



EUROPA-KOMMISSIONENS SVAR

PÅ DEN EUROPÆISKE REVISIONSRETS SÆRBERETNING

EU-tiltag til bekæmpelse af havforurening fra skibe

Der bør gøres mere

Indhold

I. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS SVAR.....	2
II. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS VÆSENTLIGSTE BEMÆRKNINGER.....	2
1. EU-reglerne vedrørende forurening fra skibe.....	2
2. Gennemførelse og håndhævelse af EU-regler om forurening fra skibe.....	4
3. EU-rammen for overvågning af forurening fra skibe.....	5
III. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS ANBEFALINGER.....	6
Anbefaling 1 – Forbedre funktionen og effektiviteten af EMSA's værktøjer til varsling af forurening.....	6
Anbefaling 2 – Styrke overvågningen af medlemsstaternes obligatoriske kontroller i henhold til EU-direktiverne	7
Anbefaling 3 – Følge op på opskaleringsproblemer i EU-finansierede projekter.....	7
Anbefaling 4 – Forbedre rapporteringen om og overvågningen af havområdernes miljøtilstand	8

Dette dokument indeholder Europa-Kommissionens svar på bemærkningerne i Revisionsrettens særberetning, jf. artikel 265 i [finansforordningen](#), og det offentliggøres sammen med den pågældende særberetning.

I. SAMMENFATNING AF KOMMISSIONENS SVAR

Europa-Kommissionen glæder sig over Den Europæiske Revisionsrets (ECA) særberetning om EU-tiltag til bekæmpelse af havforurening fra skibe. Kommissionen anerkender, at der, efter at der i flere år er gjort fremskridt hen imod at opfylde de ambitiøse mål om forebyggelse af forurening af havmiljøet gennem [Havstrategirammedirektivet](#), er behov for en yderligere indsats og nye metoder til at bekæmpe havforurening fra skibe.

Den europæiske grønne pagt bekræfter på ny Kommissionens ambition om at beskytte borgernes sundhed og trivsel mod miljørelaterede risici og virkninger, hvilket skal bane vejen for en sund planet for alle. Kommissionen har vedtaget en række EU-initiativer, der har til formål at mindske forureningen fra søtransport i EU's have i overensstemmelse med [strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet](#) og [handlingsplanen for nulforurening](#). Det er afgørende at gøre søtransporten mere bæredygtig for at opfylde målene og målsætningerne i den europæiske grønne pagt og for at fremme vores klimamål samt biodiversitets- og nulforureningsambitioner. Den maritime sektor gør en indsats for at nå disse mål, og der gøres store fremskridt.

Kommissionen vil tage hensyn til denne beretning i EU's kommende politiske initiativer og i gennemførelsen af de eksisterende initiativer. En [europæisk havpagt](#) vil sikre sammenhæng på tværs af alle politikområder, der er knyttet til havet. Med denne pagt vil der komme fokus på at støtte modstandsdygtige og sunde hav- og kystområder, fremme den blå økonomi, forvalte anvendelsen af vores have og oceaner på en sammenhængende måde og udvikle en omfattende dagsorden for maritim viden, innovation og investeringer. En ny [EU-havnestrategi](#) og [industriel maritim strategi](#) vil styrke konkurrenceevnen, bæredygtigheden og modstandsdygtigheden i henholdsvis Europas maritime fremstillingssektor og havne. Kommissionen vil også sikre, at Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) når til enighed om ambitiøse foranstaltninger, f.eks. vedrørende plastgranulat fra tabte containere og udtømning af spildevand og rester fra røggasrensningssystemer eller prewashprocedurer for kemikalietankskibe. Det skal også erindres, at havet er uløseligt forbundet med aktiviteter på land og omvendt, et spørgsmål, der vil blive undersøgt nærmere i [strategien for vandresiliens](#) som vil omfatte en kilde-til-hav-tilgang. Havstrategirammedirektivet er ved at blive revideret, og der vil snart blive offentliggjort en evalueringsrapport og en konsekvensanalyse.

II. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS VÆSENTLIGSTE BEMÆRKNINGER

1. EU-reglerne vedrørende forurening fra skibe

Kommissionen er fuldt ud forpligtet til at gennemføre moderne regler om sikkerhed til søs og reducere vandforureningen fra skibe. Det er i den forbindelse afgørende at sikre, at EU's søfartslovgivning er i overensstemmelse med IMO's regler¹.

I november 2024 blev der vedtaget fire nye retsakter i den såkaldte "søfartssikkerhedspakke" for at støtte en ren og mere sikker og moderne skibsfart i EU. Med disse fire nye retsakter ændres de relevante direktiver for så vidt angår: i) forurening fra skibe, ii) havnestatskontrol, iii) undersøgelse

¹ Se Revisionsrettens bemærkning 14.

af ulykker i søtransportsektoren og iv) overholdelse af kravene til flagstater. Med den reviderede "pakke" opnås der en balance mellem på den ene side behovet for at sikre skibsfart af høj kvalitet og på den anden side behovet for at beskytte den europæiske søfartssektors konkurrenceevne, samtidig med at der opretholdes et rimeligt omkostningsniveau for operatørerne og medlemsstaternes forvaltninger. Overordnet vil EU med den nye pakke få moderne værktøjer til støtte for ren skibsfart ved en tilpasning af EU-reglerne til internationale standarder samtidig med en forbedret gennemførelse og håndhævelse gennem en styrket samarbejdsramme mellem europæiske og nationale myndigheder².

I det [nyligt reviderede direktiv om forurening fra skibe](#)³ indarbejdes internationale standarder i EU-lovgivningen, hvilket sikrer, at de ansvarlige for ulovlig udtømning af forurenende stoffer pålægges afskrækkende, effektive og forholdsmæssige sanktioner for at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet bedre mod forurening fra skibe. Med den reviderede lov sikres klarhed og sammenhæng med internationale regler og procedurer, der har til formål at beskytte havmiljøet, navnlig reglerne og procedurerne i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL). Med det reviderede direktiv om forurening fra skibe udvides det nuværende direktivs anvendelsesområde til også at omfatte ulovlig udtømning af skadelige stoffer i emballeret form, spildevand, affald og udtømt vand samt rester fra rensningssystemer til udstødningsgasser. Samtidig indføres der en styrket retlig ramme for administrative sanktioner og en effektiv anvendelse heraf, der gør det muligt for de nationale myndigheder at sikre en afskrækkende og konsekvent pålæggelse af sanktioner for forureningshændelser fra skibe i alle europæiske have⁴.

Med det [nyligt reviderede direktiv om havnestatskontrol](#)⁵ ajourføres kravene til inspektion af skibe i havn og den internationale Nairobikonvention om fjernelse af skibsvrag indarbejdes i EU-retten. Denne konvention udgør retsgrundlaget for, at signatarstaterne kan fjerne eller få fjernet skibsvrag, der kan have en potentiel negativ indvirkning på sikkerheden for liv, gods og ejendom til søs samt havmiljøet. Håndhævelsen af konventionen gennem havnestatskontrollsystemet betyder, at skibe, der anløber EU-havne, skal påvise, at de i væsentlig grad overholder denne konvention, da de ellers risikerer mere detaljerede inspektioner, hvilket giver flere stater et incitament til at ratificere den.

Det [nyligt reviderede direktiv om undersøgelser af ulykker i søfartssektoren](#)⁶ styrker havariundersøgelsesorganernes kapacitet til at gennemføre og rapportere om havariundersøgelser på en rettidig, ekspertbaseret og uafhængig måde. Med det reviderede direktiv ajourføres også flere definitioner og henvisninger til relevant EU-lovgivning og IMO-regler for at gøre det muligt for havariundersøgelsesorganer at foretage havariundersøgelser på en harmoniseret måde i hele EU. Hvad angår containere, der er gået tabt på havet, fastsætter det i reviderede direktiv, at medlemsstaterne skal registrere dem i Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs, hvis de befinder sig i deres farvande, eller hvis de stammer fra skibe, der fører deres flag. Derudover skal medlemsstaterne ifølge direktivet om oprettelse af et trafikovervågnings- og

² Se Revisionsrettens bemærkning 18-21.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3101 af 27. november 2024 om ændring af direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af administrative sanktioner for overtrædelser (EØS-relevant tekst) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=OJ:L_202403101.

⁴ Se Revisionsrettens bemærkning 28, 63 og 64.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2024/3009/EU af 27. november 2024 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2024/3017 af 27. november 2024 om ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1286/2011 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017.

trafikinformationssystem for skibsfarten⁷ sikre, at føreren af et skib, der har mistet containere, straks indberetter de tabte containere til den relevante kyststat, hvilket vil sige, at overvågningen af tabte containere er etableret på EU-plan.⁸

Med den [reviderede EU-strategi for maritim sikkerhed](#)⁹, der blev godkendt ved Rådets konklusioner i oktober 2023, fastsættes en overordnet tilgang til håndteringen af trusler mod den maritime sikkerhed. Strategien omfatter bl.a. forskellige foranstaltninger til håndtering af ueksploderet ammunition (UXO). Derudover investerede Europa-Kommissionen i årene 2016-2022 mere end 7 mio. EUR i UXO-relaterede projekter. Resultaterne af disse projekter udmøntede sig i forbedrede UXO-detektions- og neutraliseringsteknikker og gav os større viden om UXO-trusler i havmiljøet.¹⁰

Ved konferencen "[Vores Østersø 2.0](#)" arrangeret af Kommissionen i Palanga i september 2023 gav ministrene fra medlemsstaterne omkring Østersøen en række tilsagn om at i) styrke samarbejdet med regionale organisationer (Kommissionen til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet – HELCOM, Østersørådet – CBSS) for at løse problemerne med UXO i Østersøen, ii) udfylde huller i viden og lovgivning samt fremme teknologier til fjernelse af UXO, iii) prioritere højrisikoområder med henblik på eliminering af UXO, og iv) undersøge finansieringsmekanismer til støtte for disse foranstaltninger. For at hjælpe medlemsstaterne med at opfylde disse forpligtelser iværksatte Kommissionen yderligere projekter. Fire projekter er allerede i gang eller er ved at modtage støtte fra Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond (EHFAF), Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) eller Horisont Europa. Det seneste projekt (5,6 mio. EUR) gennemføres af Kommissionen på anmodning af Europa-Parlamentet med henblik på at udvikle og afprøve nye teknologier til fjernelse af UXO i Østersøen. Dette projekt forventes navnlig at spille en central rolle i overgangen fra den "forberedende fase" eller "videnindsamlingsfasen" til oprydningsfasen.

Samlet set har EU i perioden 2016-2024 investeret over 24 mio. EUR i UXO-relaterede projekter.

2. Gennemførelse og håndhævelse af EU-regler om forurening fra skibe

Kommissionen er fast besluttet på at give medlemsstaterne værktøjer til at afsløre og bekæmpe forurening fra skibe. For det første stilles der et satellitovervågningsværktøj til rådighed for medlemsstaterne (CleanSeaNet-tjenesten) til at afsløre forurening fra skibe. For det andet indføres der som et værktøj til at håndtere en eventuel mistanke om uregelmæssigheder en inspektionsordning inden for rammerne af det nyligt reviderede havnestatskontroldirektiv og direktivet om modtagefaciliteter i havne¹¹, som begge har særlige værktøjer i regi af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) til støtte for håndhævelsen (udvælgelses- og rapporteringssystemet for havnestatskontrol – THETIS og THETIS EU).

I direktivet om forurening fra skibe indarbejdes ikke blot internationale standarder, men det bliver også muligt for medlemsstaterne at spore eventuelle udslip. CleanSeaNet-tjenesten er EMSA's europæiske satellitbaserede tjeneste til overvågning af olieudslip og sporing af fartøjer. En særlig

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>.

⁸ Se Revisionsrettens bemærkning 29-31.

⁹ Den Europæiske Unions strategi for maritim sikkerhed <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>.

¹⁰ Se Revisionsrettens bemærkning 37.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ændring af direktiv 2010/65/EU og om ophævelse af direktiv 2000/59/EF <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>.

gruppe af eksperter fra medlemsstaterne har hvert år siden 2007 afholdt et møde, hvor de fremlægger tekniske løsninger for den teknologi og de metoder, der anvendes af CleanSeaNet, og diskuterer deres pålidelighed og effektivitet. Gruppen deltager i forberedelsen af de forbedringer, der er planlagt i CleanSeaNet som følge af det nyligt ændrede direktiv om forurening fra skibe.

Der er også synergier mellem de satellitovervågningstjenester, der anvendes i forbindelse med direktivet om forurening fra skibe (CleanSeaNet), og udvælgelses- og rapporteringssystemet for havnestatskontrol (THETIS). Eksempelvis har medlemsstaternes myndigheder gennem THETIS adgang til tidligere resultater af havnestatskontrolinspektioner af skibe, og de kan bruge disse oplysninger til at vurdere, om et skib mistænkes for ulovlig udtømning. Medlemsstaterne kan også bruge THETIS til at anmode en anden medlemsstats myndighed (f.eks. den næste anløbshavn) om at inspicere det mistænkte skib. De kan også bruge THETIS EU til at se, om det pågældende skib er blevet inspiceret med henblik på affaldshåndtering, og om det har efterladt det pågældende affald i havnemodtagelsesfaciliteten i den foregående anløbshavn.

Dataene indsamles for EU af Integrated Maritime Services i SafeSeaNet, CleanSeaNet, THETIS og THETIS EU. Det letter beslutningen om, hvorvidt den mulige forureningshændelse skal verificeres eller ej. Medlemsstaterne har derfor et særligt EU-knudepunkt, som EMSA er vært for, til støtte for opdagelse og bekæmpelse af forurening fra skibe¹².

Direktivet om modtagefaciliteter i havne fastsætter krav til aflevering af affald fra skibe til havne. Mens direktivet om forurening fra skibe modvirker ulovlig udtømning af sådant affald i havet, gennemfører direktivet om modtagefaciliteter i havne bestemmelser om, hvorledes havnene indsamler og håndterer affaldet korrekt. Kravene til skibes aflevering af affald, som er fastsat i direktivet om modtagefaciliteter i havne, afspejler de udtømningsforbud, som er fastsat i den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL). Skibe skal indberette deres forhåndsmeddelelser om affald og kvitteringer for aflevering af affald, som danner grundlag for inspektioner, der registreres i THETIS EU. Kommissionen overvåger kontrolprocenterne og kontrollerer, om det årlige mål er nået¹³.

Det nyligt reviderede direktiv om havnestatskontrol forbedrer ordningen for inspektion af fremmede skibe i andre end flagstatens havne, der foretages af havnestatsinspektører med henblik på at kontrollere, at skibsførerens, officerernes og besætningens kompetencer samt skibets tilstand og udstyr opfylder kravene i internationale konventioner, og, hvis de befinder sig i EU, den gældende EU-ret. Havnestatskontrol er derfor vigtig for søfartssikkerheden og beskyttelsen af havmiljøet. Det reviderede direktiv i) ajourfører EU-lovgivningen og tilpasser den til internationale regler og procedurer som fastsat i Parismemorandummet om havnestatskontrol (Paris MOU) og IMO-konventionerne, ii) beskytter fiskerfartøjer, deres besætninger og miljøet, herunder ved at indføre en frivillig inspektionsordning for større fiskerfartøjer (med en længde på over 24 meter), og iii) sikrer en effektiv og harmoniseret tilgang til udførelse af havnestatskontrolinspektioner¹⁴.

3. EU-rammen for overvågning af forurening fra skibe

I 2008 vedtog EU Havstrategirammedirektivet¹⁵ for at opretholde rene, sunde, produktive og modstandsdygtige marine økosystemer, samtidig med at der sikres en mere bæredygtig udnyttelse af de marine ressourcer.

¹² Se Revisionsrettens bemærkning 41-53.

¹³ Se Revisionsrettens bemærkning 54-58.

¹⁴ Se Revisionsrettens bemærkning 59-61.

¹⁵ Direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet) (EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19-40 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32008L0056>).

I henhold til direktivet påhviler det medlemsstaterne at udvikle nationale havstrategier for at opnå eller opretholde en "god miljøtilstand", hvor en sådan findes, på tværs af 11 deskriptorer, herunder forurenende stoffer og havaffald. En sådan status skulle have været opnået senest i 2020. Havstrategierne omfatter regelmæssige vurderinger af havmiljøet, fastsættelse af målsætninger og mål, etablering af overvågningsprogrammer og indførelse af foranstaltninger til forbedring af havområdernes tilstand. Disse strategier skal ajourføres i seksårige cyklusser. Da der er tale om et rammedirektiv, kan medlemsstaterne i deres overvågningsprogrammer også trække på forskellige andre overvågningsaktiviteter på EU-plan eller regionalt og internationalt plan. Kommissionen arbejder målrettet på at forbedre medlemsstaternes overvågningsprogrammer og har udsendt [to rapporter](#) for at vejlede medlemsstaterne i deres overvågningsaktiviteter, samtidig med at den indgår i en løbende dialog gennem havstrategirammedirektivets fælles gennemførelsesstrategi. Havstrategirammedirektivet er i øjeblikket under revision.¹⁶

III. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS ANBEFALINGER

Anbefaling 1 – Forbedre funktionen og effektiviteten af EMSA's værktøjer til varsling af forurening

(Måldato for gennemførelse: 2027)

Kommissionen bør med støtte fra EMSA:

- (a) give medlemsstaterne retningslinjer om, hvilke foranstaltninger de bør træffe vedrørende CleanSeaNet-varslinger**

Kommissionen **accepterer** denne anbefaling.

Kommissionen vil med støtte fra EMSA fortsat samarbejde med medlemsstaterne, navnlig i CleanSeaNet-brugergruppens forum, og tilskynde dem til at træffe foranstaltninger og rapportere om deres opfølgning på CleanSeaNet-varslinger (mulige forureningshændelser, der er konstateret via CleanSeaNet). Specifik vejledning vedrørende CleanSeaNet vil blive udviklet sammen med CleanSeaNet-brugergruppen. Kommissionen vil med støtte fra EMSA offentliggøre retningslinjer, der fastsætter detaljerede regler for rapporteringsproceduren, således at medlemsstaterne kan opfylde deres rapporteringsforpligtelser, som begynder i 2027.

- (b) udvikle teknologier og metoder, der kan anvendes til varslinger om andre forurenende stoffer end olie**

Kommissionen **accepterer** denne anbefaling.

Kommissionen vil med støtte fra EMSA styrke CleanSeaNet, så tjenesten kan advare medlemsstaterne om flere typer forurenende stoffer, f.eks. spildevand, affald og tabte containere. Denne opgave er planlagt som led i projektet med at tilpasse de IT-værktøjer, som findes i regi af EMSA, til behovene i det ændrede direktiv om forurening fra skibe. Tidsplanen for projektet er koordineret i forhold til tidsplanen for direktivets gennemførelse.

¹⁶ Se Revisionsrettens bemærkning 73-91.

(c) vurdere, om EMSA's forureningsvarslinger er pålidelige, og om medlemsstaternes foranstaltninger som reaktion på varslingerne er effektive

Kommissionen **accepterer** denne anbefaling.

Kommissionen vil overvåge medlemsstaternes foranstaltninger som reaktion på CleanSeaNet-varslinger og rapportere om antallet af mulige forureningshændelser, der opdages, verificeres og bekræftes via CleanSeaNet. Oplysninger om pålideligheden af CleanSeaNet vil blive analyseret ved at krydstjekke med tilfælde af bekræftede hændelser, som er indberettet af medlemsstaterne, idet det bemærkes, at tidspunktet for observationen og typen af aktiver, der anvendes i forbindelse med verifikationen, er af allerstørste betydning for at sikre effektiviteten af verifikationen på stedet. Oplysningerne om effektiviteten af medlemsstaternes foranstaltninger vil blive indhentet ved at sammenligne, hvor mange verificerede hændelser der blev bekræftet. En sådan analyse er kun mulig at foretage, efter at de nye rapporteringsforpligtelser er blevet obligatoriske for medlemsstaterne, dvs. efter gennemførelsesfristen i juli 2027. Ved udgangen af 2027 vil der kun kunne forventes foreløbige data til vurdering af varslingernes pålidelighed, fordi direktivet på det tidspunkt kun vil have været gennemført i fem måneder. Disse oplysninger vil være ufuldstændige, fordi den første indberetningsfrist for oplysninger om de sanktioner, der er pålagt i det foregående kalenderår i tilfælde af bekræftet hændelse, er den 30. juni 2028.

Anbefaling 2 – Styrke overvågningen af medlemsstaternes obligatoriske kontroller i henhold til EU-direktiverne

(Måldato for gennemførelse: 2028)

Kommissionen bør med støtte fra EMSA forbedre den måde, hvorpå medlemsstaterne rapporterer om deres overholdelse af EU-direktivernes krav om kontroller og sanktioner, f.eks. ved at fastsætte rapporteringsfrister, rapporteringsformater og indikatorer.

Kommissionen **accepterer** denne anbefaling.

Med hensyn til direktivet om forurening fra skibe vil Kommissionen med støtte fra EMSA oprette et nyt rapporteringsværktøj til gennemførelse af det ændrede direktiv for at kontrollere, om medlemsstaterne verificerer mulige hændelser og pålægger sanktioner i tilfælde, hvor forureningen blev bekræftet, og lovovertræderen blev identificeret. Indberetningsfristen er den 30. juni hvert år for sanktioner, der er pålagt i det foregående kalenderår. Kommissionen vil med støtte fra EMSA udarbejde et rapporteringsformat og dele et sæt indikatorer om forurening fra skibe med offentligheden. De nye indikatorer kan først deles, når de nye rapporteringsforpligtelser bliver obligatoriske, dvs. ved udgangen af 2028, når de første rapporter foreligger.

Med hensyn til havnestatskontrolinspektioner indeholder det ændrede direktiv bestemmelser om øget uddannelse af medlemsstaternes inspektører for at forbedre kvaliteten af inspektionerne, og der introduceres også en strammere tidsramme, inden for hvilken de inspicerende medlemsstater skal indsende deres inspektionsrapporter til EU-databasen. Denne vil nu blive fastsat til 72 timer.

Anbefaling 3 – Følge op på opskaleringsproblemer i EU-finansierede projekter

(Måldato for gennemførelse: 2026)

Kommissionen bør sammen med medlemsstaterne følge op på de opskaleringsproblemer, som påvirker EU-finansierede projekter målrettet mod at håndtere forurening fra skibe.

Kommissionen **accepterer delvist** denne anbefaling.

Som påpeget af Revisionsretten kan adskillige EU-finansieringsprogrammer anvendes til at finansiere projekter vedrørende forurening fra skibe. Ingen af EU's finansieringsprogrammer er dog udelukkende målrettet mod forurening fra skibe. Denne anbefaling skal derfor tages i betragtning for hvert enkelt finansieringsprogram, som omfatter projekter, der har et sigte mod at løse problemerne med forurening fra skibe.

Under Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og EHFAF gennemføres størstedelen af projekterne til bekæmpelse af forurening fra skibe ved delt forvaltning mellem Kommissionen og medlemsstaterne. Kommissionen vil samarbejde med medlemsstaterne og rejse spørgsmålet om opskalering som et fast punkt på de årlige performancegennemgangsmøder for EHFAF for at tilskynde til, at der anvendes midler til projekter som dem, der er nævnt i bilag VI til denne beretning fra Revisionsretten, og at disse opskaleres. Evalueringen af spørgsmål vedrørende opskalering af projekter henhører dog fortsat under medlemsstaternes ansvarsområde.

Under Horisont Europa har partnerskabet om en bæredygtig blå økonomi fokus på generelt at reducere den blå økonomis indvirkning på hav- og kystmiljøet. Uden specifikt at adressere spørgsmålet om forurening fra skibe gennem en særlig aktivitet vil det "bidrage til innovative og bæredygtige koncepter for små og mellemstore fartøjer og fritidsfartøjer" som anført i den strategiske dagsorden for forskning og innovation 2024¹⁷. EU-missionen "Genopretning af vores oceaner og farvande" omhandler også målet om at reducere forureningen på tværs af oceaner, have og farvande samtidig med, at den støtter en kulstofneutral blå økonomi¹⁸. Inden for rammerne af partnerskabet om en bæredygtig blå økonomi og EU's mission "Genopretning af vores oceaner og farvande" vil Kommissionen tage de spørgsmål op, som påvirker opskaleringen af de støttede projekter, da det er en del af deres centrale mål.

På grund af den særlige udformning af de andre finansieringsprogrammer, som kan omfatte projekter til håndtering af forurening fra skibe, er det ikke muligt for Kommissionen at gennemføre anbefalingen for disse programmer.

Anbefaling 4 – Forbedre rapporteringen om og overvågningen af havområdernes miljøtilstand

(Måldato for gennemførelse: 2027)

Kommissionen bør forbedre harmoniseringen af overvågningen af og rapporteringen om forurenende stoffer og havaffald både blandt medlemsstaterne og til Kommissionen. I den forbindelse bør den sikre sig adgang til sammenlignelige underliggende data for bedre at kunne måle fremskridt med hensyn til havmiljøets tilstand.

Kommissionen **accepterer** denne anbefaling.

Kommissionen har allerede indledt et samarbejde med medlemsstaterne om at forbedre harmoniseringen af overvågning og rapportering gennem havstrategirammedirektivets fælles gennemførelsesstrategi. Kommissionen vil fortsat samarbejde med medlemsstaterne om at forbedre

¹⁷ [sustainable_blue_economy_partnership_strategic_research_and_innovation_agenda_2024.pdf](#) (side 8).

¹⁸ [Restore our Ocean and Waters – European Commission](#).

dette yderligere. Kommissionen er i gang med at evaluere havstrategirammedirektivet og vil i forbindelse hermed også se nærmere på spørgsmålet om overvågnings- og rapporteringsforpligtelser. Kommissionen kan foreslå de nødvendige ændringer af lovgivningen. Kommissionen kan dog ikke foregribe resultatet af konsekvensanalysen. Gennem sine rammeprogrammer for forskning og innovation har EU finansieret en portefølje af projekter, der bl.a. har til formål at harmonisere overvågningen og vurderingen af plastforurening. [Den strategiske plan for Horisont Europa 2025-27](#) omfatter også behovet for at håndtere og overvåge forurening af ferskvand og havvand fra kilde til hav. Kommissionen søger til stadighed at styrke forbindelsen mellem forskning og udformningen af politikker samt gennemførelsen heraf og støtter kraftigt, at resultaterne af projekterne indarbejdes i forbindelse med gennemførelsen af havstrategirammedirektivet.