ger medlemsstaterna störst frihet att genomföra Marpol 73/78, samtidigt som nivån på EU-stödet hålls tillräckligt hög (utbildning, vägledning, digitala verktyg, tillgång till information om möjliga utsläpp). Medlemsstaterna har ansvaret för att informera allmänheten via nationella webbplatser. Detta alternativ bygger på ett nationellt synsätt när det gäller att fastställa typen av sanktion och reglerar inte sanktionsnivån. Kort sagt finns det större anpassningsförmåga för medlemsstaterna enligt detta alternativ med ett minimum av EU-insatser.
- Alternativ B (det rekommenderade alternativet) är inriktat på att stärka samarbetet mellan medlemsstaterna, främst genom att stärka EU-stödet (utbildning, vägledning, digitala verktyg, tillgång till information om möjliga utsläpp). Det innehåller kriterier för fastställande av sanktionsnivåer och förväntas ge en struktur för samarbete mellan medlemsstaterna och stärka medlemsstaternas verkställighetsåtgärder med hjälp av tekniskt stöd från Emsa, utan att införa några större nya regleringsåtgärder och kostnader för medlemsstaterna.
- Alternativ C är inriktat på kraftfullare lagstiftningsåtgärder på EU-nivå för att komplettera samarbetet mellan medlemsstaterna. Det ålägger medlemsstaterna att kontrollera minst 60 % av sina CleanSeaNet-varningar och det förväntas generera högre tillsynskostnader. När det gäller påföljdsnivåerna stärker det särskilt harmoniseringen i hela EU genom att fastställa deras värden. Å andra sidan ger det samma struktur för samarbete mellan medlemsstaterna som de två andra alternativen (utbildning, vägledning, digitala verktyg, tillgång till information om möjliga spill).

Det politiska val som detta förslag innebär är alternativ B, eftersom det bedömdes vara det mest effektiva och proportionerliga. Det finns dock allvarliga dataluckor, de berörda parterna har endast bidragit i begränsad utsträckning och det råder även stor osäkerhet om konsekvenserna, särskilt de miljööfverdelar som uppskattas för de tre alternativen. Alternativ B och C är effektivare än alternativ A, särskilt tack vare fördelarna med att tillhandahålla harmoniserade lösningar på EU-nivå jämfört med flera nationella strategier.

Nämnden för lagstiftningskontroll avgav ett positivt yttrande (med reservationer) om konsekvensbedömningen den 27 mars 2023. I bilaga I till konsekvensbedömningen förklaras hur synpunkterna från nämnden för lagstiftningskontroll behandlades i rapporten.

En av slutsatserna i konsekvensbedömningen pekade på de begränsningar i bedömningen som hade uppstått till följd av bristen på uppgifter. Av detta skäl och utöver resultatet av konsekvensbedömningen ansåg kommissionen det lämpligt att föreslå ytterligare en åtgärd som skulle underlätta en mer homogen insamling av uppgifter och ge större synlighet när det gäller den effektiva övervakning som utförs av medlemsstaterna och den därmed sammanhängande andelen faktiska föroreningsincidenter. Den föreslagna åtgärden kommer att komplettera åtgärderna i det rekommenderade alternativet enligt konsekvensbedömningen (alternativ B) genom att ge incitament till bättre övervakning genom en skyldighet för varje medlemsstat att kontrollera minst 10 % av de varningar som CleanSeaNet skickar varje år. Denna kontrolltröskel har en liten inverkan på kostnaderna (0,5–0,8 miljoner euro per år), eftersom den redan har uppnåtts av de flesta medlemsstater, medan kommissionen anser att den kommer att ge incitament till en effektivare övervakning av direktivet och bidra till att säkerställa att alla medlemsstater genomför direktivet. Denna ytterligare åtgärd ändrar inte på ett betydande sätt rangordningen av alternativen och valet av det rekommenderade alternativet.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget fokus ligger på att öka effektiviteten i de befintliga åtgärderna med tanke på att detta är ett direktiv som har utvecklats sedan 2005 och ändrats 2009 som svar på ny utveckling, bland annat domstolsavgöranden, internationella skyldigheter enligt Marpol 73/78 och tekniska förändringar. Vissa förtydliganden och förenklingar kommer att införas i det reviderade direktivet. Detta innebär förtydliganden av det befintliga ansvarssystemet och förenkling av rapporteringsskyldigheterna, med fokus på digitala lösningar.

Förslaget förväntas inte leda till några ytterligare administrativa kostnader eller anpassningskostnader för den privata sektorn eller den offentliga sektorn. Fler sanktioner kan förväntas för fartyg som inte uppfyller kraven i Marpol 73/78. Positivt är att lika villkor bör gynna fartygsoperatörer som följer reglerna. Dessutom kommer företagen och särskilt allmänheten att dra nytta av minskade föroreningar förorsakade av fartyg.

Förslaget innehåller inga krav på fartygsoperatörer och förväntas därför inte påverka små och medelstora företag. Det skapar inga nya skyldigheter för företagen och skulle inte påverka deras kostnader. Utvidgningen av direktivets tillämpningsområde till att omfatta ytterligare ämnen enligt Marpol 73/78 kan vara relevant för fritidsbåtar och fiskefartyg, sektorssegment med högt deltagande av små och medelstora företag. Det faktum att denna utvidgning är inriktad på efterlevnaden av internationella standarder innebär dock att sjöfartssektorn måste följa dessa standarder med eller utan direktivet och att inga konsekvenser för kostnaderna förväntas för små och medelstora företag som följer reglerna. Initiativet anses därför inte vara relevant för små och medelstora företag.

- **Grundläggande rättigheter**

I Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, som är ett instrument i EU:s primärrätt, stadfästs de grundläggande rättigheter som människor åtnjuter i hela EU. På det hela taget förväntas förslaget bättre skydda grundläggande rättigheter och individuella friheter, särskilt när det gäller rättvisa, rättvisa rättegångar, icke-diskriminering, likabehandling av förövare och legalitetsprincipen samt rätten till proportionella och effektiva sanktioner. Undantaget från ansvar för besättning, befälhavare och ägare förtydligas ytterligare i förslaget. Deras skydd stärks därför genom en mer integrerad harmonisering av internationella regler i nationell lagstiftning och bättre efterlevnad av rättsstatsprincipen och principerna om en rättvis rättegång. Det skyddar ytterligare principen om jämlikhet och bidrar till icke-diskriminering och likabehandling av sjöfolk. De åtgärder som säkerställer en tydligare avgränsning mellan överträdelser som omfattas av det straffrättsliga och det administrativa förfarandet kommer också att underlätta likabehandling av förövarna i hela EU. Detta initiativ kommer att leda till bättre respekt för rätten till rättslig prövning genom en bättre definition av överträdelser som är föremål för administrativa eller straffrättsliga förfaranden. Förslaget säkerställer dessutom skyddet av personuppgifter.

4. BUDGETKONSEKVENSER

De nuvarande nettokostnaderna för förslaget uppgår till 125,8–134,7 miljoner euro under perioden 2025–2050. Förslagets budgetkonsekvenser beskrivs närmare i den finansieringsöversikt som bifogas detta förslag för kännedom. Förslagets budgetkonsekvenser ingår redan i kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om budgetramen.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Direktivets framgång skulle innebära att den (juridiska eller fysiska) person som är ansvarig för föroreningen av havet bestraffas på ett lämpligt sätt för att ha en avskräckande effekt och på så sätt förhindra förorening i framtiden. Sanktioner för föroreningar förorsakade av fartyg kan ses som den sista försvarslinjen för förebyggande av föroreningar och skydd av den marina miljön och människors hälsa. Den första försvarslinjen för sjösäkerhet och förhindrande av förorening ges genom flaggstatskontroll och den andra försvarslinjen genom lagstiftning om hamnstatskontroll, men fartyg kan fortfarande förorsaka förorening av havet genom olyckor och (avsiktliga) driftsutsläpp.

Kommissionen kommer att övervaka initiativets genomförandet och genomslag på flera sätt med hjälp av en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot de operativa målen. Lämpliga övervaknings- och rapporteringsarrangemang har identifierats i konsekvensbedömningen. Emsa kommer att spela en viktig roll i denna process, eftersom byrån ansvarar för besök i medlemsstaterna och utveckling och drift av digitala verktyg för sjötransporter – integrerade sjöfartstjänster och CleanSeaNet.

Genomförandet kan kontrolleras genom övervakning av om återkopplingen om verifieringen av CleanSeaNet-varningar tillhandahålls av medlemsstaterna i god tid och på ett effektivt sätt och om information om insamling av bevis och administrativa förfaranden regelbundet laddas upp i rapporteringsverktyget. Kommissionen kommer med stöd av Emsa att utveckla en offentlig webbplats med centrala indikatorer för genomförandegraden och viktig icke-konfidentiell information om incidenter med olagliga utsläpp. Webbplatsen kommer att uppdateras regelbundet med uppgifter från rapporteringsverktyget för att hålla allmänheten informerad om genomförandet och de sanktioner som utdöms. Emsa kommer att genomföra besökscykler i medlemsstaterna för att kontrollera insatser på plats som en del av Emsas roll i att stödja kommissionen¹³. På begäran kommer dessutom övergripande analyser och tekniskt bistånd att tillhandahållas av Emsa och rapporteras till kommissionen och medlemsstaterna.

Direktivets konsekvenser bör utvärderas senast fem år efter dagen för införlivandet av lagstiftningen. Det förväntas att mer tillförlitliga och representativa uppgifter redan kommer att finnas tillgängliga för att förbereda en fullständig utvärdering för alla medlemsstater. I detta sammanhang skulle det behövas en expertstudie för att bedöma de framsteg som gjorts när det gäller sanktionsnivåer. Utvärderingen bör också omfatta tillgängliga uppgifter om miljövinster och möjligheten att utvidga tillämpningsområdet till ny utveckling i Marpol 73/78 och luftföroreningar. Därefter kommer kommissionen, i linje med Emsas femåriga granskningscykel för besök i medlemsstaterna, regelbundet att analysera genomförandet av direktivet.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förklarande dokument krävs inte eftersom förslaget syftar till att förenkla och förtydliga de nuvarande bestämmelserna.

¹³ Emsa genomför sådana besök enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå som en del av sina huvuduppgifter. Därför förväntas inga ytterligare kostnader uppstå.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Direktivets titel

I titeln beskrivs direktivets syfte på ett mer precist sätt genom att en del läggs till i rubriken ”verkställighet av internationella normer”. Denna ändring syftar till att klargöra att direktivets syfte inte är att införa nya materiella normer för föroreningar förorsakade av fartyg, utan att införliva och verkställa redan antagna internationella standarder. Beståndsdelen ”straffrättsliga sanktioner” i den nuvarande titeln har strukits för att skapa rättslig samstämmighet med direktiv (EU) 2023/xxxx om miljöbrott.

Artikel 1 – Syfte

Det allmänna syftet med direktivet ändras för att specificera att lämpliga sanktioner i detta direktiv innebär avskräckande, effektiva och proportionella sanktioner. Detta avser administrativa sanktioner. Beståndsdelen ”straffrättsliga sanktioner”, som finns i det nuvarande direktivet, har strukits från syftet för att skapa rättslig samstämmighet med direktiv (EU) 2023/xxxx om miljöbrott.

Artikel 2 – Definitioner

Artikel 2.2 uppdaterar de definitioner som har varit problematiska eller hänvisar till direktivets föråldrade tillämpningsområde och inför en ny definition. För det första har definitionen av ”förorenande ämnen” i punkt 2 anpassats till direktivets utvidgade tillämpningsområde, som omfattar Marpol 73/78 bilagorna I–VI. Genom en ny definition i punkt 2a införs ”restprodukter från avgasreningssystemet”, dvs. utsläpp från skrubbrar i havet, som det ämne som omfattas av direktivets utvidgade tillämpningsområde när det gäller bilaga VI till Marpol 73/78, med beaktande av de riktlinjer som utarbetats av IMO. En ny definition i punkt 5a införlivar den internationellt överenskomna definitionen av ”företag” i direktivet, i överensstämmelse med de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden)¹⁴, som införlivats i unionsrätten genom förordning (EG) nr 336/2006¹⁵.

Artikel 4 – Förbud mot import

I artikel 4 anges de allmänna förbud som omfattas av detta direktiv. Ett olagligt utsläpp kan tillskrivas en fysisk eller juridisk person och nationella bestämmelser om genomförande av detta direktiv bör föreskriva att sådana personer ska ställas till svars. Vissa av förbuden i det nuvarande direktivet (ämnen i bilaga I-II till Marpol 73/78) är uppdaterade versioner av de befintliga, men vissa är nya (ämnen i bilaga III-VI till Marpol 73/78). Begreppet ”ringa fall” tas bort till följd av resultaten av efterhandsutvärderingen att detta begrepp är problematiskt och inte tolkas på samma sätt av medlemsstaterna. Dessutom var detta begrepp endast relevant för tillämpningen av straffrättsliga sanktioner, som inte längre omfattas av direktivets tillämpningsområde.

Artikel 5 – Undantag

¹⁴ Internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, antagna av Internationella sjöfartsorganisationen genom församlingens resolution A.741 (18) av den 4 november 1993, i dess ändrade lydelse.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (Text av betydelse för EES).

I förslaget i artikel 5 anges de undantag från förbuden som anges i artikel 4 om utsläpp i havet som är en följd av en skada på ett fartyg eller dess utrustning. Denna artikel är endast tillämplig om villkoret för skada på fartyget eller dess utrustning är uppfyllt. Bestämmelsen har ändrats för att förtydliga den befintliga ansvarsordningen enligt Marpol 73/78 genom att ange vilka regler som är tillämpliga, utan att ändra dem jämfört med direktiv 2005/35/EG. Begreppet ”ägare” som används i Marpol 73/78 klargörs genom att man i stället använder begreppet ”företag” eftersom det kan representera olika enheter som förvaltar ett fartyg. Detta undantag gäller därför alla organisationer som har övertagit driften av fartyget, i enlighet med ISM-koden. Bestämmelsen gäller direktivets utvidgade tillämpningsområde. Undantag för brott (artikel 5a) och dess närmare detaljer (artikel 5b) har strukits för att skapa rättslig samstämmighet med direktiv (EU) 2023/xxxx om miljöbrott. De tröskelvärden för straffrättsligt ansvar för brott avseende föroreningar förorsakade av fartyg som infördes genom direktiv 2009/123/EG har tagits bort eftersom dessa tröskelvärden nu tas upp i direktiv (EU) 2023/xxxx.

Verkställighetsåtgärder när det gäller fartyg inom en medlemsstats hamn

Bestämmelsen ändras inte i förhållande till den befintliga bestämmelsen. För att hjälpa medlemsstaterna att fullgöra sina skyldigheter enligt artikel 6 tillhandahålls en ny bilaga till direktivet som hänvisar till en vägledande förteckning över oegentligheter eller information som kan ge upphov till misstanke om att ett olagligt utsläpp kan ha ägt rum, vilket i sin tur utlöser hamnstatens skyldighet att inspektera incidenten.

Artikel 8 – Sanktioner

Artikeln ändras på grund av konsekvenserna av direktiv (EU) 2023/xxxx om miljöbrott. Översynen av direktiv 2005/35/EG kommer endast att omfatta administrativa sanktioner, medan direktiv (EU) 2023/xxxx omfattar straffrättsliga sanktioner för föroreningar förorsakade av fartyg. Där anges de principer som bör styra införandet av sanktioner i nationell lagstiftning vid införlivandet av direktivet, vilket innebär att de bör vara effektiva, proportionella och avskräckande. Det system med administrativa sanktioner som införs i den nationella rättsordningen bör inte påverka tillämpningen av direktiv (EU) 2023/xxxx och de sanktioner som föreskrivs där¹⁶. I en ny punkt i artikel 8 anges vilken typ av sanktioner som åtminstone bör föreskrivas i den nationella rättsordningen, vilket bör inbegripa böter som åläggs fartygets företag, med erkännande av de internationella regler som är tillämpliga på sjöfarten och som innebär att den registrerade ägaren kan delegera den operativa och/eller tekniska förvaltningen av fartyget till ett annat företag. I sådana fall skulle företaget hållas ansvarigt för att olagligt släppa ut förorenande ämnen i havet i stället för att överlämna dem till mottagningsanordningar i hamn, såvida det inte bevisar att en annan person, nämligen befälhavaren eller en eller flera besättningsmedlemmar, som inte agerar under befälhavarens ansvar, var ansvarig för utsläppet. I en ny punkt i artikel 8 klargörs att om det kan bevisas att en annan person än företaget var ansvarig för överträdelsen, bör de bli föremål för sanktioner i enlighet med direktiv 2005/35/EG. Straffrättsliga sanktioner för fysiska personer (artikel 8a), ansvar för brott (artikel 8b) och straffrättsliga sanktioner för juridiska personer (artikel 8c) har strukits för att skapa rättslig samstämmighet med direktiv (EU) 2023/xxxx om miljöbrott.

Artikel 8d – Effektiv tillämpning av sanktioner (ny)

¹⁶ Artiklarna 5 och 7 i direktiv (EU) 2023/xxxx behandlar icke-straffrättsliga sanktioner och dessa krav måste beaktas vid tillämpningen av direktiv 2005/35/EG.

Detta är en ny artikel som syftar till en konsekvent tillämpning av det sanktionssystem som föreskrivs i direktivet i hela unionen och en tillnärmning av de sanktioner som utdöms. Nationella rättsliga och administrativa myndigheter bör ta hänsyn till alla relevanta omständigheter när de fastställer nivån på de sanktioner som ska åläggas förorenaren. Med tanke på de olika typer av förorenande ämnen som omfattas av detta direktiv och vikten av en konsekvent tillämpning av dessa sanktioner i hela unionen mot bakgrund av den gränsöverskridande karaktären hos föroreningar förorsakade av fartyg, kommer ytterligare effektivitet för påföljdsnivåerna att fastställas i en genomförandeakt genom att det fastställs konkreta kriterier för tillämpningen av sanktioner för utsläpp av olika förorenande ämnen i havet. Ett exempel på sådana ytterligare kriterier kan vara det geografiska område där ett utsläpp av en viss typ av förorenande ämne ägde rum, beroende på områdets känslighet för de kemikalier som ingår i det förorenande ämnet, t.ex. olagliga utsläpp av matolja i Östersjön.

Artikel 10 – Utbyte av information och erfarenheter

Den underliggande principen för bestämmelsen har inte ändrats – kommissionen ska bistå medlemsstaterna i deras verkställighetsåtgärder med stöd av Emsa. Artikelrubriken har ändrats för att återspegla att de åtgärder som beskrivs i denna artikel avser utbyte av information och erfarenheter som är nödvändiga för ett effektivt genomförande av direktivet och samarbetet mellan de berörda parterna.

För att förbättra informationsutbytet mellan medlemsstaterna har bestämmelser lagts till om förstärkning av de befintliga digitala verktyg som står till medlemsstaternas förfogande, särskilt CleanSeaNet, och förbättring av de automatiska länkarna mellan de befintliga sjösäkerhetsdatabaserna och systemen för informationsutbyte, inbegripet Thetis, Thetis-EU och SafeSeaNet, i syfte att tillhandahålla aktuell och korrekt information i ett användarvänligt format i de integrerade sjöfartstjänsterna och göra det möjligt för medlemsstaterna att rikta informationen bättre. För att säkerställa en effektiv övervakning av alla medlemsstaters genomförande av direktivet föreskrivs också att varje medlemsstat ska kontrollera minst 10 % av de varningar som skickats från CleanSeaNet. De nationella myndigheternas tillgång till sådan information i hela verkställighetskedjan bör underlättas, liksom åtkomsten för myndigheter i andra medlemsstater som är intresserade av sådan information, för att minimera den administrativa bördan av verkställighetsåtgärder. Kommissionen kommer att tillhandahålla de forum där erfarenhetsutbyte mellan medlemsstaternas myndigheter och experter bör äga rum. För detta ändamål föreslås expertmöten för att fastställa gemensamma metoder och riktlinjer, till exempel genom inrättandet av en särskild expertgrupp. Bestämmelserna om Emsas uppgifter togs bort från artikeln eftersom dessa uppgifter definieras i ett separat rättsligt instrument.

Artikel 10a – Rapportering (ny)

Medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter har ersatts med ett mer detaljerat system för rapportering till kommissionen om genomförandet av direktivet. Rapporteringen bör därför ske så snart den relevanta verksamheten har slutförts, med hjälp av ett särskilt elektroniskt rapporteringsverktyg som utvecklats och underhålls av Emsa. Detta arrangemang säkerställer ett konkret och effektivare rapporteringssystem genom att undvika en tidsfördröjning mellan datumet för föroreningsincidenten eller det administrativa förfarandet och det faktiska datumet för rapporteringen. Enligt artikeln ska medlemsstaterna rapportera relevanta uppgifter om i) inspektioner, ii) verifieringsverksamhet och iii) ålagda sanktioner. Det krävs också att medlemsstaterna registrerar den kontrollverksamhet som genomförts i CleanSeaNet efter det att en CleanSeaNet-varning har skickats till medlemsstaten eller skälen till att en sådan

varning inte följts upp. En genomförandeakt planeras för att tillhandahålla mer detaljerade regler om förfarandet för rapportering, inbegripet specificering av vilken typ av information som ska rapporteras. Kommissionen kommer att övervaka genomförandet och effektiviteten av detta direktiv med stöd av Emsa genom dessa åtgärder och kommer att kunna bedöma de indikatorer som kommer att mäta framstegen mot att uppnå direktivets mål.

Artikel 10b – Utbildning (ny)

Denna bestämmelse syftar till att bistå medlemsstaterna i deras utbildningsverksamhet vid de berörda myndigheter som deltar i hela verkställighetskedjan i syfte att säkerställa att alla berörda parter har den specialiserade kompetens och förmåga som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter på ett effektivt sätt. Bestämmelserna i artikeln om att kommissionen, med tekniskt stöd från Emsa, kommer att tillhandahålla utbildning för EU:s medlemsstater så att de bättre kan fullgöra sina skyldigheter enligt direktivet, med tanke på det utvidgade tillämpningsområdet och den nya lagstiftningsutvecklingen inom IMO, som är relevant för genomförandet av detta direktiv. På grundval av detta kommer Emsa regelbundet att genomföra workshoppar och täcka i) ny teknisk utveckling, inbegripet nya digitala verktyg, när det gäller genomförandet av direktivet, och ii) bästa praxis i medlemsstaterna och deras metoder för insamling av bevis och kontroll av olagliga utsläpp.

Artikel 10c – Offentliggörande av information (ny)

Detta är en ny artikel. Kommissionen kommer att se till att viktig, icke-konfidentiell och aktuell information om föroreningar förorsakade av fartyg finns tillgänglig online. På grundval av detta kommer Emsa att offentliggöra en översikt online och regelbundet uppdatera den. På så sätt kommer den allmänna informationen om varje incident med föroreningar förorsakade av fartyg i EU att vara tillgänglig för allmänheten. Detta skulle omfatta information såsom närmare uppgifter om en varning från satellitövervakning, den berörda medlemsstatens uppföljning av denna, uppgifter om kontroller på plats eller fartygsinspektion och slutresultatet av förfarandet, till exempel påförda administrativa sanktionsavgifter, inbegripet nivån på dessa, namn, flaggstat och IMO-nummer på det fartyg för vilket sanktionsavgifter ålagts samt de viktigaste sakförhållandena i sanktionsärendet. Emsa kommer också att offentliggöra en översikt över genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv per medlemsstat genom att förse landsprofiler med information som mäter framstegen med att uppnå de specifika målen, såsom antalet identifierade föroreningsincidenter eller antalet administrativa förfaranden per land samt vissa nyckelindikatorer för deras andel. En ny bilaga till direktivet som hänvisar till typen av offentligt tillgänglig information.

Artikel 10d – Skydd av personer som rapporterar potentiella olagliga utsläpp (ny)

Den nya strukturen för Emsas digitala verktyg kommer att utgöra en ingång för att varna medlemsstaten om att ett olagligt utsläpp från ett fartyg har skett till havs. Visselblåsare (dvs. fysiska personer som rapporterar information om överträdelser som förvärvats inom ramen för deras arbetsrelaterade verksamhet) kommer att ha en särskild kanal för att rapportera de potentiella brotten. I denna artikel hänvisas det till skyddet för visseblåsare genom kopplingen till direktiv (EU) 2019/1937 om miniminormer för skydd för personer som rapporterar om följande överträdelser av unionsrätten.

Artikel 12a – Utvärdering och översyn (ny)

Detta är en ny artikel. Enligt denna bestämmelse ska kommissionen göra en utvärdering av genomförandet av direktivet fem år efter införlivandet. En översynsklausul har också lagts till där det anges att eventuella framtida ändringar av de internationella normerna för förhindrande av förorening från fartyg som har kontrollerats genom Marpol 73/78 bör beaktas vid översynen.

Artikel 13 Kommittéförfarande

Detta är en ny standardartikel för antagande av genomförandeakter.

Tidigare artiklar 5a–5b, 8a–8c, 11, 14 och 15 samt den enda bilagan har strukits.

De ovannämnda artiklarna ströks i princip på grund av konsekvenserna av direktiv (EU) 2023/xxxx för miljöbrott och i fall där de inte längre är relevanta. Den enda bilagan till direktiv 2005/35/EG har strukits som föråldrad.

Bilaga I (ny)

Detta är en ny bilaga med exempel på situationer där tillsynsåtgärder bör inledas på grund av misstanke om att ett fartyg olagligen har släppt ut förorenande ämnen. I sådana fall måste medlemsstaten genomföra en inspektion i hamn för att kontrollera och samla in information om omständigheterna kring det olagliga utsläppet samt bevis. Bilagan innehåller en vägledande förteckning över exempel på oegentligheter och information som skulle kunna utlösa skyldigheten att inspektera, t.ex. resultat av tidigare hamnstatsinspektioner eller en inspektion som utförts av polis, miljömyndigheter eller andra myndigheter, inspektioner av avlämning av avfall från fartyg i mottagningsanordningar i hamn eller information som utbyttts eller mottagits genom de integrerade sjöfartstjänsterna. Om det vid inspektionen framkommer faktiska omständigheter som tyder på att ett olagligt utsläpp har ägt rum, ska lämpliga åtgärder vidtas, beroende på vad som är lämpligt.

Bilaga II (ny)

Detta är en ny bilaga med en icke uttömmande förteckning över de typer av information som ska lämnas ut till allmänheten om varje föroreningsincident och om varje medlemsstats genomförande av direktivet. Sådan information kommer att tillhandahållas i ett användarvänligt format, till exempel i form av en karta där en användare kan zooma in i det berörda geografiska området och se hur föroreningsincidenter hanteras under ett visst år. Den information som är tillgänglig för allmänheten skulle tillhandahållas på ett icke-tekniskt språk i syfte att ge allmänheten information om hur medlemsstaterna följer upp föroreningsincidenter och vilka fartyg som bötfälls.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁸,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Unionens havspolitik syftar till att uppnå en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå. Detta kan uppnås genom efterlevnad av internationella konventioner, koder och resolutioner, samtidigt som den frihet till sjöfart som föreskrivs i Förenta nationernas havsrättskonvention bibehålls.
- (2) I den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (*Marpol 73/78*) föreskrivs allmänna förbud mot utsläpp från fartyg till sjöss, men även villkoren för när vissa ämnen får släppas ut i den marina miljön regleras.
- (3) Sedan Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG¹⁹, Marpol 73/78 och dess bilagor antogs har betydande ändringar gjorts, som har infört strängare normer och förbud mot utsläpp av ämnen från fartyg i havet. Dessa ändringar och de lärdomar som dragits av genomförandet av direktiv 2005/35/EG bör beaktas.
- (4) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883²⁰ säkerställer att avfall avlämnas till unionshamnar där det samlas in genom lämpliga mottagningsanordningar i hamn. Genomförandet av direktiv 2019/883/EG är, tillsammans med direktiv 2005/35/EG, ett viktigt instrument för att förhindra föroreningar förorsakade av fartyg. För att säkerställa ett effektivt, integrerat och enhetligt system för kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i direktiv

¹⁷ EUT C 77, 31.3.2009, s. 69.

¹⁸ EUT C 202, 7.6.2016, s. 177.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den 7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (EUT L 255, 30.9.2005, s. 11).

²⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (EUT L 151, 7.6.2019, s. 116).

(EU) 2019/883 om avlämning av avfall till mottagningsanordningar i hamn bör direktiv 2005/35/EG ändras för att utvidga dess tillämpningsområde till bilagorna IV-VI till Marpol 73/78, i syfte att avskräcka fartyg från att släppa ut olagligt förorenande ämnen i havet i stället för att avlämna dem i mottagningsanordningar i hamn i enlighet med bestämmelserna i direktiv (EU) 2019/883.

- (5) Direktiv (EU) 2019/883 omfattar inte bilaga III till Marpol 73/78, eftersom förpackade varor inte klassificeras som avfall och därför vanligtvis inte avlämnas i mottagningsanordningar i hamn. Det kan emellertid inte uteslutas att skadliga ämnen som transporteras i förpackad form olagligen kan kastas ut i havet. Mot bakgrund av ovanstående bör tillämpningsområdet för direktiv 2005/35/EG utvidgas till att omfatta bilaga III till Marpol 73/78. Borttagning av skadliga ämnen bör därför förbjudas enligt direktiv 2005/35/EG, såvida inte de behöriga myndigheterna finner att det var nödvändigt för att garantera fartygets säkerhet eller rädda liv till sjöss.
- (6) Marpol 73/78 omfattar utsläpp från fartyg i definitionen av utsläpp i artikel 2 i det direktivet. I bilaga VI till Marpol 73/78 behandlas förhindrande av luftföroreningar från fartyg. Enligt bilaga VI och motsvarande IMO-riktlinjer för avgasreningssystem (resolution MEPC.340 (77)) får fartyg använda avgasreningssystem som en alternativ metod för att minska utsläppen av svaveloxider. I bilaga VI regleras restprodukter och avloppsvatten från avgasreningssystem, antingen genom att förbjuda utsläpp till havs och kräva att de levereras till lämpliga mottagningsanordningar i hamn (när det gäller restprodukter från avgasreningssystem med slutet kretslopp) eller genom att reglera villkoren för utsläpp av dem (när det gäller avloppsvatten från system med öppet kretslopp). Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802²¹ införlivas internationella standarder avseende svaveloxider i unionsrätten, medan direktiv (EU) 2019/883 säkerställer att restprodukter från avgasreningssystem levereras i mottagningsanordningar i hamn. Eftersom restprodukter och avloppsvatten från avgasreningssystem kan förorsaka förorening av den marina miljön bör de sanktioner som föreskrivs i direktiv 2005/35/EG tillämpas vid olagliga utsläpp. Av dessa skäl bör tillämpningsområdet för direktiv 2005/35/EG utvidgas till att omfatta restprodukter och avloppsvatten från avgasreningssystem, med beaktande av de riktlinjer som utarbetats av IMO, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/802 som fastställer eventuella strängare utsläppsnormer och sanktioner för dessa.
- (7) Direktiv (EU) 2023/xxxx²² säkerställer gemensamma definitioner av miljöbrott och tillgång till avskräckande, effektiva och proportionella straffrättsliga sanktioner för allvarliga miljöbrott. Direktiv 2005/35/EG ändrades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/123/EG²³, genom vilket straffrättsliga sanktioner infördes för vissa överträdelser av direktiv 2005/35/EG, som nu bör omfattas av direktiv (EU) 2023/xxxx. De bestämmelser i direktiv 2005/35/EG som lades till eller ersattes av direktiv 2009/123/EG bör därför utgå ur direktiv 2005/35/EG.
- (8) Administrativa sanktioner som införs vid införlivandet av direktiv 2005/35/EG bör inte påverka tillämpningen av direktiv (EU) 2023/xxxx. Medlemsstaterna bör fastställa tillämpningsområdet för administrativ och straffrättslig brottsbekämpning när det gäller brott

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

²² EUT L xxxx.

²³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/123/EG av den 21 oktober 2009 om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (EUT L 280, 27.10.2009, s. 52).

avseende föroreningar förorsakade av fartyg i enlighet med sin nationella lagstiftning. Vid tillämpningen av nationell lagstiftning som införlivar direktiv 2005/35/EG bör medlemsstaterna säkerställa att åläggandet av straffrättsliga och administrativa sanktioner är förenligt med principerna i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, inbegripet förbudet mot *ne bis in idem*.

- (9) De sanktioner som föreskrivs i direktiv 2005/35/EG bör skärpas genom att säkerställa en enhetlig tillämpning av administrativa sanktioner i hela unionen. För att förstärka den avskräckande effekten av sanktioner för brott avseende föroreningar förorsakade av fartyg bör sådana sanktioner åtminstone utgöras av böter som åläggs fartygets företag, såvida inte företaget kan bevisa att fartygets befälhavare eller en eller flera besättningsmedlemmar, som inte agerar under befälhavarens ansvar, var ansvariga för utsläppet. I detta sammanhang avses med fartygsbolag fartygsägaren eller varje annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift, i enlighet med de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-koden)²⁴, som införlivats i unionsrätten genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006²⁵. I direktiv 2005/35/EG bör det erkännas att den registrerade ägaren kan delegera förvaltningen av fartyget till en annan enhet, som sedan i första hand bör hållas ansvarig för att den inte fullgör sina skyldigheter enligt ISM-koden för att säkerställa att miljöskador undviks eller att verksamhet ombord tilldelas kvalificerad personal.
- (10) Nationella administrativa och rättsliga myndigheter bör ta hänsyn till alla relevanta omständigheter när de fastställer nivån på de sanktioner som ska åläggas förorenaren. Med tanke på de olika typer av förorenande ämnen som omfattas av direktiv 2005/35/EG och vikten av en enhetlig tillämpning av sanktioner i hela unionen mot bakgrund av det reglerade beteendets gränsöverskridande karaktär, bör ytterligare tillnärmning och effektivitet av påföljdsnivåerna främjas genom fastställande av konkreta kriterier för tillämpningen av sanktioner för utsläpp av olika förorenande ämnen. För att säkerställa enhetliga villkor för tillämpningen av sanktioner bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁶. Granskningsförfarandet bör användas vid antagandet av sådana genomförandeakter.
- (11) När en medlemsstat misstänker att ett fartyg som frivilligt befinner sig i dess hamn eller vid en offshore-terminal har gjort sig skyldigt till ett olagligt utsläpp bör en lämplig inspektion genomföras för att fastställa omständigheterna. För att bistå medlemsstaterna med deras skyldigheter enligt direktiv 2005/35/EG att inspektera sådana fartyg innehåller bilaga I till direktiv 2005/35/EG en vägledande förteckning över oegentligheter eller information som de behöriga myndigheterna bör beakta från fall till fall när de avgör om ett fartyg bör betraktas som misstänkt.

²⁴ Internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, antagna av Internationella sjöfartsorganisationen genom församlingens resolution A.741 (18) av den 4 november 1993, i dess ändrade lydelse.

²⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (Text av betydelse för EES) (EUT L 64, 4.3.2006, s. 1).

²⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (12) De kompletterande åtgärderna för samarbete och medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter har hittills inte varit tillräckliga för att möjliggöra en fullständig analys av huruvida förorenarna drabbas av effektiva, avskräckande och proportionella sanktioner och att kommissionen har tillgång till adekvata uppgifter för att övervaka genomförandet av direktiv 2005/35/EG. För att säkerställa ett effektivt och konsekvent genomförande av direktiv 2005/35/EG bör utbyte av information och erfarenheter underlättas genom ökat samarbete, samtidigt som det säkerställs att kommissionen får tillgång till adekvata uppgifter för att möjliggöra en korrekt övervakning av genomförandet av direktiv 2005/35/EG.
- (13) Den befintliga satellitbaserade tjänsten ”CleanSeaNet”, som underrättar medlemsstaternas myndigheter om potentiella olagliga utsläpp, bör stärkas ytterligare så att den omfattar information om de ytterligare förorenande ämnen som omfattas av direktiv 2005/35/EG. Information om potentiella eller faktiska utsläpp som rapporterats av medlemsstaterna i enlighet med direktiv 2005/35/EG och andra unionsdatabaser för sjösäkerhet, såsom unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG²⁷ (*SafeSeaNet*) och den inspektionsdatabas som inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG²⁸ (THETIS), bör integreras och spridas i ett användarvänligt elektroniskt format till de nationella myndigheter som deltar i tillsynskedjan för att underlätta deras snabba insatser. Sådan information bör, när den avser ett faktiskt eller potentiellt utsläpp av restprodukter från avgasreningssystemet från ett fartyg, dessutom automatiskt spridas till den särskilda THETIS-modul som inrättats genom kommissionens genomförandebeslut 2015/253 (THETIS-EU), i syfte att bistå medlemsstaterna med verkställighetsåtgärder som vidtas i enlighet med bestämmelserna i direktiv (EU) 2016/802. För att säkerställa att alla medlemsstater effektivt övervakar genomförandet av direktivet bör varje medlemsstat inom de tre första åren från införlivandet av detta direktiv säkerställa en kontrollfrekvens på 10 % per år av de varningar som skickats av CleanSeaNet. Tillgång till denna information bör beviljas myndigheter i andra medlemsstater som har ett intresse av den inom ramen för deras roll som hamnstater i nästa anlöpshamn, kuststater som påverkas av ett eventuellt utsläpp eller fartygets flaggstater, för att underlätta ett effektivt och snabbt gränsöverskridande samarbete, minimera den administrativa bördan av tillsynsåtgärder och i slutändan effektivt bestraffa lagöverträdare för överträdelser av direktiv 2005/35/EG.
- (14) Sammanträdet i undergruppen för avfall från fartyg, som inrättades inom ramen för europeiska forumet för hållbar sjöfart och som samlade ett brett spektrum av experter på området föroreningar förorsakade av fartyg och hantering av avfall från fartyg, sköts upp i december 2017 inför inledandet av interinstitutionella förhandlingar om direktiv (EU) 2019/883. Eftersom den tillfälliga arbetsgruppen gav kommissionen värdefull vägledning och sakkunskap bör en liknande expertgrupp inrättas med ett mandat att utbyta erfarenheter om tillämpningen av detta direktiv för att hjälpa medlemsstaterna att bygga upp sin kapacitet att upptäcka och kontrollera föroreningsincidenter och säkerställa ett effektivt genomförande av direktiv 2005/35/EG.
- (15) Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa), som inrättades genom förordning (EU) xxxx/xxxx²⁹, bör ge kommissionen nödvändigt stöd för att säkerställa genomförandet av detta direktiv.

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (omarbetning) (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

²⁹ EUT L xxxx.

- (16) Medlemsstaterna bör rapportera till kommissionen den information som behövs för att säkerställa en korrekt övervakning av genomförandet av direktiv 2005/35/EG. För att begränsa den administrativa bördan och hjälpa kommissionen att analysera de uppgifter som medlemsstaterna lämnar bör sådan information rapporteras av medlemsstaterna via ett särskilt elektroniskt rapporteringsverktyg. I den mån sådan information rör sanktioner som ålagts eller involverar fysiska personer ska sådan information anonymiseras. För att säkerställa att information som rapporteras i enlighet med direktiv 2005/35/EG är typjämförbar mellan medlemsstaterna och samlas in på grundval av ett harmoniserat elektroniskt format och förfarande för rapportering, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (17) För att hjälpa medlemsstaterna att utveckla sin kapacitet när det gäller de nationella administrativa och rättsliga myndigheternas effektiva tillämpning av direktiv 2005/35/EG bör kommissionen ge medlemsstaterna vägledning och utbildning om bland annat bästa metoder och praxis för upptäckt, verifiering och insamling av bevis samt vägledning om relevant utveckling av lagstiftningen i Marpol 73/78 och om tillgänglig teknisk utveckling, inbegripet nya digitala verktyg, för att underlätta ändamålsenliga, kostnadseffektiva och riktade tillsynsåtgärder.
- (18) För att öka allmänhetens medvetenhet om utsläpp av föroreningar förorsakade av fartyg och förbättra miljöskyddet bör information från medlemsstaterna om tillämpningen av direktiv 2005/35/EG göras tillgänglig för allmänheten genom en unionsomfattande översikt och innehålla den information som förtecknas i bilaga II till direktiv 2005/35/EG. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/4/EG³⁰ syftar till att garantera rätten till tillgång till miljöinformation i medlemsstaterna i linje med konventionen om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor (Århuskonventionen). Kommissionen bör skydda sekretessen för den information som mottas av medlemsstaterna, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i direktiv 2003/4/EG.
- (19) I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1937 fastställs miniminormer för rapportering av överträdelser av unionsrätten, inbegripet direktiv 2005/35/EG³¹, och för skydd av personer som rapporterar sådana överträdelser. Medlemsstaterna bör särskilt se till att besättningar som omfattas av direktiv (EU) 2019/1937 och som rapporterar faktiska eller potentiella olagliga utsläpp ges skydd. Utöver de befintliga rapporteringskanaler som tillhandahålls på nationell nivå i enlighet med direktiv (EU) 2019/1937 bör kommissionen tillhandahålla en centraliserad extern rapporteringskanal online för rapportering av faktiska eller potentiella olagliga utsläpp och vidarebefordra sådana rapporter till den eller de berörda medlemsstaterna, som därefter bör hantera dessa rapporter i enlighet med direktiv (EU) 2019/1937, inbegripet när det gäller mottagningsbevis, lämplig återkoppling och uppföljning. Kommissionen bör säkerställa skyddet av konfidentialiteten för rapporterande personers identitet, inbegripet, när så är nödvändigt, genom att begränsa utövandet av vissa dataskyddsrättigheter för berörda personer, såsom personer som enligt rapporten deltar i det potentiella olagliga utsläppet, i enlighet med artikel 25.1 c och h och artikel 25.2 i

³⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/4/EG av den 28 januari 2003 om allmänhetens tillgång till miljöinformation och om upphävande av rådets direktiv 90/313/EEG (EUT L 41, 14.2.2003, s. 26).

³¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1937 av den 23 oktober 2019 om skydd för personer som rapporterar om överträdelser av unionsrätten (EUT L 305, 26.11.2019, s. 17).

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725³², i den utsträckning och så länge som det är nödvändigt för att förebygga och hantera försök att hindra rapportering eller för att hindra, motverka eller fördröja uppföljningen, särskilt utredningar, eller försök att ta reda på de rapporterande personernas identitet.

- (20) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i förordning (EU) 2018/1725 och avgav ett yttrande den [xx xx 2023]³³.
- (21) Diskussioner pågår inom IMO om nya miljöfrågor i samband med internationell sjöfart, som leder till både vatten- och luftföreningar. Dessa omfattar vattenföreningar från marint skräp, såsom försvunna behållare och plastpellets, samt undervattensbuller och luftföreningar såsom sot. Dessa diskussioner kan leda till nya bestämmelser enligt Marpol 73/78. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG³⁴ ska medlemsstaterna dessutom uppnå god miljöstatus i den marina miljön, vilket bland annat inbegriper marint skräp och undervattensbuller från fartyg som kvalitativa deskriptorer. I direktiv (EU) 2023/xxxx³⁵ fastställs därmed gränsvärden för kvävedioxid till följd av utsläpp av kväveoxider (NOx). Sjöfartsverksamhet bidrar till högre kvävedioxidnivåer i kust- och hamnområden. Mot denna bakgrund bör en framtida översyn av direktiv 2005/35/EG ta hänsyn till ny utveckling och kommissionen bör undersöka möjligheten att ändra detta direktivs tillämpningsområde, om så är lämpligt, mot bakgrund av eventuella nya internationella standarder enligt Marpol 73/78. En framtida översyn bör bedöma möjligheten att ändra tillämpningsområdet för direktiv 2005/35/EG, om så är lämpligt, för att införliva utsläpp av svaveloxider och kväveoxider, i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till Marpol, på grundval av erfarenheterna från genomförandet av direktiv (EU) 2016/802 och utvecklingen och mognadsgraden för övervakning och upptäckt av utsläpp av svaveloxider och kväveoxider från fartyg, i syfte att säkerställa ett enhetligt, effektivt och ändamålsenligt tillsynssystem samt utdömandet av avskräckande sanktioner för detta, i linje med handlingsplanen för nollförening, särskilt flaggskepp 5 i detta om nollförening tillsammans.
- (22) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av den gränsöverskridande skada som kan orsakas av olagliga utsläpp som omfattas av detta direktiv och tillgången till effektiva, avskräckande och proportionella sanktioner i hela unionen för sådana utsläpp, utan snarare, på grund av den planerade åtgärdens omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (23) De bestämmelser som inför nya brott eller sanktioner, eller ändrar definitionen av brottet, analyserades grundligt mot bakgrund av rätten till ett effektivt rättsmedel och till en opartisk domstol, oskuldspresumtionen och rätten till försvar, principerna om laglighet och

³² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (Text av betydelse för EES) (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

³³ EUT L xxxx.

³⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (Ramdirektiv om en marin strategi) (Text av betydelse för EES) (EUT L 164, 25.6.2008, s. 19).

³⁵ EUT L xxxx.

proportionalitet i fråga om brott och straff samt rätten att inte bli dömd eller straffad två gånger för samma brott. Detta direktiv syftar till att säkerställa att dessa rättigheter och principer iakttas fullt ut och bör genomföras i enlighet med detta.

(24) Direktiv 2005/35/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2005/35/EG

Direktiv 2005/35/EG ska ändras på följande sätt:

(1) Titeln ska ersättas med följande:

”Europaparlamentets och rådets direktiv om tillämpning av internationella normer om förorening från fartyg och om införande av sanktioner för föroreningsbrott.”

(2) Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte

1. Huvudsyftet med detta direktiv är att i EU:s lagstiftning införliva internationella normer för föroreningar från fartyg och säkerställa att de personer som är ansvariga för olagliga utsläpp av förorenande ämnen blir föremål för avskräckande, effektiva och proportionella sanktioner för att förbättra sjösäkerheten och stärka skyddet av den marina miljön mot föroreningar från fartyg.
 2. Detta direktiv hindrar inte att medlemsstaterna vidtar strängare åtgärder i överensstämmelse med internationell rätt genom att föreskriva administrativa eller straffrättsliga sanktioner i enlighet med sin nationella lagstiftning.”
- (3) Artikel 2 ska ersättas med följande:

”Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *Marpol 73/78*: 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års protokoll till denna konvention i dess uppdaterade lydelse.
2. *förorenande ämnen*: ämnen som omfattas av bestämmelserna i bilagorna I (olja), II (skadliga flytande ämnen i bulk) till Marpol 73/78, III (skadliga ämnen som transporteras sjövägen i förpackad form), IV (avloppsvatten från fartyg), V (avfall från fartyg) och restprodukter från avgasreningssystemet.
3. *restprodukter från avgasreningssystemet*: allt material som avlägsnas från tvättvattnet eller avtappningsvattnet genom ett reningssystem eller avloppsvatten som inte uppfyller utsläppskriteriet, eller annat restmaterial som avlägsnats från avgasreningssystemet och som släpps ut överbord till följd av en metod för att minska utsläppen enligt bilaga VI

regel 4 till Marpol 73/78, som används som ett alternativ för utsläppsminskningar till de normer som fastställs i regel 14 i bilaga VI till Marpol 73/78, med beaktande av de riktlinjer som utarbetats av IMO.

(a) *utsläpp*: varje utsläpp, oavsett hur det orsakats, från ett fartyg, i enlighet med artikel 2 i Marpol 73/78.

4. *fartyg*: havsgående fartyg, oberoende av flagg, av alla slag som används i den marina miljön, däri inbegripet bärplansbåtar, sväware, undervattensfartyg och flytande farkoster.
5. *juridisk person*: varje rättssubjekt som har denna status enligt tillämplig nationell lagstiftning, med undantag för stater eller offentliga organ vid utövandet av offentliga maktbefogenheter samt offentliga internationella organisationer.
6. *företag*: fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift.”

(4) Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Överträdelser

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att utsläpp av förorenande ämnen i något av de områden som anges i artikel 3.1 betraktas som överträdelser, såvida inte
 - (a) för förorenande ämnen som omfattas av bestämmelserna i bilaga I till Marpol 73/78, utsläppet uppfyller villkoren i reglerna 15, 34, 4.1 eller 4.3 i bilaga I till Marpol 73/78.
 - (b) för förorenande ämnen som omfattas av bestämmelserna i bilaga II till Marpol 73/78, utsläppet uppfyller villkoren i reglerna 13, 3.1.1 eller 3.1.3 i bilaga II till Marpol 73/78.
 - (c) för förorenande ämnen som omfattas av bestämmelserna i bilaga III till Marpol 73/78, utsläppet uppfyller villkoren i regel 8.1 i bilaga III till Marpol 73/78.
 - (d) för förorenande ämnen som omfattas av bestämmelserna i bilaga IV till Marpol 73/78, utsläppet uppfyller villkoren i reglerna 3, 11.1 och 11.3 i bilaga IV till Marpol 73/78.
 - (e) för förorenande ämnen som omfattas av bestämmelserna i bilaga V till Marpol 73/78, utsläppet uppfyller villkoren i reglerna 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2 och 7 i bilaga V till Marpol 73/78 och avsnitt 5.2 i del II-A i den internationella koden för fartyg som trafikerar polarvatten (polarkoden),
 - (f) restprodukterna från avgasreningssystemet uppfyller villkoren i reglerna 14.1, 14.4, 14.6 och 3.1.1 i bilaga VI till Marpol 73/78.
2. Varje medlemsstat ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att varje fysisk eller juridisk person som har gjort sig skyldig till en överträdelse i den mening som avses i punkt 1 hålls ansvarig för detta.”

(5) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Undantag

1. Utsläpp av förorenande ämnen som omfattas av bestämmelserna i bilagorna I, II och VI till Marpol 73/78 i de områden som anges i artikel 3.1 c, d och e ska inte betraktas som en överträdelse när det gäller företaget, fartygets befälhavare eller besättningen om båda följande villkor är uppfyllda:
 - (a) Utsläppet beror på skador på ett fartyg eller dess utrustning.
 - (b) Alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter det att skadan uppstått eller utsläppet upptäckts i syfte att förhindra eller minimera utsläppet.
 2. Punkt 1 ska inte tillämpas om det företag, den befälhavare eller den besättning som är ansvarig för skadan har handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller vårdslöst och med vetskap om att skadan sannolikt skulle uppstå.”
- (6) Artikel 5a ska utgå.
- (7) Artikel 5b ska utgå.
- (8) I artikel 6 ska följande punkt läggas till som punkt 3:
- ”3. En vägledande förteckning över oegentligheter eller information i den mening som avses i punkt 1 finns i bilaga I till detta direktiv.”
- (9) Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Sanktioner

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter enligt direktiv (EU) 2023/xxxx³⁶ ska medlemsstaterna fastställa ett system med administrativa sanktioner för överträdelser av nationella bestämmelser om genomförande av artiklarna 4 och artikel 5.2 i detta direktiv och se till att de tillämpas. De administrativa sanktionerna ska vara avskräckande, effektiva och proportionella.
 2. Medlemsstaterna ska se till att de sanktioner som införs vid införlivandet av detta direktiv omfattar böter som åläggs företaget vid tidpunkten för överträdelsen, såvida inte företaget kan bevisa att befälhavaren, eller besättningen om de inte agerat under befälhavarens ansvar, var ansvarig för överträdelsen.
 3. Om det kan bevisas att befälhavaren, eller besättningen om de inte agerat under befälhavarens ansvar, var ansvarig för överträdelsen i fråga, ska medlemsstaterna se till att sådana personer åläggs sanktioner i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv.”
- (10) Artikel 8a ska utgå.
- (11) Artikel 8b ska utgå.
- (12) Artikel 8c ska utgå.
- (13) Följande artikel ska införas som artikel 8d:

³⁶ EUT L xxxx.

”Artikel 8d

Effektiv tillämpning av sanktioner

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att de behöriga myndigheterna, när de fastställer och tillämpar typen av och nivån på administrativa sanktioner mot en fysisk eller juridisk person som enligt de behöriga myndigheterna är ansvarig för en överträdelse i den mening som avses i artiklarna 4 och 5.2, beaktar alla relevanta omständigheter kring överträdelsen, inbegripet
 - (a) överträdelsens karaktär, allvar och varaktighet,
 - (b) den ansvariga personens grad av ansvar,
 - (c) de skador som orsakats av utsläppet till miljön eller människors hälsa,
 - (d) den ansvariga personens finansiella styrka, i förekommande fall med beaktande av den ansvariga juridiska personens världsomfattande årsomsättning,
 - (e) de ekonomiska fördelar som överträdelsen genererat eller förväntas generera för den ansvariga personen,
 - (f) åtgärder som vidtagits av den ansvariga personen för att förhindra utsläppet eller mildra dess konsekvenser,
 - (g) i vilken utsträckning den ansvariga personen samarbetar med den behöriga myndigheten, inbegripet eventuella åtgärder som syftar till att kringgå eller hindra en lämplig inspektion eller annan utredning som utförs av en behörig myndighet,
 - (h) eventuella tidigare överträdelser som begåtts av den ansvariga personen.
 2. För att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna artikel får kommissionen genom genomförandeakter fastställa närmare bestämmelser om de kriterier som medlemsstaterna ska beakta när de tillämpar sanktioner för varje typ av förorenande ämne i enlighet med detta direktiv. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.”
- (14) Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Utbyte av information och erfarenheter

1. Vid tillämpningen av detta direktiv ska medlemsstaterna och kommissionen samarbeta vid informationsutbytet, med utgångspunkt i unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten enligt artikel 22a.3 i och bilaga III till direktiv 2002/59/EG³⁷ (SafeSeaNet), för att uppnå följande mål:
 - (a) Förbättra den information som krävs för ett effektivt genomförande av detta direktiv, särskilt genom den europeiska satellitbaserade tjänst för att upptäcka föroreningar som inrättas genom detta direktiv (CleanSeaNet), i syfte att utveckla tillförlitliga metoder för spårning av förorenande ämnen i havet.

³⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

- (b) Utveckla och genomföra ett lämpligt kontroll- och övervakningssystem som integrerar den information som tillhandahålls enligt led a med information som görs tillgänglig i SafeSeaNet och andra unionens databaser och verktyg, inbegripet spridning av information om faktiska eller potentiella utsläpp av restprodukter från avgasreningssystemet till den särskilda modul i Thetis som inrättats genom kommissionens genomförandebeslut 2015/253³⁸ (Thetis-EU), i syfte att underlätta tidig identifiering och övervakning av fartyg som släpper ut förorenande ämnen, i syfte att optimera de tillsynsåtgärder som vidtas av nationella myndigheter.
 - (c) På bästa sätt använda den information som lämnats i enlighet med leden a och b och som rapporterats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 10a, i syfte att underlätta tillgången till och utbytet av sådan information mellan behöriga myndigheter och med myndigheter i andra medlemsstater och kommissionen.
 - (d) Inom tre år från dagen för införlivandet av detta direktiv säkerställa att de behöriga myndigheterna kontrollerar minst 10 % av de varningar som CleanSeaNet skickar varje år.
2. Kommissionen ska sörja för ett erfarenhetsutbyte mellan medlemsstaternas nationella myndigheter och experter, inbegripet från den privata sektorn, det civila samhället och fackföreningar, om tillämpningen av detta direktiv i hela unionen, i syfte att fastställa gemensamma metoder och riktlinjer för genomförandet av detta direktiv.”
- (15) Följande artiklar ska införas som artiklarna 10a, 10b, 10c och 10d:

”Artikel 10a

Rapportering

1. Kommissionen ska inrätta ett elektroniskt rapporteringsverktyg för insamling och utbyte av information mellan medlemsstaterna och kommissionen om genomförandet av det tillsynssystem som föreskrivs i detta direktiv.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande information om de åtgärder som vidtas av deras behöriga myndigheter rapporteras via det elektroniska rapporteringsverktyg som avses i punkt 1:
 - (a) Information om behöriga myndigheters uppföljning av en varning som skickats av CleanSeaNet eller skälen till att en sådan varning inte följs upp, så snart uppföljningen har slutförts.
 - (b) Information om de inspektioner som utförts i enlighet med artikel 6, så snart inspektionen är avslutad.
 - (c) Information om de åtgärder som vidtagits i enlighet med artikel 7, så snart sådana åtgärder har slutförts.
 - (d) Information om sanktioner som påförts i enlighet med detta direktiv, utan onödigt dröjsmål och under alla omständigheter senast den 30 juni varje år för sanktioner som ålagts under det föregående kalenderåret. I den mån information om sanktioner omfattar personuppgifter ska sådan information anonymiseras.

³⁸ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/253 av den 16 februari 2015 om regler om provtagningen och rapporteringen enligt rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen (EUT L 41, 17.2.2015, s. 55).

3. För att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna artikel får kommissionen genom genomförandakter fastställa närmare bestämmelser om förfarandet för rapportering av den information som avses i punkt 2, inbegripet specificering av vilken typ av information som ska rapporteras, i enlighet med det granskningsförfarande som anges i artikel 13.
4. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de behöriga myndigheter som kommer att ha tillgång till det rapporteringsverktyg som anges i punkt 1.

Artikel 10b

Utbildning

Kommissionen ska underlätta utvecklingen av medlemsstaternas kapacitet genom att vid behov tillhandahålla utbildning till de myndigheter som ansvarar för upptäckt, kontroll och verkställighet av överträdelser som omfattas av detta direktiv.

Artikel 10c

Offentliggörande av information

1. På grundval av den information som medlemsstaterna rapporterar i enlighet med artikel 10a ska kommissionen offentliggöra en regelbundet uppdaterad unionsomfattande översikt över genomförandet och efterlevnaden av detta direktiv. Översikten ska innehålla den information som förtecknas i bilaga II till detta direktiv.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2003/4/EG³⁹ ska kommissionen vidta lämpliga åtgärder för att skydda sekretessen för den information som erhålls vid genomförandet av detta direktiv.

Artikel 10d

Skydd av personer som rapporterar potentiella överträdelser

1. Kommissionen ska utveckla och upprätthålla en konfidentiell extern rapporteringskanal online för mottagande av rapporter, i den mening som avses i direktiv (EU) 2019/1937⁴⁰, om potentiella överträdelser av detta direktiv, och ska vidarebefordra sådana rapporter till den eller de berörda medlemsstaterna.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att nationella behöriga myndigheter som tar emot rapporter om överträdelser av detta direktiv, som lämnas in via den kanal som avses i punkt 1, ger återkoppling om och följer upp dessa rapporter i enlighet med direktiv (EU) 2019/1937.
3. Kommissionen får begränsa tillämpningen av artiklarna 14–22, 35 och 36 samt artikel 4 i förordning (EU) 2018/1725⁴¹ för registrerade som ingår i eller nämns i den rapport som

³⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/4/EG av den 28 januari 2003 om allmänhetens tillgång till miljöinformation och om upphävande av rådets direktiv 90/313/EEG (EUT L 41, 14.2.2003, s. 26).

⁴⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1937 av den 23 oktober 2019 om skydd för personer som rapporterar om överträdelser av unionsrätten (EUT L 305, 26.11.2019, s. 17).

⁴¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det

lämnas in via den kanal som avses i punkt 1 och som inte är de registrerade som lämnar in denna rapport. Denna begränsning får endast gälla under den tid som krävs för att medlemsstaternas behöriga myndigheter ska kunna undersöka den rapport som avses i punkt 2.”

- (16) Artikel 11 ska utgå.
- (17) Artikel 12 ska utgå.
- (18) Följande artikel ska införas som artikel 12a:

”Artikel 12a

Utvärdering och granskning

- 1. Senast den [*Publikationsbyrå: infoga datum: fem år efter dagen för införlivandet av detta ändringsdirektiv*] ska kommissionen göra en utvärdering av detta direktiv. Utvärderingen ska baseras åtminstone på
 - (a) de erfarenheter som gjorts vid genomförandet av detta direktiv,
 - (b) den information som medlemsstaterna rapporterar i enlighet med artikel 10a och den unionsomfattande översikt som tillhandahållits i enlighet med artikel 10c.
 - 2. Som ett led i översynen ska kommissionen bedöma möjligheten att ändra tillämpningsområdet för detta direktiv, om så är lämpligt, mot bakgrund av bland annat de internationella standarder för förhindrande av luftföroreningar från fartyg som omfattas av Marpol 73/78, särskilt svaveloxid- och kväveoxidutsläpp från fartyg, samt mot bakgrund av andra normer som reglerar utsläpp från fartyg som har reglerats genom Marpol 73/78, såsom sot, marint skräp, förlust av behållare, förlust av plastpellets och undervattensbuller.”
- (19) Artikel 13 ska ersättas med följande:

”Artikel 13

Kommittéförfarande

- 1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002⁴². COSS ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011⁴³.

fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (Text av betydelse för EES) (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

⁴² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (EGT L 324, 29.11.2002, s. 1).

⁴³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

2. När det hänvisas till denna artikel ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 och artikel 5 i förordning (EG) nr 2099/2002 tillämpas.”
- (20) Artikel 14 ska utgå.
- (21) Artikel 15 ska utgå.
- (22) Bilagan ska utgå.
- (23) Texten i bilaga I till det här beslutet ska läggas till som bilaga I.
- (24) Texten i bilaga II till den här förordningen ska läggas till som bilaga II.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den [*Publikationsbyrån: infoga datum: ett år efter den dag då detta ändringsdirektiv träder i kraft*] sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv samt om alla senare ändringar som påverkar bestämmelserna.

Artikel 3

Tillämpning av direktiv 2009/123/EG

När det gäller överträdelse som ska betraktas som brott enligt direktiv 2005/35/EG, ändrat genom direktiv 2009/123/EG⁴⁴, och motsvarande sanktioner, ska de medlemsstater som inte är bundna av direktiv (EU) 2023/xxxx fortsätta att vara bundna av direktiv 2005/35/EG, ändrat genom direktiv 2009/123/EG.

Artikel 4

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Adressater

⁴⁴ EUT L xxxx.

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT – ”BYRÅER”

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott

1.2. Berörda politikområden

Rörlighet och transport – Sjösäkerhet

1.3. Förslaget avser

☐ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁴⁵

☒ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Det allmänna syftet med ändringen av direktiv 2005/35/EG är att se till att personer som är ansvariga för utsläpp av förorenande ämnen i havet blir föremål för effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner, i syfte att förbättra sjösäkerheten och förbättra skyddet av den marina miljön mot föroreningar från fartyg. Översynen bidrar till mål 14 för hållbar utveckling ("Att bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt för hållbar utveckling") och mål 3 ("Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar") och dess bestämmelser om lagföring till mål 16 för hållbar utveckling ("fredsrättsvisa och starka institutioner").

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Förslagets särskilda mål är följande:

Införliva internationella standarder i EU-lagstiftningen genom att anpassa direktivet till bilagorna till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) om utsläpp till havs.

Stödja medlemsstaterna genom att bygga upp deras kapacitet att upptäcka föroreningsincidenter, kontrollera, samla in bevisning och på ett effektivt, snabbt och harmoniserat sätt införa sanktioner,

Säkerställa att personer (både fysiska och juridiska) som är ansvariga för olagliga utsläpp från fartyg blir föremål för effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner.

Säkerställa förenklad och ändamålsenlig rapportering om föroreningar förorsakade av fartyg samt uppföljningsåtgärder.

⁴⁵

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Detta förslag förväntas förbättra sanktionernas effektivitet och leda till lika villkor genom att säkerställa harmoniserade och proportionella sanktioner och påföljdsnivåer som är tillräckligt höga för att avskräcka från olagligt frigörande.

Detta förslag förväntas leda till en övergripande förbättring av effektiviteten i kontrollen av medlemsstaternas myndigheter och därmed öka andelen identifierade gärningsmän samt förenkla och förbättra rapporteringen om genomförandet av direktivet.

1.4.4. Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

Det föreslagna direktivets effektivitet i förhållande till det specifika målet nr 1 kommer att fastställas på grundval av antalet överträdelser och antalet upptäckter av olja, skadliga flytande ämnen, förpackade varor, avloppsvatten, avfall och skrubberrester som släpps ut av fartyg.

Det föreslagna direktivets effektivitet i förhållande till det särskilda målet nr 2 kommer att fastställas på grundval av antalet kontroller per medlemsstat (kontrollnivå), antalet identifierade lagöverträdare som ett resultat av verifieringen (identifierade förorenare), antalet anmälningar från visselblåsare och antalet utbildningar och workshoppar som ordnas av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa).

Det föreslagna direktivets effektivitet när det gäller det särskilda målet nr 3 kommer att fastställas på grundval av den horisontella analys som Europeiska sjösäkerhetsbyrån utfört och diskussionerna i workshoppar.

Det föreslagna direktivets effektivitet i förhållande till det specifika målet nr 4 kommer att fastställas på grundval av antalet uppdateringar per medlemsstat i rapporteringsverktyget, antalet utsläpp från fartyg som registrerats i rapporteringsverktyget per medlemsstat och antalet visningar/besök på den offentliga webbplatsen.

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

Emsa kommer att åläggas att inrätta ytterligare satellitövervakningstjänster för medlemsstaternas myndigheter på grund av utvidgningen av direktivets tillämpningsområde och uppgradera CleanSeaNet-tjänsten för att bättre övervaka och upptäcka föroreningarna. Emsa kommer att behöva utveckla utbildningar och utarbeta vägledningsdokument, samtidigt som de uppdateras regelbundet. Den kommer även att utveckla en extern rapporteringskanal för visselblåsare för att lämna information om eventuella olagliga utsläpp och förbättra de integrerade sjöfartstjänsterna. Emsa kommer också att vara skyldig att utveckla och upprätthålla ett nytt rapporteringsverktyg så att medlemsstaterna rapporterar om varje incident med föroreningar förorsakade av fartyg samt utveckla en webbplats för att hålla allmänheten informerad om föroreningar förorsakade av fartyg.

Totalt kommer det att behövas 9 heltidsekvivalenter för att stödja tillhandahållandet av ytterligare satellitövervakningstjänster och ytterligare 3 heltidsekvivalenter för att stödja utvecklingen av integrerade sjöfartstjänster. Av dessa kommer 1 att krävas i nästa fleråriga budgetram.

- 1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl för åtgärder på europeisk nivå (*ex ante*)

Olika nationella strategier kan hindra ett effektivt samarbete mellan medlemsstaterna och göra det möjligt för lagöverträdare att undgå sanktioner. Vissa regioners större sårbarhet och medlemsstaternas varierande kapacitet att kontrollera och lagföra föroreningar förorsakade av fartyg gör det nödvändigt med EU-åtgärder, särskilt med kompletterande stödåtgärder genom gemensamma digitala verktyg för Emsa. En tanke på sjötransporternas internationella karaktär finns det ett tydligt behov av en gränsöverskridande ram som skulle säkerställa likabehandling av fartygsoperatörer oavsett var föroreningsincidenten inträffade.

Förväntat mervärde för unionen (*ex post*)

EU-åtgärder säkerställer lika villkor och underlättar nationell kontroll och lagföring samt gränsöverskridande verkställighet, vilket leder till mer avskräckande sanktioner. EU-åtgärder kommer att ge ett tydligt mervärde när det gäller att motverka föroreningar förorsakade av fartyg, som vanligtvis har en gränsöverskridande dimension, jämfört med vad medlemsstater som agerar på egen hand kan uppnå. Ytterligare förtydliganden av EU:s ansvarsordning och förbättrad satellitövervakning som omfattar fler typer av föroreningar tack vare direktivets utvidgade tillämpningsområde i linje med Marpol säkerställer ett effektivare och mer ändamålsenligt genomförande av skyldigheterna från medlemsstaternas sida.

- 1.5.3. *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

Emsas verktyg visade sig vara effektiva och fördelaktiga för medlemsstaterna när det gäller att uppnå direktivets mål. Den ökade satellitövervakningen har bidragit till att förbättra upptäckten av olagliga utsläpp och indirekt till att förhindra föroreningar av den marina miljön förorsakade av fartyg. Efter en utvärdering av direktivet har dock direktivets mål, även om de är tillräckliga, inte uppnåtts fullt ut och dess tillämpningsområde är begränsat.

Genomförandet av CleanSeaNet-tjänsten, ett verktyg för satellitövervakning, har varit framgångsrikt, men det bör vidareutvecklas för att täcka direktivets utvidgade tillämpningsområde.

Resultaten av efterhandsutvärderingen återspeglas i den konsekvensbedömning som åtföljer detta initiativ enligt sammanfattningen i bilaga 2.

- 1.5.4. *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Den föreslagna översynen är ett viktigt resultat av kommissionens meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet, där EU:s vision för ett mer hållbart transportsystem i framtiden fastställs. I strategin tillkännagavs att kommissionen planerar att inleda en omfattande översyn av befintlig lagstiftning, inbegripet föroreningar förorsakade av fartyg under 2022 (inom ramen för flaggskeppsinitiativ 2 – Skapa utsläppsfria flygplatser och hamnar). Detta kommer att förbättra luftkvaliteten lokalt och på så sätt bidra till bättre hälsa hos boende i närheten.

Den föreslagna översynen kommer att skapa synergier med andra delar av EU:s regelverk, särskilt direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn, direktivet om skydd för miljön genom straffrättsliga bestämmelser, direktiv 2009/21/EG om fullgörande av

flaggstatsförpliktelser, direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll och direktiv 2009/18/EG om utredning av olyckor.

Förslaget är förenligt med den nuvarande fleråriga budgetramen, även om det kommer att kräva omprogrammering inom rubrik 1 när det gäller det årliga bidraget till Emsa (budgetkompensation genom en kompenserande minskning av planerade utgifter inom ramen för FSE-transport (02 03 01)). Budgetkonsekvenserna av det nuvarande förslaget ingår redan i budgeten för kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om budgetramen.

1.5.5. En bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Budgetkonsekvenserna av detta initiativ avser de ytterligare resurser som krävs för att inrätta ytterligare satellitövervakningstjänster för medlemsstaternas myndigheter genom en uppgradering av CleanSeaNet-tjänsten, tillhandahållande av utbildning och vägledning, utveckling och underhåll av ett nytt rapporteringsverktyg, vidareutveckling av de integrerade sjöfartstjänsterna samt en ny webbplats för att hålla allmänheten informerad om föroreningar förorsakade av fartyg, och därmed sammanhängande datainsamlings-, övervaknings- och rapporteringsuppgifter enligt det föreslagna direktivet. Detta är nya uppgifter för Emsa som kommer att bli permanenta, medan befintliga uppgifter inte kommer att minska eller delvis fasas ut.

Det ökade behovet av mänskliga resurser kan inte tillgodoses genom omfördelning medan de ytterligare budgetbehoven kommer att tillgodoses genom att befintliga program som förvaltas av GD Transport och rörlighet inom den nuvarande fleråriga budgetramen kompenseras.

Ökningen av anslagen till Emsa kommer att kompenseras genom en kompenserande minskning av de planerade utgifterna inom ramen för FSE Transport (02 03 01). Budgetkonsekvenserna av det nuvarande förslaget ingår redan i budgeten för kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002.

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om budgetramen.

1.6. Beräknad varaktighet för och beräknade budgetkonsekvenser av förslaget eller initiativet

☐ **begränsad varaktighet**

- ☐ Förslaget eller initiativet ska gälla från [den DD/MM]ÅÅÅÅ till [den DD/MM]ÅÅÅÅ.
- ☐ Det påverkar resursanvändningen från ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ.

☒ **obegränsad varaktighet**

- Efter en inledande period från 2025,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad metod för genomförandet⁴⁶

☐ **Direkt förvaltning** av kommissionen genom

- ☐ genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☒ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

☐ EIB och Europeiska investeringsfonden

☒ organ som avses i artiklarna 70 och 71

☐ offentligrättsliga organ

☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier

☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i EU-fördraget och som fastställs i den relevanta grundläggande rättsakten.

Anmärkningar

Förvaltningen av den föreslagna förordningen kommer generellt att skötas av kommissionens avdelningar med bistånd av Europeiska sjösäkerhetsbyrån, beroende på vad som är lämpligt.

Medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att införliva direktivets bestämmelser inom respektive tidsfrist.

⁴⁶

Närmare förklaringar av de olika genomförandemetoderna med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Kommissionen och/eller Emsa kommer att kontrollera att återkoppling till CleanSeaNet-varningar snabbt och effektivt tillhandahålls av medlemsstaterna och att information om insamling av bevisning och sanktioner regelbundet laddas upp i rapporteringsverktyget. En EU-webbplats kommer också att tas fram med centrala indikatorer för genomförandegraden och viktig icke-konfidentiell information som uppdateras regelbundet med uppgifter från rapporteringsverktyget för att hålla allmänheten informerad om genomförandet och om föroreningsincidenter.

Emsa kommer på kommissionens vägnar att genomföra besök i medlemsstaterna för att kontrollera insatserna på plats. Eventuella brister och förbättringsområden kommer att anges i respektive besöksrapport. Emsa kommer att genomföra en horisontell analys och ge tekniskt bistånd, som visar hur lagstiftningen fungerar och identifierar luckor och vad som kan göras för att åtgärda dem och rapportera till kommissionen och medlemsstaterna.

Kommissionen kommer i en expertgrupp att utarbeta genomförandeakter och tolkningsriktlinjer för att säkerställa ett harmoniserat genomförande i medlemsstaterna.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Kommissionen kommer att ha det övergripande ansvaret för genomförandet av det föreslagna direktivet och för att utvärdera dess effektivitet och vid behov föreslå ändringar. Kommissionen kommer vid behov att bistås av Emsa när det gäller att tillhandahålla it-tjänster och utveckla de it-verktyg som krävs för att rapportera, övervaka och kontrollera bestämmelserna i det föreslagna direktivet samt anordna utbildningar. Medlemsstaterna ska genomföra införlivandet av direktivet i sin nationella lagstiftning inom den tidsfrist som anges i direktivet. Medlemsstaterna kommer också att vara skyldiga att kontrollera efterlevnaden, särskilt genom att tillämpa administrativa sanktioner vid bristande efterlevnad. Åtgärder för att säkerställa efterlevnaden kan genomföras som en del av befintliga inspektioner, särskilt vid hamnstatskontroll.

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Även om kommissionen kommer att ha det övergripande ansvaret för genomförandet av det föreslagna direktivet samt för utvärderingen av genomförandet och efterlevnaden, kommer Emsa att ansvara för genomförandet av sin verksamhet och för genomförandet av sin ram för intern kontroll. Det kommer att krävas utveckling av it-verktyg och it-moduler samt utbildning av medlemsstaternas myndigheter och medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att genomföra tillsynen.

Emsa är bäst lämpad att utföra rapportering och bedömning av efterlevnadsuppgifter, eftersom detta kommer att vara tekniskt arbete som kräver ingående sakkunskap inom datahantering samt en djupgående förståelse av komplexa tekniska frågor om olagliga utsläpp och föroreningar förorsakade av fartyg.

Medlemsstaterna är bäst lämpade att genomföra det föreslagna direktivet. Detta bör ske på ett harmoniserat sätt genom informations- och erfarenhetsutbyte och genom att medlemsstaterna fullgör sina skyldigheter som parter i Marpol.

GD Transport och rörlighet kommer att tillämpa de nödvändiga kontrollerna i linje med den tillsynsstrategi som antogs 2017 om generaldirektoratets förbindelser med decentraliserade byråer och gemensamma företag. Inom ramen för strategin övervakar GD Transport och rörlighet resultatindikatorer för genomförandet av budgeten, revisionsrekommendationerna och administrativa frågor. Byrån lämnar en rapport vartannat år. Kontrollerna av övervakningen av byrån samt av den ekonomiska förvaltningen och budgetförvaltningen i samband därmed är förenliga med GD Transport och rörlighets kontrollstrategi som uppdaterades 2022.

De ytterligare resurser som ställs till Emsas förfogande kommer att omfattas av Europeiska sjöfartsbyråns interna kontrollsystem som är anpassat till relevanta internationella standarder och inbegriper särskilda kontroller för att förebygga intressekonflikter och säkerställa skydd för visselblåsare.

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Enligt det föreslagna direktivet kommer ytterligare finansiering att ges till Emsa som kommer att behöva utveckla it-verktyg och it-moduler samt tillhandahålla utbildning till de nationella myndigheterna.

Emsa har fullt ansvar för genomförandet av sin budget medan GD transport och rörlighet är ansvarigt för den regelbundna betalningen av de bidrag som budgetmyndigheten fastställer. Den förväntade risken för fel vid betalning och vid avslutandet liknar den som är knuten till de budgetsubventioner som byrån får.

De ytterligare uppgifter som följer av den föreslagna översynen förväntas inte generera särskilda ytterligare kontroller. Därför förväntas kontrollkostnaderna för GD Transport och rörlighet (mätt i förhållande till de förvaltade medlens värde) förbli stabila.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Det föreslagna direktivet reglerar förebyggande av föroreningar och därför ingår inga särskilda bedrägeribekämpningsåtgärder.

Emsa tillämpar decentraliserade EU-byråers principer för bedrägeribekämpning i linje med kommissionens förhållningssätt. I mars 2021 antog byrån en uppdaterad strategi för bedrägeribekämpning baserad på den metod och den vägledning för bedrägeribekämpning som Europeiska byrån för bedrägeribekämpning lade fram samt på strategin för bedrägeribekämpning från GD Transport och rörlighet. Den tillhandahåller en ram för förebyggande, upptäckt och villkor för utredningar av bedrägerier på byrånivå. Emsa anpassar och förbättrar kontinuerligt sin politik och sina åtgärder för att främja högsta möjliga integritet för sin personal, stöder effektivt förebyggande och upptäckt av bedrägeririsker och fastställer lämpliga förfaranden för att rapportera och hantera potentiella bedrägerifall och deras resultat. Dessutom antog Emsa 2015 riktlinjer för styrelsens intressekonflikter.

Emsa samarbetar med kommissionens avdelningar i ärenden som rör förebyggande av bedrägerier och oriktigheter. Kommissionen kommer att säkerställa att detta samarbete fortsätter och förstärks.

Det föreslagna direktivet innehåller tydliga och detaljerade regler för det rättsliga genomförandet för att säkerställa att de skyldigheter som fastställs i den inte kringgås av de ekonomiska aktörerna. Kommissionen kommer att se till att lämpliga åtgärder vidtas för att skydda unionens ekonomiska intressen genom effektiva kontroller och, om oriktigheter, bedrägerier eller åsidosättande av skyldigheter upptäcks, genom anmälan av dessa.

Kommissionen kommer också att vidta lämpliga åtgärder för att skydda sekretessen för information som erhålls vid genomförandet av detta direktiv och offentliggörs.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff ⁴⁷ .	från Eftaländer ⁴⁸	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁴⁹	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
1	02 10 02	Icke-diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ

⁴⁷ Diff. = differentierade anslag/Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

⁴⁸ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁴⁹ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

--	--	--	--	--	--	--

- Nya budgetrubriker som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	bidrag			
	Nummer	Diff./Icke- diff.	från Efta- länder	från kandidatlän- der och potentiella kandidater	från andra tredjeländ- er	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på utgifterna

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	1	Inre marknaden, innovation och digitalisering
------------------------------------	---	---

Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa)			År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
Rubrik 1:	Åtaganden	(1)	0 513	1 881	1 881	14 364	18 639
	Betalningar	(2)	0 513	1 881	1 881	14 364	18 639
Rubrik 2:	Åtaganden	(1a)					
	Betalningar	(2a)					
Rubrik 3:	Åtaganden	(3a)	6 450	7 050	7 250	46 650	67 400
	Betalningar	(3b)	6 450	7 050	7 250	46 650	67 400
Totala anslag för Europeiska sjösäkerhetsbyrån	Åtaganden	=1+1 a +3 a	6 963	8 931	9 131	61 014	86 039
	Betalningar	= 2+2 a +3b	6 963	8 931	9 131	61 014	86 039

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om budgetramen.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
GD: <.....>							
• Personalresurser							
• Övriga administrativa utgifter							
GD TOTALT <.....>	Anslag						

Totala anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
TOTALA anslag för RUBRIKerna 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	6 963	8 931	9 131	61 014	86 039
	Betalningar	6 963	8 931	9 131	61 014	86 039

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om budgetramen.

3.2.2. Beräknad inverkan på Emsas anslag

- ☒ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Belopp i miljoner euro (avrundat till tredje decimalen)

Ange mål och output ↓			År N		År N+1		År N+2		År N+3		För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)						TOTALT	
	RESULTAT																	
	Typ ⁵⁰	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ⁵¹ ...																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		

⁵⁰ Resultat som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som finansierats, antal km vägar som byggts osv.).
⁵¹ Mål som redovisats under punkt 1.4.2: ”Specifikt/specifika mål...”.

TOTAL KOSTNAD																
----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

I tillämpliga fall motsvarar beloppen summan av unionens bidrag till organet och byråns övriga inkomster (avgifter).

3.2.3. Beräknad inverkan på Emsas personalresurser

3.2.3.1. Sammanfattning

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler). I tillämpliga fall motsvarar beloppen summan av unionens bidrag till organet och byråns övriga inkomster (avgifter).

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
--	------------	------------	------------	-----------------	--------

Tillfälligt anställda (AD-tjänster)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Kontraktsanställda					
Utstationerade nationella experter					

TOTALT	0,514	1,881	1,881	14,364	18,64
---------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om budgetramen vad gäller personalbehov (heltidsekvivalenter):

	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028–2034	TOTALT
--	------------	------------	------------	-----------------	--------

Tillfälligt anställda (AD-tjänster)	5	9	9	10	10
Tillfälligt anställda (AST-tjänster)	1	2	2	2	2
Kontraktsanställda					
Utstationerade nationella experter					

TOTALT	6	11	11	12	12
---------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om budgetramen.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att börja förbereda rekryteringen så snart förslaget har antagits. Kostnaderna beräknas utifrån antagandet att de sex heltidsekvivalenterna rekryteras den 1 juli 2025. Så bara 50 procent av personalkostnaderna behövs för det första året.

3.2.3.2. Beräknat personalbehov för det ansvariga generaldirektoratet

- ☒ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk.
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltal (eller med högst en decimal)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
20 01 02 01 och 20 01 02 02 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)							
20 01 02 03 (vid delegationer)							
01 01 01 01(indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)							
• Extern personal (i heltidsekvivalenter)⁵²							
20 02 01 (Kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)							
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)							
Budgetrubrik(er) (ange vilken/vilka) ⁵³	– vid huvudkontoret ⁵⁴						
	- vid delegationer						
01 01 01 02 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)							
10 01 05 02 (kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta							

⁵² [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

⁵³ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

⁵⁴ Huvudsakligen för EU:s sammanhållningspolitik, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (Ejflu) och Europeiska havs-, fiske- och vattenbruksfonden (EMFAF).

forskningsåtgärder)							
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT							

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

En beskrivning av beräkningen av kostnaden för heltidsekvivalenter bör införas i avsnitt 3 i bilaga V.

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- ☒ Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen
- ☒ Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

De uppgifter som tilldelas Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att kräva en omprogrammering av budgetposten för det årliga bidraget till byrån (02 10 02) inom den nuvarande fleråriga budgetramen. Ökningen av anslagen till Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer att kompenseras genom en kompenserande minskning av de planerade utgifterna inom ramen för FSE Transport (02 03 01). Budgetkonsekvenserna utöver den nuvarande budgetramen är en vägledande översikt som inte påverkar det framtida avtalet om budgetramen.

- ☐ Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras⁵⁵.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt de motsvarande beloppen.

3.2.5. Bidrag från tredje part

- Det ingår ingen samfinansiering från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet
- Förslaget eller initiativet kommer att samfinansieras enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

⁵⁵ Se artiklarna 12 och 13 i rådets förordning (EU, Euratom) nr 2020/2093 av den 17 december 2020 om den fleråriga budgetramen för 2021–2027.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:

- ☐ Påverkan på egna medel
- ☐ Påverkan på andra inkomster

ange om inkomsterna har avsatts för utgiftsposter ☐

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstsidan:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslaget/initiativets inverkan på inkomsterna ⁵⁶						
		År N	År N+1	År N+2	År N+3	För in så många år som behövs för att redovisa varaktigheten för inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

--

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

⁵⁶ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbörds-kostnader.