



EUROPEISKA KOMMISSIONENS SVAR

PÅ EUROPEISKA REVISIONSRÄTTENS SÄRSKILDA RAPPORT

**EU:s åtgärder mot havsföroreningar från
fartyg**

är ännu inte i hamn

Innehåll

I. KOMMISSIONENS SVAR I KORTHET	2
II. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRÄTTENS HUVUDSAKLIGA IAKTTAGELSER.....	2
1. EU:s regler för att bekämpa föroreningar förorsakade av fartyg.....	2
2. Genomförandet och efterlevnaden av EU:s regler för att minska föroreningar förorsakade av fartyg	4
3. EU:s ram för övervakning av föroreningar förorsakade av fartyg	5
III. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRÄTTENS REKOMMENDATIONER.....	6
Rekommendation 1 – Förbättra funktionen hos Emsas verktyg för varning om föroreningar och gör dem mer ändamålsenliga	6
Rekommendation 2 – Skärp övervakningen av medlemsstaternas obligatoriska kontroller enligt EU-direktiven.....	7
Rekommendation 3 – Uppföljning av problem i samband med att skala upp EU-finansierade projekt.....	8
Rekommendation 4 – Förbättra rapporteringen och skärp övervakningen av marina vattens miljöstatus.....	8

I detta dokument presenteras Europeiska kommissionens svar på iakttagelserna i en särskild rapport från Europeiska revisionsrätten i enlighet med artikel 265 i [budgetförordningen](#). Svaren ska offentliggöras tillsammans med den särskilda rapporten.

I. KOMMISSIONENS SVAR I KORTHET

Europeiska kommissionen välkomnar Europeiska revisionsrättens särskilda rapport om EU:s åtgärder mot havsvattenföroreningar från fartyg. Kommissionen medger att det, efter flera år av framsteg mot uppnåendet av de ambitiösa målen för förebyggande av föroreningar i havsmiljön genom [ramdirektivet om en marin strategi](#) (*havsmiljödirektivet*), krävs ytterligare insatser och metoder för att hantera havsvattenföroreningar från fartyg.

I [den europeiska gröna given](#) bekräftar kommissionen sin ambition att skydda EU:s befolkning mot miljörelaterade risker och effekter, vilket visar vägen mot en frisk planet för alla. Kommissionen har antagit flera EU-initiativ i syfte att minska föroreningar från sjötransporter i unionens hav, i linje med [strategin för hållbar och smart mobilitet](#) och [handlingsplanen för nollförorening](#). Att göra sjötransporten mer hållbar är avgörande för att uppnå målen i den europeiska gröna given och nå framsteg avseende klimatmålen liksom ambitionerna om biologisk mångfald och nollförorening. Sjötransportsektorn anstränger sig för att nå dessa mål och stora framsteg har gjorts.

Kommissionen kommer att beakta denna rapport i EU:s kommande politiska initiativ och i genomförandet av de befintliga initiativen. En [europeisk havspakt](#) kommer att säkerställa samstämmighet inom alla politikområden som är kopplade till havet. Den kommer att inriktas på att stödja motståndskraftiga och friska havs- och kustområden, att främja den blå ekonomin, att förvalta användningen av våra hav på ett enhetligt sätt och att utveckla en övergripande agenda för kunskap i havsfrågor, innovation och investeringar. En ny [hamnstrategi för EU](#) och en [industriell marin strategi](#) kommer att stärka konkurrenskraften, hållbarheten och motståndskraften hos Europas sjöfartsindustri och hamnar. Kommissionen kommer också att se till att Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) enas om ambitiösa åtgärder avseende bl.a. plastpellets från förlorade containrar, utsläppta vatten och utsläppta rester från avgasreningssystem och förfaranden för förtvätt av kemikalietankfartyg. Det bör också kommas ihåg att havet är nära kopplat till verksamhet på land och vice versa, och detta kommer att granskas närmare i [strategin för vattenresiliens](#) som kommer att ta hänsyn till hela systemet från källa till hav. Havsmiljödirektivet håller på att ses över, och en utvärderingsrapport och konsekvensbedömning kommer snart att offentliggöras.

II. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRÄTTENS HUVUDSAKLIGA IAKTTAGELSER

1. EU:s regler för att bekämpa föroreningar förorsakade av fartyg

Kommissionen är fast besluten att genomföra moderna regler för sjösäkerhet och att minska vattenföroreningar från fartyg. Att säkerställa att EU:s sjörättslagstiftning överensstämmer med IMO:s regler är avgörande i detta avseende¹.

I november 2024 antogs fyra nya rättsakter inom det så kallade sjösäkerhetspaketet för att stödja ren, säkrare och modern sjöfart i EU. Dessa ändrar de relevanta direktiven om i) föroreningar förorsakade av fartyg, ii) hamnstatskontroll, iii) utredning av olyckor inom sjötransportsektorn och iv) fullgörande av flaggstatsförpliktelser. Det reviderade "paketet" uppnår en balans mellan å ena sidan

¹ Se revisionsrättens iakttagelse 14.

behovet av att säkerställa hög kvalitet hos sjöfarten, å andra sidan behovet av att skydda den europeiska sjöfartssektorns konkurrenskraft, samtidigt som man ser till att kostnaderna för operatörerna och medlemsstaternas förvaltningar hålls på en rimlig nivå. På det hela taget kommer paketet att förse EU med moderna verktyg för att stödja en ren sjöfart genom att anpassa EU:s regler till internationella standarder och samtidigt förbättra genomförandet och efterlevnaden genom ett förstärkt ramverk för samarbete mellan europeiska och nationella myndigheter².

Det nyligen reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg³ införlivar dessa internationella normer i EU:s lagstiftning och säkerställer att de personer som är ansvariga för olagliga utsläpp av förorenande ämnen blir föremål för avskräckande, effektiva och proportionerliga sanktioner för att förbättra sjösäkerheten och bättre skydda den marina miljön mot föroreningar från fartyg. Den reviderade lagstiftningen säkerställer tydlighet och samstämmighet med internationella regler och förfaranden, särskilt de i den internationella konventionen om förebyggande av föroreningar från fartyg (Marpol), i syfte att skydda den marina miljön. I och med det reviderade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg utvidgas också tillämpningsområdet till att omfatta olagliga utsläpp av skadliga ämnen i förpackad form, avloppsvatten, avfallsvatten och utsläppt vatten samt rester från avgasreningssystem. Genom direktivet införs också en förstärkt rättslig ram för administrativa sanktioner och en effektiv tillämpning av dessa, vilket gör det möjligt för nationella myndigheter att säkerställa ett avskräckande och konsekvent användande av sanktioner för föroreningsincidenter förorsakade av fartyg i alla europeiska hav⁴.

I och med det nyligen reviderade direktivet om hamnstatskontroll⁵ uppdateras kraven för inspektion av fartyg i hamn. Direktivet införlivar den internationella Nairobikonventionen om avlägsnande av vrak i EU:s lagstiftning. Denna konvention utgör den rättsliga grunden för signatärstater att avlägsna eller ordna med avlägsnande av vrak som kan ha en negativ inverkan på säkerheten för liv, varor och egendom till havs samt på den marina miljön. Dess tillämpning genom systemet för hamnstatskontroll innebär att fartyg som anlöper EU:s hamnar måste visa att de verkligen följer denna konvention eller riskera mer ingående inspektioner, vilket ger fler stater incitament att ratificera konventionen.

Det nyligen reviderade direktivet om utredning av olyckor inom sjötransportsektorn⁶ förbättrar förmågan hos organ för utredning av olyckor att genomföra och rapportera om olycksutredningar i tid, skickligt och självständigt. Genom det reviderade direktivet uppdateras också flera definitioner och hänvisningar till relevant EU-lagstiftning och IMO-bestämmelser, för att göra det möjligt för organ för utredning av olyckor att genomföra olycksutredningar på ett harmoniserat sätt i hela EU. När det gäller containrar som förloras till havs föreskriver det reviderade direktivet att medlemsstaterna ska registrera dessa i den europeiska databasen för sjöolycksutredningar, om containrarna befinner sig i deras vatten eller härrör från fartyg som för deras flagg. Direktivet om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik⁷ kräver dessutom att

² Se revisionsrättens iakttagelser 18–21.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3101 av den 27 november 2024 om ändring av direktiv 2005/35/EG vad gäller föroreningar förorsakade av fartyg och om införandet av administrativa sanktioner för överträdelser, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ:L_202403101.

⁴ Se revisionsrättens iakttagelser 28, 63 och 64.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3009 av den 27 november 2024 om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3017 av den 27 november 2024 om ändring av direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 1286/2011, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017.

⁷ 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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>.

medlemsstaterna ser till att befälhavare på fartyg som förlorat containrar omedelbart rapporterar de förlorade containrarna till relevant kuststat, vilket innebär att förlorade containrar övervakas på EU-nivå⁸.

EU:s reviderade strategi för sjöfartsskydd⁹, som godkändes genom rådets slutsatser i oktober 2023, innehåller en omfattande strategi för att hantera hot mot sjösäkerheten. Strategin innehåller bland annat olika åtgärder för att ta itu med oexploderad ammunition. Mellan 2016 och 2022 investerade Europeiska kommissionen dessutom över sju miljoner euro i särskilda projekt relaterade till oexploderad ammunition. Resultaten av dessa projekt förbättrade detekteringen av oexploderad ammunition och neutraliseringsteknikerna och ökade vår kunskap om hot från oexploderad ammunition i den marina miljön¹⁰.

På konferensen "Our Baltic 2.0" som anordnades av kommissionen i Palanga i september 2023 gjorde Östersjömedlemsstaternas ministrar flera åtaganden, nämligen att i) stärka samarbetet med regionala organisationer (Kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö – Helcom och Östersjöstaternas råd – CBSS) för att ta itu med oexploderad ammunition i Östersjön, ii) fylla kunskapsmässiga och rättsliga luckor och främja teknik för att avlägsna oexploderad ammunition, iii) prioritera högriskområden för eliminering av oexploderad ammunition och iv) undersöka finansieringsmekanismer för att stödja dessa åtgärder. Kommissionen inledde ytterligare projekt för att hjälpa medlemsstaterna att uppfylla dessa åtaganden. Fyra projekt pågår redan eller kommer att få finansiering från Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden (EHFVF), Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) eller Horisont Europa. Det senaste projektet (5,6 miljoner euro) genomförs av kommissionen på Europaparlamentets begäran för att utveckla och testa ny teknik för avlägsnande av oexploderad ammunition i Östersjön. Detta projekt i synnerhet förväntas spela en nyckelroll i övergången från "förberedelsefasen" eller "kunskapsinsamlingsfasen" till saneringsfasen.

Mellan 2016 och 2024 har EU hittills investerat sammanlagt över 24 miljoner euro i projekt relaterade till oexploderad ammunition.

2. Genomförandet och efterlevnaden av EU:s regler för att minska föroreningar förorsakade av fartyg

Kommissionen är fast besluten att tillhandahålla medlemsstaterna verktyg för att upptäcka och hantera föroreningar förorsakade av fartyg. För det första erbjuds medlemsstaterna ett satellitövervakningsverktyg (tjänsten CleanSeaNet) för att upptäcka föroreningar förorsakade av fartyg. För det andra (för att komma till rätta med misstänkta oriktigheter) inrättas ett inspektionssystem inom ramen för det nyligen reviderade direktivet om hamnstatskontroll och direktivet om mottagningsanordningar i hamn¹¹, vilka båda har särskilda verktyg som Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) tillhandahåller för att stödja genomförandet (inspektionsdatabasen för hamnstatskontroll – Thetis och Thetis EU).

Direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg omfattar inte bara internationella standarder utan ger också medlemsstaterna information om upptäckt av möjliga utsläpp. CleanSeaNet är Emsas europeiska tjänst för satellitövervakning av oljeutsläpp och fartygsdetektering. En särskild grupp av experter från medlemsstaterna träffas regelbundet varje år sedan 2007 och lägger fram tekniska lösningar för den teknik och de metoder som används av CleanSeaNet samt för deras tillförlitlighet

⁸ Se revisionsrättens iakttagelser 29–31.

⁹ EU:s strategi för sjöfartsskydd, <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>.

¹⁰ Se revisionsrättens iakttagelse 37.

¹¹ 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, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>.

och effektivitet. Gruppen deltar i utarbetandet av de förbättringar som planeras i CleanSeaNet till följd av det nyligen ändrade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg.

Det finns också synergieffekter mellan de satellitövervakningstjänster som används för direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg (CleanSeaNet) och inspektionsdatabasen för hamnstatskontroll (Thetis). Till exempel har medlemsstaternas myndigheter tillgång till resultat från tidigare hamnstatskontrollinspektioner av fartyg genom Thetis, och de kan använda denna information för att bedöma om ett fartyg är misstänkt för olagligt utsläpp. Medlemsstaterna kan också använda Thetis för att begära att en annan medlemsstatsmyndighet (t.ex. nästa anlöpshamn) inspekterar det misstänkta fartyget. De kan också använda Thetis EU för att se om det aktuella fartyget inspekterades vad gäller avfallshantering och lämnade avfallet i fråga i föregående anlöpshamns mottagningsanordning.

Uppgifterna samlas in åt EU av integrerade sjöfartstjänster i SafeSeaNet, CleanSeaNet, Thetis och Thetis EU. Det underlättar beslutet om huruvida en eventuell föroreningsincident ska kontrolleras eller inte. Följaktligen har medlemsstaterna ett särskilt EU-nav med Emsa som värd som stöd för upptäckt och hantering av föroreningar förorsakade av fartyg¹².

Direktivet om mottagningsanordningar i hamn föreskriver krav för avlämning av avfall från fartyg till hamnar. Samtidigt som direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg avskräcker från olagligt utsläpp av sådant avfall i havet genomför direktivet om mottagningsanordningar i hamn korrekt avfallsinsamling och avfallshantering. Avlämningskyldigheten i direktivet om mottagningsanordningar i hamn återspeglar utsläppsförbuden i Marpol. Fartyg måste rapportera sina förhandsanmälningar av avfall och avfallsavlämningskvitton, som utgör grunden för inspektioner som registreras i Thetis EU. Kommissionen övervakar hur många inspektioner som utförts och kontrollerar om målet för året har uppnåtts¹³.

Det nyligen reviderade direktivet om hamnstatskontroll förbättrar systemet för inspektion av utländska fartyg i hamnar i andra stater än flaggstaten som utförs av hamnstatskontrolltjänstemän för att kontrollera att befälhavarens, befälens och besättningens behörighet ombord samt fartygets skick och utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner (och tillämplig EU-lagstiftning i EU). Hamnstatskontrollen är därför viktig för att säkerställa sjösäkerheten och för att skydda den marina miljön. Det reviderade direktivet i) uppdaterar EU:s lagstiftning och anpassar den till internationella regler och förfaranden i enlighet med samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU) och IMO:s konventioner, ii) skyddar fiskefartyg, deras besättningar och miljön, bland annat genom att införa ett frivilligt inspektionssystem för större fiskefartyg (med en längd över 24 meter), och iii) säkerställer en effektiv och harmoniserad strategi för att genomföra hamnstatskontrollinspektioner¹⁴.

3. EU:s ram för övervakning av föroreningar förorsakade av fartyg

År 2008 antog EU [havsmiljödirektivet](#)¹⁵ för att upprätthålla rena, friska, produktiva och motståndskraftiga marina ekosystem samt för att säkerställa en mer hållbar användning av marina resurser.

¹² Se revisionsrättens iakttagelser 41–53.

¹³ Se revisionsrättens iakttagelser 54–58.

¹⁴ Se revisionsrättens iakttagelser 59–61.

¹⁵ 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), EUT L 164, 25.6.2008, s. 19, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex:32008L0056>.

Direktivet ålägger medlemsstaterna att utveckla nationella marina strategier för att uppnå eller upprätthålla "god miljöstatus" baserat på elva deskriptorer (bland annat främmande ämnen och marint skräp). Den statusen borde ha uppnåtts senast 2020. De marina strategierna omfattar regelbundna utvärderingar av den marina miljön, fastställande av mål, införande av övervakningsprogram och inrättande av åtgärder för att förbättra tillståndet i marina vatten. Dessa strategier måste uppdateras i cykler om sex år. Eftersom det handlar om ett ramdirektiv kan de övervakningsprogram som utvecklats av medlemsstaterna också utnyttja diverse andra EU-åtgärder eller regionala och internationella övervakningsinsatser. Kommissionen strävar efter att förbättra medlemsstaternas övervakningsprogram och har utfärdat [två rapporter](#) för att vägleda medlemsstaterna i deras övervakningsinsatser. Kommissionen för även en kontinuerlig dialog genom havsmiljödirektivets gemensamma genomförandestrategi. Havsmiljödirektivet håller för närvarande på att ses över¹⁶.

III. KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRÄTTENS REKOMMENDATIONER

Rekommendation 1 – Förbättra funktionen hos Emsas verktyg för varning om föroreningar och gör dem mer ändamålsenliga

(Måldatum för genomförande: 2027)

Med stöd av Emsa bör kommissionen

- (a) förse medlemsstaterna med riktlinjer om åtgärder som ska vidtas och rapporteringsskyldigheter kopplade till CleanSeaNets varningar,**

Kommissionen **godtar** denna rekommendation.

Kommissionen kommer med stöd av Emsa att fortsätta att arbeta med medlemsstaterna, särskilt inom forumet för CleanSeaNets användargrupp, och uppmuntra dem att vidta åtgärder och att rapportera om uppföljningen av CleanSeaNet-varningar (eventuella föroreningsincidenter som upptäckts av CleanSeaNet). En särskild vägledning för CleanSeaNet kommer att utarbetas tillsammans med CleanSeaNets användargrupp. Kommissionen kommer med stöd av Emsa att offentliggöra riktlinjer med detaljerade regler för rapporteringsförfarandet så att medlemsstaterna kan uppfylla sina rapporteringsskyldigheter från och med 2027.

- (b) utveckla tekniken och metoden för varningar om andra föroreningar än de som orsakas av olja,**

Kommissionen **godtar** denna rekommendation.

Kommissionen kommer med stöd av Emsa att förbättra CleanSeaNet så att det kan varna medlemsstaterna om fler typer av föroreningar, t.ex. avloppsvatten, avfall och förlorade containrar. Denna uppgift planeras som en del av projektet med att anpassa de it-verktyg som Emsa tillhandahåller till behoven i det ändrade direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg. Tidpunkten för projektet anpassas till tidpunkten för införlivandet av direktivet.

¹⁶ Se revisionsrättens iakttagelser 73–91.

(c) bedöma tillförlitligheten i Emsas varningar om föroreningar och huruvida medlemsstaternas åtgärder som svar på varningarna är ändamålsenliga.

Kommissionen **godtar** denna rekommendation.

Kommissionen kommer att övervaka medlemsstaternas åtgärder för att bemöta CleanSeaNet-varningar och rapportera om antalet eventuella föroreningsincidenter som upptäckts av CleanSeaNet, kontrollerats och bekräftats. Information om CleanSeaNets tillförlitlighet kommer att analyseras genom dubbelkontroll med bekräftade incidenter som rapporterats av medlemsstaterna. Tidpunkten för observation och typen av tillgångar som används vid kontrollen är av yttersta vikt för att säkerställa att kontrollen på plats är effektiv. Hur ändamålsenliga medlemsstaternas åtgärder är kommer att bedömas genom en jämförelse av hur många kontrollerade incidenter som blivit bekräftade incidenter. En sådan analys kan endast utföras när de nya rapporteringsskyldigheterna blir obligatoriska för medlemsstaterna, dvs. efter tidsfristen för införlivande i juli 2027. I slutet av 2027 kan man förvänta preliminära uppgifter för att bedöma varningarnas tillförlitlighet, eftersom direktivet då kommer att ha varit införlivat i bara fem månader. Informationen kommer att vara ofullständig eftersom den första rapporteringsfristen för information om sanktioner som ålagts under det föregående kalenderåret vid bekräftade incidenter är den 30 juni 2028.

Rekommendation 2 – Skärp övervakningen av medlemsstaternas obligatoriska kontroller enligt EU-direktiven

(Måldatum för genomförande: 2028)

Kommissionen bör, med stöd av Emsa, förbättra medlemsstaternas rapportering om hur de uppfyller EU-direktivens krav på kontroller och tillämpning av påföljder eller sanktioner, till exempel genom att fastställa tidsfrister för rapporteringen, rapporteringsformat och indikatorer.

Kommissionen **godtar** denna rekommendation.

Vad gäller direktivet om föroreningar förorsakade av fartyg kommer kommissionen med stöd av Emsa att inrätta ett nytt rapporteringsverktyg för genomförandet av det ändrade direktivet för att kontrollera om medlemsstaterna kontrollerar möjliga incidenter och tillämpar sanktioner i de fall där föroreningarna har bekräftats och den skyldiga har identifierats. Rapporteringsfristen kommer att vara den 30 juni varje år för sanktioner som påförts under föregående kalenderår. Kommissionen kommer med stöd av Emsa att utarbeta ett rapporteringsformat och till allmänheten dela med sig av en uppsättning indikatorer om föroreningar förorsakade av fartyg. De nya indikatorerna kan endast delas efter det att de nya rapporteringsskyldigheterna blivit obligatoriska, dvs. i slutet av 2028 när de första rapporterna finns tillgängliga.

Vad gäller hamnstatskontrollinspektioner föreskriver det ändrade direktivet förbättrad utbildning av medlemsstaternas inspektörer för att förbättra kvaliteten på inspektionerna. Det stramar också åt den tidsram inom vilken de inspekterande medlemsstaterna måste lämna in sina inspektionsrapporter till EU:s databas – denna är fastställd till 72 timmar.

Rekommendation 3 – Uppföljning av problem i samband med att skala upp EU-finansierade projekt

(Måldatum för genomförande: 2026)

Kommissionen bör tillsammans med medlemsstaterna följa upp frågor kring uppskalning som påverkar EU-finansierade projekt som motverkar föroreningar förorsakade av fartyg.

Kommissionen **godtar delvis** rekommendationen.

Som revisionsrätten har påpekat används flera EU-finansierade program för att finansiera projekt för att bekämpa föroreningar förorsakade av fartyg. Emellertid är inget av de EU-finansierade programmen uteslutande inriktade på föroreningar förorsakade av fartyg. Denna rekommendation måste därför övervägas för varje finansierat program som omfattar projekt för att bekämpa föroreningar förorsakade av fartyg.

Inom ramen för Europeiska havs- och fiskerifonden och EHFVF förvaltas huvuddelen av projekten för att bekämpa föroreningar förorsakade av fartyg gemensamt av kommissionen och medlemsstaterna. Kommissionen kommer att samarbeta med medlemsstaterna och ta upp frågan om uppskalning som en stående punkt på EHFVF:s årliga prestationsöversynsmöte för att uppmuntra användningen av medel för och uppskalning av bl.a. de projekt som nämns i bilaga VI till revisionsrättens rapport. Utvärderingen av frågor som rör uppskalning av projekt faller dock fortfarande inom medlemsstaternas ansvarsområde.

Inom ramen för Horisont Europa fokuserar partnerskapet för en hållbar blå ekonomi på att minska den blå ekonomins inverkan på havs- och kustmiljön i allmänhet. Fast partnerskapet inte specifikt bemöter frågan om föroreningar förorsakade av fartyg genom särskild verksamhet kommer det att bidra till innovativa och hållbara koncept för små och medelstora fartyg och fritidsbåtar enligt den strategiska forsknings- och innovationsagendan 2024¹⁷. EU:s uppdrag "Återställa våra hav och vatten" bemöter också målet att minska föroreningarna i oceaner, hav och vatten, samt att stödja en koldioxidneutral blå ekonomi¹⁸. Inom ramen för partnerskapet för hållbar blå ekonomi och EU-uppdraget "Återställa våra hav och vatten" kommer kommissionen att beakta de frågor som påverkar uppskalningen av de projekt som får stöd eftersom det är en del av deras huvudsakliga mål.

Kommissionen är inte i stånd att genomföra rekommendationen för de andra finansierade programmen som kan omfatta projekt för att bekämpa föroreningar förorsakade av fartyg, på grund av programmens specifika utformning.

Rekommendation 4 – Förbättra rapporteringen och skärp övervakningen av marina vattens miljöstatus

(Måldatum för genomförande: 2027)

Kommissionen bör se till att övervakningen och rapporteringen om föroreningar och marint skräp blir mer harmoniserade, både mellan medlemsstaterna och vid kommissionen. I det ingår att få tillgång till jämförbara underliggande uppgifter så att det blir lättare att mäta framsteg som gjorts vad gäller tillståndet i havsmiljön.

¹⁷ [sustainable_blue_economy_partnership_strategic_research_and_innovation_agenda_2024.pdf](#), s. 8.

¹⁸ Restore our Ocean and Waters - Europeiska kommissionen.

Kommissionen **godtar** denna rekommendation.

Kommissionen har redan samarbetat med medlemsstaterna för att förbättra harmoniseringen av övervakning och rapportering genom den gemensamma genomförandestrategin för havsmiljödirektivet. Kommissionen kommer att fortsätta att arbeta med medlemsstaterna för att ytterligare förbättra detta. Kommissionen håller på att utvärdera havsmiljödirektivet och kommer också att överväga övervaknings- och rapporteringsskyldigheter i detta arbete. Kommissionen kan föreslå nödvändiga ändringar av lagstiftningen. Emellertid kan kommissionen inte föregripa resultatet av konsekvensbedömningen. Genom ramprogram för forskning och innovation har EU finansierat en portfölj med projekt som bland annat syftar till att harmonisera övervakningen och bedömningen av plastföroreningar. [Den strategiska planen för Horisont Europa 2025–2027](#) omfattar också behovet att ta itu med och övervaka föroreningar av sötvatten och havsvatten från källa till hav. Kommissionen strävar kontinuerligt efter att stärka kopplingen mellan forskning och beslutsfattande och genomförande, och man stöder starkt användningen av projektresultat i genomförandet av havsmiljödirektivet.