

U 31/2023 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 1 juni 2023 till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) nr 1406/2002 samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 24 augusti 2023

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Regeringsråd Katja Viertävä

24.8.2023

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM EUROPEISKA SJÖSÄKERHETSBYRÅN OCH OM UPPHÄVANDE AV FÖRORDNING (EG) NR 1406/2002**1 Bakgrund**

Europeiska kommissionen antog den 1 juni 2023 ett förslag om upphävande av förordningen om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå och om ersättande av den med en ny förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrå (COM(2023) 269 final).

Förslaget är en del av kommissionens så kallade sjöfartspaket, där det föreslås att fem rättsakter ses över i syfte att modernisera EU:s regler om sjösäkerhet och förhindrande av föroreningar förorsakade av fartyg och för att säkerställa att EU har behövliga verktyg för att främja en ren och modern sjöfart. Syftet med sjöfartspaketet är att säkerställa att EU:s sjöfartssektor är ändamålsenlig och uppnår de mål som satts för den. Sammantaget utgör dessa förslag grunden för att få till stånd en effektiv, hållbar och säker sjöfart och sjötransport i och utanför EU:s vatten, till förmån för allmänheten, kustsamhällen, havsmiljön och friska hav. Kommissionens övriga förslag gäller följande rättsakter: 1) direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (COM(2023) 272 final), 2) direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (COM(2023) 271 final), 3) direktiv 2009/18/EG utredning av olyckor i sjötransportsektorn (COM(2023) 270 final) och 4) direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser (COM(2023) 273 final).

Kommissionens förslag (COM(2023) 269 final) gäller upphävande av förordningen om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå och ersättande av den med en ny förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrå, *nedan Emsa-förordningen*.

Genom förordning (EG) 1406/2002, som föreslås bli upphävd, inrättades Europeiska sjösäkerhetsbyrå (Emsa), vars syfte är att skapa en hög, enhetlig och effektiv nivå på sjösäkerheten i Europeiska unionen. Emsa inrättades 2002 efter sjöfartsolyckorna med Prestige och Erika. Dess särskilda syfte är att stödja Europeiska kommissionen och medlemsstaterna vid tillämpningen och övervakningen av EU:s lagstiftning om sjösäkerhet. Dessutom genomför Emsa besök och inspektioner i medlemsstaterna och bistår vid tillsynen över genomförandet och underlättar därmed ett effektivt och ändamålsenligt genomförande av reglerna.

Emsa underhåller också Europeiska unionens datacentral för långdistansidentifiering och -spårning av fartyg och unionens system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet). Byrån kan också erbjuda driftstöd genom att bistå vid undersökningen av sådana olyckor där det har inträffat dödsfall eller allvarliga personskador.

Emsas uppgifter har utvidgats sedan 2002 och byrån erbjuder nu tekniskt, vetenskapligt och operativt bistånd på flertalet områden med anknytning till sjöfart, särskilt i samband med den gröna omställningen och digitaliseringen. Förordningen har ändrats fem gånger efter 2002, i huvudsak på grund av ändringar i EU:s sjöfartslagstiftning. Emsas uppdrag sågs senast över 2013, med undantag av den ändring som gällde kustbevakningarnas samarbete.

Kommissionen har ansett att byråns uppdrag behöver revideras eftersom 1) det inte återspeglar Emsas nuvarande verksamhetsområde på ett korrekt sätt på grund av de föränderliga behoven inom sjöfartssektorn och EU:s nya regelverk på området, 2) de administrativa och finansiella bestämmelserna för uppdraget inte återspeglar EU:s senaste regelverk om styrning av byråer, 3) byrån kommer att ha ansträngda resurser för att fullgöra både sina nuvarande uppgifter och de nya uppgifter och verksamheter som följer av behoven inom sektorn, till exempel i samband med den gröna omställningen, eller lagstiftningsutvecklingen, till exempel det nya sjöfartspaketet.

2 Förslagets syfte

Förslagets syfte är att uppdatera Emsas uppdrag för att bättre återspegla byråns växande roll för att stödja flertalet områden med anknytning till sjöfart. Till dessa hör bland annat säkerhet, förhindrande av förorening av miljön samt miljöskydd, klimatåtgärder, skyddsåtgärder, övervakning av havsområden och krishantering samt digitalisering. I det reviderade uppdraget beaktas inte bara de uppgifter som kommissionen och medlemsstaterna har anvisat byrån från och med 2013, utan också de nya uppgifter i anslutning till säkerhet och hållbarhet som följer av det föreliggande sjöfartspaketet. På så vis framtidssäkras byrån genom att förutse särskilt digitaliseringen och automatiseringen.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Strävan med förslaget är att uppdatera Emsas uppdrag så att det börjar motsvara de förändringar som inträffat i sjöfartens omvärld samt bättre återspegla de nya uppgifter som följer av förslagen till direktivändringar i sjöfartspaketet som en del av det reviderade uppdraget. Emsa roll för att stödja medlemsstaterna stärks också när det handlar om att producera, analysera och dela data.

I den nya förordningen föreslås byrån få uppgifter i anslutning till sjösäkerheten som går ut på att övervaka framstegen med sjötransporternas säkerhet i unionen och genomföra riskanalyser. Dessutom ska byrån även i fortsättningen bistå kommissionen med att utveckla och underhålla olika databaser.

Strävan med den nya förordningen är att stärka byråns roll i skötseln av uppgifter med anknytning till hållbarhet. Byråns föreslås bland annat få i uppgift att övervaka framstegen när det gäller att minska koldioxidutsläppen i sjöfartssektorn samt skyldighet att vart tredje år rapportera till kommissionen om insatserna för att minska växthusgasutsläppen och eventuella rekommendationer som den kan ha gett.

Enligt förslaget ska byråns styrelse (*administrative board*) få en ny benämning (*management board*). Sammansättningen motsvarar den nuvarande styrelsen. Dessutom föreslås det att en ny direktion (*executive board*) inrättas för att bistå styrelsen. Direktionen ska bestå av styrelsens ordförande, kommissionens företrädare i styrelsen och tre andra ledamöter som utses av styrelsen bland dess ledamöter med rösträtt. Den verkställande direktören ska delta i direktionens sammanträden, men ska inte ha rösträtt.

I den nya förordningen förtydligas också rättsaktens struktur (t.ex. genom att distinktionen mellan primära uppgifter och tilläggsuppgifter avskaffas och nya uppgifter införs i byråns olika verksamhetsområden). Således innehåller den nya förordningen de uppgifter som angavs i byråns tidigare uppdrag samtidigt som den innehåller de nya uppgifterna och uppdaterar de administrativa och finansiella bestämmelserna och anpassar dem till den nya ramen.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna

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, och EU har därför rätt att agera enligt fördraget genom att inrätta en europeisk sjösäkerhetsbyrå. Enligt artikel 100.2 i EUF-fördraget får unionslagstiftaren fastställa lämpliga bestämmelser för sjöfart. Enligt artikel 91.1 a i EUF-fördraget har unionen befogenhet att på transportområdet fastställa gemensamma regler för internationella transporter. Kommissionen anser att mot bakgrund av detta skulle den föreslagna förordningen grundas på artikel 100.2 i EUF-fördraget, som har varit den rättsliga grunden för förordning (EG) nr 1406/2002. Statsrådet anser att den rättsliga grunden för förslaget är ändamålsenlig.

På förslaget tillämpas normal lagstiftningsordning enligt artikel 294 i EUF-fördraget. Rådet beslutar om saken med kvalificerad majoritet.

Kommissionen har konstaterat att subsidiaritetsprincipen iakttas fullt ut eftersom det behövs en EU-insats för att bistå medlemsstaterna och kommissionen när det gäller att uppnå den nivå på sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd av den marina miljön som krävs inom EU. Kommissionen anser också att förslaget är proportionerligt eftersom detta är det enda sättet att få till stånd de nödvändiga ändringarna av byråns uppdrag. Statsrådet instämmer i kommissionens åsikt om att förslaget är förenligt med proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna.

5 Förslagets konsekvenser

Förordningen bedöms inte ha några direkta konsekvenser för de nationella myndigheternas verksamhet, utan konsekvenserna följer av de andra förslagen i sjöfartspaketet. Förordningen bedöms inte heller i princip ha några direkta konsekvenser för lagstiftningen.

Förslaget bedöms inte ha några betydande ekonomiska konsekvenser på nationell nivå. Kommissionen uppskattade att förslaget till förordning förutsätter en tilläggsfinansiering på 50,997 miljoner euro och 33 ytterligare tjänster för återstoden av den fleråriga budgetramperioden (2021–2027) för att säkerställa att Emsa har de resurser som krävs för att genomföra sitt reviderade uppdrag. Enligt kommissionen är det möjligt att täcka tilläggsfinansieringen genom omfördelningar under rubrik 1. Under den kommande budgetramperioden (2028–2034) behövs dessutom enligt kommissionens uppskattning tilläggsfinansiering på 169,156 miljoner euro för Emsa.

6 Förslagets förhållande till grundlagen samt till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Kommissionen har bedömt att revideringen har i sig inga direkta konsekvenser för de grundläggande rättigheterna. De data som samlas in av och för byrån är statistiska data, medan alla data som samlas in för sjöfolk anonymiseras. Artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna ("skydd av personuppgifter") påverkas därför inte. Andra grundläggande rättigheter påverkas inte heller av förslaget. Nationellt bedöms förslaget inte ha något förhållande till grundlagen.

7 Ålands behörighet

Enligt 27 § 1 mom. 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten.

Trots att förslaget gäller sjösäkerhetsbyråns roll och uppgifter, så är det i sista hand fråga om att förbättra sjösäkerheten och således om åtgärder som berör handelssjöfarten. Således anses förslaget höra till rikets behörighet. Sjöfarten har särskilt stor betydelse för Åland.

8 Behandlingen av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de andra medlemsstaternas ståndpunkter

Förslagen kommer att behandlas i rådets arbetsgrupp för sjöfart. Sjöfartspaketet presenteras i arbetsgruppen första gången den 7 juni 2023. Olycksutredningsdirektivet började behandlas först. Emsa-förordningen är sannolikt det sista förslaget som börjar behandlas i slutet av 2023.

Europaparlamentet har ännu inte börjat behandla förslagen. Ansvarigt utskott för förslagen är transport- och turismutskottet TRAN. Rapportören är ännu inte känd.

9 Den nationella behandlingen av förslaget

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Utkastet till U-skrivelse behandlades i ett skriftligt förfarande i transportsektionen (EU22) under kommittén för EU-ärenden den 26–30.6.2023.

På grund av den strama tidtabellen bereddes det först en separat E-skrivelse om sjöfartspaketets olycksundersökningsdirektiv (E 8/2023 rd), som behandlades i ett skriftligt förfarande i transportsektionen den 13–16 juni 2023 och överlämnades till riksdagen den 19 juni 2023.

U-skrivelser om samtliga fem förslag i sjöfartspaketet kommer att lämnas till riksdagen den 24 augusti 2023.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet understöder kommissionens mål att genom sjötransportpaketet se över EU-reglerna om sjösäkerhet och hållbarhet i syfte att modernisera dem och i syfte att säkerställa att EU har behövliga verktyg för att kunna främja en ren och modern sjöfart.

Statsrådet anser att det är bra att den tilläggsfinansiering som förslagen kräver kan skötas genom omfördelningar under den nuvarande fleråriga budgetramen (2021–2027). Efter den nuvarande fleråriga budgetramen bör det överenskommas separat om finansieringen av förslaget i samband med beredningen av den kommande fleråriga budgetramen.

Enligt statsrådets åsikt vore det bra att beakta att byrån ges ett tillräckligt uppdrag och tillräckliga resurser för att sköta de nya uppgifterna enligt sjöfartspaketet när förordningen uppdateras. Statsrådet anser det fortfarande viktigt att Emsa anvisas tillräckliga resurser för de nya uppgifter som hänför sig till den gröna omställningen. Samtidigt anser statsrådet emellertid att byråns budget och antal anställda inte bör överdimensioneras utan att uppgifterna kan skötas så kostnadseffektivt som möjligt. Dessutom bör man beakta att Emsas roll även i fortsättningen är att vara en byrå som stödjer medlemsstaterna.

Statsrådet betonar att när Emsa-förordningen uppdateras bör strävan vara att säkerställa att byrån har möjligheter att stödja medlemsstaterna inte bara med att förhindra föroreningar förorsakade av fartyg utan också med att bekämpa miljörisker förorsakade av vrak. Dessutom anser statsrådet att det är bra att Emsa-förordningen utvecklas så att den ger byrån en tydlig förpliktelse att på medlemsstaternas begäran dela data som finns i Emsas informationssystem med dem i syfte att genomföra kustbevakningsuppgifter. Statsrådet anser det viktigt att stärka Emsas roll

vid utarbetandet av riskanalyser för europeiska havsområden, särskilt när det gäller risker för miljöskador. En större roll för Emsa i stödet till medlemsstaterna när det handlar om att producera, analysera och dela data kan enligt statsrådets åsikt understödvas.

Statsrådet anser det viktigt att man under det fortsatta arbetet beaktar att befogenhet som tillkommer byråns styrelse inte utan grund överförs i alltför stor utsträckning till den nya direktion (*executive board*) som kommer att inrättas enligt förslaget till förordning och som består av endast en del av styrelseledamöterna.