EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 16.11.2020
COM(2020) 732 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE

merellä tapahtuvan öljyn- ja kaasunporaustoiminnan turvallisuudesta ja direktiivin 2004/35/EY muuttamisesta 12 päivänä kesäkuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2013/30/EU täytäntöönpanon arvioinnista

{SWD(2020) 269 final}

Tiivistelmä

1 JOHDANTO ... 3
2 TOIMEN TAUSTA ... 3
3 MENETELMÄ ... 3
4 ANALYYSI ... 4
4.1 Direktiivin täytäntöönpano jäsenvaltioissa ... 4
4.2 Yleisön osallistuminen uusien toimilupa-alueiden vapauttamiseen ... 4
4.3 Toimivaltaisen viranomaisen nimittäminen ... 4
4.4 EU:n ulkopuolisten turvallisuustoimien riippumaton todentaminen ... 5
4.5 Työntekijöiden osallistumista suuronnettomuuksien ehkäisemiseen koskevat järjestelyt, jotka liittyvät ilmiantajien suojeluun ja kolmikantaneuvottelumekanismeihin ... 5
4.6 Vaaratilanteista ilmoittamisen avoimuus – onnettomuuksista ilmoittamista koskeva täytäntöönpanoasetus ... 5
4.7 Hätävalmiutta ja hätätoimia koskevat järjestelyt ... 6
4.8 Mahdollisuus antaa varoittavia seuraamuksia velvoitteiden rikkomisesta ... 6
4.9 Merellä toimivien öljyn- ja kaasuntuottajien vastuu, korvausvaatimukset ja taloudelliset turvajärjestelyt ... 7
4.9.1 Vastuu ... 7
4.9.2 Korvausvaatimusten käsittely ... 8
4.9.3 Jäsenvaltioiden toteuttama täytäntöönpano ja niiden sääntöjen tehokkuus ... 9
4.10 Laitteistojen käytöstä poistaminen ... 10
4.10.1 Direktiivi ja käytöstä poistaminen ... 10
4.10.2 Yleissopimus Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelusta (OSPAR) ... 10
4.10.3 Päätelmät ja etenemisvaihtoehdot ... 11
4.11 Liikkuvien porausyksiköiden vastavuoroinen tunnustaminen ... 11
5 PÄÄTELMÄT JA SEURANTA ... 13

Tiivistelmä

Merellä tapahtuvan öljyn- ja kaasunporaustoiminnan turvallisuudesta annetun direktiivin, jäljempänä ’OSD-direktiivi’ (Offshore Safety Directive), kohteena on avomerellä tapahtuvasta öljyn- ja kaasunporaustoiminnasta aiheutuva onnettomuusriski. Direktiivissä käsitellään myös toiminta- ja palautumismekanismeja siinä tapauksessa, että ennaltaehkäisevät toimenpiteet ovat epäonnistuneet. Direktiivi koskee pääasiassa, muttei yksinomaan, niitä 16 jäsenvaltiota, joissa harjoitetaan luvanvaraista öljyn- ja kaasunporaustoimintaa.

Tämä direktiivin täytäntöönpanoa koskeva arviointi perustuu sidosryhmien kanssa järjestettyihin perinpohjaisiin keskusteluihin, työpajoihin, laajaan julkiseen kuulemiseen sekä komission omiin näkemyksiin ja asiantuntemukseen. Arviointi paneutuu direktiivin säännösten lisäksi sidosryhmien valmisteluvaiheessa esille ottamiin kysymyksiin. Analyysi osoittaa, että direktiivissä hyödynnetään nykyisiä kansainvälisiä parhaita käytäntöjä, jotka koskevat riskinhallintaa, ja sillä on parannettu hätävalmiutta alalla.

Direktiivin täytäntöönpanon määräaikana jäsenvaltioille oli heinäkuu 2015, mutta toimialan siirtymäjärjestelyjä sovellettiin heinäkuuhun 2018 asti. Jäsenvaltioiden kansallisista säännöistä ja lainsäädännöstä toimittamien ilmoitusten perusteella suurin osa direktiivin toimenpiteistä on toteutettu. Ennen kaikkea alalla on otettu käyttöön riskinhallintaa koskevia velvoitteita, ja jokaisesta merellä sijaitsevasta laitteistosta tehdään yksityiskohtainen riskiraportti. Kukin jäsenvaltio on nimittänyt toimivaltaisen asiantuntijaviranomaisen, jolla on laajat valvontavaltuudet.

Komissio on julkaissut kolme vuosikertomusta avomerellä tapahtuvan öljyn- ja kaasunporaustoiminnan turvallisuudesta EU:ssa. Niiden ja muiden tietojen pohjalta voidaan kehittää riskien perustaso, mutta on liian aikaista määritellä merellä tapahtuvan toiminnan turvallisuustoimien suuntauksia. On selviä merkkejä siitä, että direktiivin tavoitteet saavutetaan saattamalla direktiivi osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä. Toimiala ja jäsenvaltiot noudattavat vaatimuksia tiukasti, mutta tulkinnassa on joitakin eroja. Useimpia avoimia kysymyksiä voidaan käsitellä nykyisillä yhteyskäytännöillä, esimerkiksi merellä tapahtuvasta öljyn- ja kaasunporauksesta Euroopan unionissa vastaavien viranomaisten ryhmän (EUOAG) kautta. Joitakin käytännöistä on kuitenkin tarkasteltava edelleen, erityisesti taloudellista vastuuta ja korvausmekanismeja.

Jäsenvaltiot ja toimiala olivat direktiiviin ja sen nykyiseen soveltamisalaan enimmäkseen tyytyväisiä, mutta ympäristöalan kansalaisjärjestöjen arvio oli vaihtelevampi, ja ne vaativat joidenkin toimenpiteiden tiukentamista. Kaikki sidosryhmät korostavat direktiivin mukanaan tuomien muutosten voimakkuutta ja toteavat, että ennen lainsäädännön muutosten harkitsemista tarvitaan enemmän aikaa ja seurantaa.

Yleisesti ottaen vastuuta ja korvauksia, liikkuvien porausyksikköjen vastavuoroista tunnustamista jäsenvaltioiden eri lainkäyttöalueilla sekä kiinteiden tuotantolauttojen siirtämistä koskevissa kysymyksissä tarvitaan mahdollisesti jatkotoimia.

1 JOHDANTO

OSD-direktiivissä vahvistetaan kaikkialla EU:ssa sovellettavat turvallisuutta, ympäristönsuojelua ja hätätoimia koskevat vähimmäisvaatimukset. Direktiivi tuli voimaan 19. heinäkuuta 2013. Jäsenvaltioiden piti saattaa direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöään viimeistään 19. heinäkuuta 2015, ja toimialan siirtymäkausia sovellettiin 19. heinäkuuta 2018 saakka.

Kaikki jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet saattaneensa OSD-direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöään. Komissio on tarkastanut jäsenvaltioiden kansalliset lainsäädäntötoimenpiteet arvioidakseen direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä.

2 TOIMEN TAUSTA

OSD-direktiivin 40 artiklan mukaisesti komissio arvioi kokemukset tämän direktiivin täytäntöönpanosta ottaen asianmukaisesti huomioon toimivaltaisten viranomaisten toimet ja kokemukset. Komissio arvioi, onko jäsenvaltioiden täytäntöön panemalla direktiivillä saavutettu tavoite varmistaa turvallinen toiminta ja välttää suuronnettomuudet tai liialliset vaaratilanteet. Komissio antaa sitten Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen arvioinnin tuloksista.

Pitäen direktiivin tavoitteita vertailukohtana, erityisesti merellä tapahtuvan öljyn- ja kaasunporaustoiminnan turvallisuuden ja ympäristönsuojelun riittävän tason varmistamisen osalta, komissio on tarkistanut,

– onko direktiivin päätavoitteet saavutettu ja jos ei ole, ovatko direktiivin muuttaminen tai muut lainsäädäntöaloitteet aiheellisia
– onko lainsäädännöllisiä puutteita, joihin on puututtava merellä tapahtuvan öljyn- ja kaasunporaustoiminnan turvallisuuden parantamiseksi
– aiheuttavatko tietyt direktiivin säännökset kohtuutonta rasitusta jäsenvaltioille tai alalle ja olisiko niiden poistamista harkittava
– onko EU:ssa merellä tapahtuvan toiminnan sääntelyrakenne ja turvallisuustaso yhdenmukaistettu direktiivillä riittävästi suhteessa jäsenvaltioiden toiminnan tasoon
– onko direktiivi tehokas, tuloksellinen, johdonmukainen ja relevantti ja tuottaako se EU:lle riittävästi lisäarvoa.

3 MENETELMÄ

Komissio teki analyysinsa käyttäen useita eri informaatiokanavia. Direktiivistä saatujen erilaisten kokemusten keräämiseksi asiantuntijoita ja yleisöä pyydettiin osallistumaan tietopohjan luomiseen. Asiantuntijapuolella komissio hyödynsi komission päätöksellä perustettua merellä tapahtuvasta öljyn- ja kaasunporauksesta Euroopan unionissa vastaavien viranomaisten ryhmää (EUOAG).[1] EUOAG:ssa edustettuina olevien jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset valvovat merellä tapahtuvaa öljyn- ja kaasunporaustoimintaa ja siihen liittyviä toimintapoliittisia kysymyksiä.

[1] Komission päätös, annettu 19 päivänä tammikuuta 2012, avomerellä tapahtuvasta öljyn- ja kaasunporauksesta Euroopan unionissa vastaavien viranomaisten ryhmän perustamisesta. EUVL C 18/8, 21.1.2012.

Tietopohjan täydentämiseksi komissio on järjestänyt kattavaan kyselyyn perustuvan laajan julkisen kuulemisen, joka koskee sekä direktiiviä että onnettomuuksien ilmoittamisesta annettua täytäntöönpanoasetusta[2]. Kaikkia asianomaisia osapuolia, myös yrityksiä ja julkisia tahoja, pyydettiin esittämään näkemyksiä ja kommentteja. Jäsenvaltiot ja toimialajärjestöt ovat jakaneet yksityiskohtaisia tietoja komission kanssa, ja kansalaisjärjestöt ovat osallistuneet keskusteluihin aktiivisesti.

Komissio pani merkille direktiivin täytäntöön panneiden jäsenvaltioiden kokemukset – sekä direktiivin säännösten täytäntöönpanosta vastaavien toimivaltaisten viranomaisten että jäsenvaltioiden oikeudellisissa puitteissa toimivien merellä olevien laitteistojen omistajien ja toiminnanharjoittajien kokemukset.

Tässä kertomuksessa esitetään yhteenveto komission tekemistä tärkeimmistä päätelmistä ja keskitytään mahdollisiin seurantakohteisiin. Kertomuksen liitteenä on komission yksiköiden valmisteluasiakirja (SWD), joka ohjaa lukijaa järjestelmällisesti direktiivin artiklojen arvioinnissa. Osaa jäljempänä mainituista aloista voi olla tarpeen analysoida tarkemmin, jotta voidaan pohtia mahdollisia muutoksia tai uuden lainsäädännön laatimista tulevaisuudessa.

4 ANALYYSI

4.1 Direktiivin täytäntöönpano jäsenvaltioissa

Komission tekemä arviointi on osoittanut, että OSD-direktiivin täytäntöönpanon yleinen laatu ja täydellisyys Euroopan unionissa ovat tyydyttäviä. Jäsenvaltioissa saavutetun täytäntöönpanon yhtenäisyys ja laatu vaihtelevat kuitenkin huomattavasti. Jäsenvaltiot ovat soveltaneet erilaisia lähestymistapoja direktiivin täytäntöönpanoon. Tässä kertomuksessa keskitytään niihin direktiivin artikloihin, joilla on suurin vaikutus merellä tapahtuvan toiminnan turvallisuuteen. Tämän kertomuksen liitteenä olevassa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa annetaan lisätietoja arvioinnista, joka koskee kunkin direktiivin artiklan täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa.

4.2 Yleisön osallistuminen uusien toimilupa-alueiden vapauttamiseen

Komissio ehdottaa, että jäsenvaltiot julkaisevat ohjeet, joiden tarkoituksena on kannustaa yleisöä osallistumaan kuulemisiin ja helpottaa osallistumista. Lisäksi jäsenvaltioiden järjestelyillä olisi varmistettava, että kuullut voivat luottaa siihen, että heidän näkemyksensä otetaan asianmukaisesti huomioon päätöksentekoprosessissa. Komissio katsoo, että direktiivin säännökset julkisen kuulemisen edistämiseksi ovat asianmukaisia ja riittäviä.

4.3 Toimivaltaisen viranomaisen nimittäminen

Vaikuttaa siltä, että direktiivin toimenpiteet, jotka koskevat toimivaltaisen viranomaisen nimittämistä, ovat asianmukaisia tarkoitukseensa nähden. On kuitenkin epäselvää, onko

[2]Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1112/2014. EUVL L 302/1, 22.10.2014.

kyseisten viranomaisten riippumattomuus jäsenvaltion muiden viranomaisten taloudellisista eduista saavutettu riittävästi ja asianmukaisesti kaikissa maissa. Kun otetaan huomioon turvallisuuden ja ympäristönsuojelun merkitys merialueiden hoidossa, merellä tapahtuvasta toiminnasta vastaavien toimivaltaisten viranomaisten riippumattomuus on yleistä etua koskeva asia.

4.4 EU:n ulkopuolisten turvallisuustoimien riippumaton todentaminen

Näyttää siltä, että jäsenvaltioiden toteuttamaa laitteistojen ja porausreikien riippumatonta todentamista koskevia direktiivin säännöksiä ei tarvitse muuttaa. Parhaiden käytäntöjen optimoimiseksi olisi hyödyllistä koota yhteen kaikki saatavilla olevat toimialan ja sääntelyviranomaisten ohjeet ja levittää niitä EUOAG:n kautta.

Komissio katsoo, että EU:n ulkopuolisia turvallisuustoimia koskevissa säännöksissä esitetyt vaatimukset ovat asianmukaiset. Sen varmistaminen, että EU:n toiminnanharjoittajat soveltavat turvallisuussääntöjä johdonmukaisesti toiminnassaan muualla maailmassa, on kuitenkin edelleen jäsenvaltioiden yhteistyön varassa. Jäsenvaltiot voivat harkita niiden mekanismien tutkimista, joita ne käyttävät toiminnanharjoittajien turvallisuuden hallinnan tehokkuuden todentamiseen näiden maailmanlaajuisessa toiminnassa.

4.5 Työntekijöiden osallistumista suuronnettomuuksien ehkäisemiseen koskevat järjestelyt, jotka liittyvät ilmiantajien suojeluun ja kolmikantaneuvottelumekanismeihin

Ilmoitusten luottamuksellisuuden varmistavat mekanismit toimivat tarkoituksenmukaisesti, sillä niiden avulla työntekijöiden on helpompi ottaa suoraan yhteyttä alueensa toimivaltaiseen viranomaiseen. Järjestelyihin ei ehdoteta muutoksia, mutta toimivaltaisten viranomaisten ja EUOAG:n olisi edelleen otettava vastaan ammattiliittojen ja muiden työntekijöiden edustajien neuvoja järjestelyjen toimivuudesta koko EU:ssa.

Komissio toteaa myös, että kolmikantaneuvotteluihin liittyvät toimenpiteet saavat huomattavaa kannatusta ja että kolmikantakulttuuri on paranemassa. Komissio ei katso, että muutoksia olisi tehtävä tässä suhteessa.

4.6 Vaaratilanteista ilmoittamisen avoimuus – onnettomuuksista ilmoittamista koskeva täytäntöönpanoasetus

Komissio antoi direktiivin perusteella delegoituna säädöksenä täytäntöönpanoasetuksen onnettomuuksien ilmoittamisesta. Se kattaa toiminnanharjoittajien ja omistajien ilmoitukset jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille sekä toimivaltaisten viranomaisten ilmoitukset komissiolle ja yleisölle. Järjestelmä velvoittaa tiukasti kaikki velvolliset toimijat, jäsenvaltiot ja komission kokoamaan tiedot kaikista asetuksessa tarkoitetuista vaaratilanteista EU:n vesillä (mukaan lukien läheltä piti -tilanteet).

Vuosien 2016, 2017 ja 2018 kertomusten julkaisemisen jälkeen komissio totesi, että EU:n laajuinen onnettomuuksien raportointijärjestelmä on merkittävä edistysaskel

toimialan avoimuudessa maailmanlaajuisesta näkökulmasta. Edellisten vuosien tapaan vuonna 2018 ei ilmoitettu kuolonuhreista, mutta loukkaantumisia tapahtui 10 ja vakavia loukkaantumisia 17. Toimivaltaisten viranomaisten kertomusten mukaan Yhdistyneessä kuningaskunnassa onnettomuuksien määrä kasvoi merkittävästi, mikä edellyttää sekä syiden perusteellista analysointia että toimivaltaisten viranomaisten seurantatoimia. Komissio pyrkii tekemään yhteistyötä Yhdistyneen kuningaskunnan kanssa turvallisuustason palauttamiseksi edellisvuosien tasolle.

Kaikkien toimijoiden on edelleen varmistettava järjestelmän tehokkuus eli kattava, nopea ja tarkka raportointi. Luokittelu vaikuttaa tällä hetkellä riittävältä. EUOAG:n on seurattava järjestelmää, toimittava kansalaisyhteiskunnan keskustelukumppanina ja varmistettava järjestelmän mukauttaminen ajan mittaan uuden teknologisen kehityksen mukaisesti. Jos sidosryhmät voivat perustella tällaisia muutoksia, EUOAG:lle ja komissiolle olisi ilmoitettava siitä.

4.7 Hätävalmiutta ja hätätoimia koskevat järjestelyt

Toiminnanharjoittajien ja omistajien sisäisiä hätäsuunnitelmia koskevat vaatimukset näyttävät toimivan suunnitellusti. Komissio ei ehdota mitään muutoksia nykyisiin järjestelyihin. On odotettavissa, että sääntelyviranomaiset ja työmarkkinaosapuolet suosittelevat laajempia harjoituksia, jotka sisältävät myös rajat ylittäviä tekijöitä, niiden jo toteuttamien järjestelyjen testaamisen lisäksi. Jäsenvaltioiden asianomaisten sääntelyviranomaisten on kiinnitettävä erityistä huomiota laitteistokohtaisten hätäsuunnitelmien tehokkuuteen.

Komissio on alkanut arvioida, ovatko jäsenvaltioiden kansalliset hätäsuunnitelmat direktiivin mukaisia, sekä auttaa jäsenvaltioita parantamaan ja päivittämään ulkoisia hätäsuunnitelmiaan. Tarkoituksena on kannustaa vierekkäisiä rannikkovaltioita toteuttamaan rajat ylittäviä harjoituksia.

Olisi hyödyllistä, jos komissio ja Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) tekisivät arviointeja jäsenvaltioiden harjoituksista, jotta rajat ylittävän yhteistyön tehokkuuden arvioinnilla olisi alueellisesti edustava perusta.

4.8 Mahdollisuus antaa varoittavia seuraamuksia velvoitteiden rikkomisesta

Komissio toteaa, että jäsenvaltioilla on monia erilaisia lähestymistapoja rikosten ja velvoitteiden rikkomisten syytteeseenpanoon. Siviili- ja rikosoikeuspolitiikan ja menettelyjen osalta ei anneta suosituksia direktiivin muuttamiseksi.

Jäsenvaltioiden on kuitenkin harkittava toimia velvoitteiden rikkomisesta määrättävien taloudellisten seuraamusten tason nostamiseksi. Näin varmistetaan, että seuraamukset vastaavat yleistä etua ja EU:n vesillä tapahtuvan suuronnettomuuden mahdollisia seurauksia riippumatta siitä, kuinka vakavaksi onnettomuus laajenee.

Direktiivin mukaan luvat myöntävien viranomaisten on otettava huomioon hakijoiden valmiudet ehkäistä suuronnettomuuksia. Vaikka komissio onkin tyytyväinen siihen, että viime aikoina ei ole tapahtunut katastrofaalisia onnettomuuksia, toimivaltaisia viranomaisia kannustetaan direktiivin mukaisesti antamaan riippumattomia asiantuntijaneuvoja kaikilla toimilupakierroksilla.

4.9 Merellä toimivien öljyn- ja kaasuntuottajien vastuu, korvausvaatimukset ja taloudelliset turvajärjestelyt

4.9.1 **Vastuu**

Direktiivin 39 artiklan mukaan komissio laatii Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksia vastuusta, korvausvaatimuksista onnettomuuksien jälkeen, merellä toimivien luvanhaltijoiden taloudellisista turvajärjestelyistä ja rikosoikeuden soveltamisen hyödyllisyydestä. Komissio toimitti vuonna 2015 nämä kertomukset ja komission yksiköiden valmisteluasiakirjan, johon sisältyi perusteellinen analyysi direktiivissä esitettyjen vaatimusten mukaisesti.

Euroopan parlamentti antoi vuoden 2016 lopussa näitä kysymyksiä koskevan päätöslauselman[3], jossa se otti huomioon komission kertomuksen. Pyytämällä tekemään perusteellisen lisäanalyysin mahdollista uutta lainsäädäntöä varten Euroopan parlamentti käynnisti selvityksen useista vastuuseen liittyvistä osa-alueista, joita se piti epäjohdonmukaisesti säänneltyinä EU:ssa.

Direktiivin 40 artiklan kertomusta koskevien vaatimusten osalta Euroopan parlamentti pyysi komissiota kiinnittämään huomiota parlamentin päätöslauselmassa esitettyihin ehdotuksiin ja aloitteisiin, kun tämä laatii direktiivin täytäntöönpanoa koskevaa kertomusta. Näin ollen komissio esittelee jäljempänä tärkeimmät seikat.

Vastuuta koskevat säännöt ja lainsäädäntö vaihtelevat huomattavasti, mikä heijastaa erilaista kulttuurista ja historiallista kehitystä eri jäsenvaltioissa. Vastuuta koskevilla säännöksillä voi olla suuri vaikutus, ja ne voivat aiheuttaa kustannuksia onnettomuuden jälkeen, mikä vaikuttaa yritysten toimintatapaan eri lainkäyttöalueilla. Pannessaan direktiiviä täytäntöön jäsenvaltiot eivät yleensä antaneet erityisiä vastuuta, taloudellisia turvajärjestelyjä ja korvausvaatimuksia koskevia säännöksiä. Näyttää siltä, että näitä asioita käsitellään yleensä laajemmalla tasolla sovellettavissa siviililaeissa.

Eri lähestymistavoissa on erotettava toisistaan ankara vastuu ja tuottamuksellinen vastuu. Ankara vastuu tarkoittaa, että vastuulliseksi katsottu osapuoli voidaan määrätä maksamaan korvauksia, vaikka se olisi soveltanut kaikkia sääntöjä ja turvatoimenpiteitä. Sen sijaan tuottamuksellinen vastuu voi johtaa taloudelliseen korvaukseen vain siinä tapauksessa, että onnettomuuden syynä on ollut vakava huolimattomuus tai aikomus.

Jäsenvaltioiden vastuuta ja korvauksia koskevat säännöt voivat johtaa hyvin erilaisiin maksuihin merellä olevien laitteistojen toiminnanharjoittajille ja omistajille. Maksujen määräytyminen riippuu seuraavista mahdollisista periaatteista:

Yleinen kehys:

[3] Merellä tapahtuvaan öljyn- ja kaasunporaustoimintaan liittyvä vastuu, korvaukset ja taloudelliset turvajärjestelyt. Euroopan parlamentin päätöslauselma 1. joulukuuta 2016 merellä tapahtuvaan öljyn- ja kaasunporaustoimintaan liittyvästä vastuusta, korvauksista ja taloudellisista turvajärjestelyistä (2015/2352(INI)). EUVL C 224, 27.6.2018, s. 157.

– Merellä tapahtuvaa toimintaa koskevia, toimialakohtaisia tai yleisiä sääntöjä voidaan soveltaa.
– Jotkin jäsenvaltiot eivät ole antaneet selvää lainsäädäntöä vastuusta, josta päättävät siinä tapauksessa kansalliset tuomioistuimet.

Erityispiirteet:

- Direktiivissä edellytetty luvanhaltijan vastuu. Useimmat jäsenvaltiot (vaikkakaan eivät kaikki) ovat panneet täytäntöön tämän olennaisen säännöksen.
- Ankara vastuu verrattuna tuottamukselliseen vastuuseen. Jotkin jäsenvaltiot säätivät tuottamuksellisesta vastuusta, jossa todistustaakka virheestä on vastaajalla (esimerkiksi merellä olevan laitteiston omistaja) tai kantajalla (esimerkiksi veden ja rantojen puhdistusta vaativa hallitus).
- Onnettomuudesta vastuussa olevan yrityksen on useimmissa jäsenvaltioissa korvattava henkilö- ja omaisuusvahinkojen lisäksi myös ympäristön pilaantuminen.
- Lisäksi joissakin jäsenvaltioissa voidaan vaatia korvausta puhtaasta taloudellisesta menetyksestä (esimerkiksi kalastajille).
- Joissakin jäsenvaltioissa taloudellista korvausta maksetaan vain henkilö- ja omaisuusvahingoista.

Yhteenvetona voidaan todeta, että sovellettavat järjestelmät vaihtelevat huomattavasti eri jäsenvaltioissa ja kukin niistä soveltaa erityisten ja ainutlaatuisten säännösten yhdistelmää. Sitä paitsi vastuuta ja korvausvaatimusten käsittelyä koskevia direktiivin osia ei ole aina pantu täysimääräisesti täytäntöön. Sen vuoksi komissio on aloittanut rikkomusmenettelyä edeltävän vuoropuhelun kyseisten jäsenvaltioiden kanssa. Komissio voi tutkia niiden kanssa, edistäisikö esimerkiksi laitteistojen toiminnanharjoittajien ja omistajien ankaran vastuun periaatetta koskeva yhtenäinen järjestelmä, joka ylittää direktiivin vähimmäisvaatimukset, merellä tapahtuvan toiminnan turvallisuutta ja onnettomuuksien seurantaa.

4.9.2 **Korvausvaatimusten käsittely**

Direktiivin 4 artiklan 3 kohdan 4 ja 5 alakohdan mukaan ”[j]äsenvaltioiden on vähintään otettava käyttöön menettelyt korvausvaatimusten nopean ja asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi, myös rajat ylittäviin vaaratilanteisiin liittyvien korvausten osalta. Jäsenvaltioiden on vaadittava, että luvanhaltija pitää yllä riittävät valmiudet täyttääkseen merellä tapahtuvaa öljyn- ja kaasunporaustoimintaa koskevista vastuista johtuvat taloudelliset velvoitteensa”.

Saatujen ilmoitusten mukaan hyvin harvat jäsenvaltiot antavat erityisiä sääntöjä merellä tapahtuneiden onnettomuuksien aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta. Näissä jäsenvaltioissa luvanhaltijoiden on lainsäädännön mukaan otettava käyttöön menettely, jolla varmistetaan korvaushakemusten nopea ja asianmukainen käsittely. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on hyväksyttävä kyseinen menettely ja julkaistava asianmukaiset tiedot.

Monissa jäsenvaltioissa on horisontaalinen lainsäädäntö, jolla varmistetaan kolmansien osapuolten aiheuttamien vahinkojen nopea korvaaminen. Jos onnettomuus julistetaan ”kansalliseksi katastrofiksi”, voidaan soveltaa nopeampia menettelyjä. Joissakin

jäsenvaltioissa ei säädetä erityisiä säännöksiä teollisuusonnettomuuksista aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta, vaan yleiset korvaussäännöt sisällytetään siviililakiin.

Useimmat jäsenvaltiot eivät ole käsitelleet direktiivin 4 artiklan säännöksiä mitenkään erityisesti, vaan soveltavat sen sijaan sääntöjä, jotka olivat voimassa ennen direktiivin antamista.

4.9.3 **Jäsenvaltioiden toteuttama täytäntöönpano ja niiden sääntöjen tehokkuus**

Jäsenvaltioilla oli vaikeuksia varmistaa direktiivin turvallisuus- ja ympäristönäkökohtia koskevia säännöksiä sisältävän 4 artiklan asianmukainen täytäntöönpano. Horisontaalisella kansallisella lainsäädännöllä ja tuomioistuinten oikeuskäytännöllä voidaan kuitenkin varmistaa, että 4 artiklan säännöksiä todella sovelletaan.

Jäsenvaltioiden on vähintään otettava käyttöön menettelyt korvausvaatimusten nopean ja asianmukaisen käsittelyn varmistamiseksi, myös rajat ylittäviin vaaratilanteisiin liittyvien korvausten osalta. Komissio ei voi tässä vaiheessa arvioida täysin 4 artiklan tämän osan täytäntöönpanon tehokkuutta, koska huomattavia vahinkoja aiheuttaneita suuronnettomuuksia ei ole tapahtunut.

Direktiivin mukaan toimiluvan hakijan teknisiä ja taloudellisia valmiuksia arvioitaessa on otettava asianmukaisesti huomioon hakijan taloudelliset valmiudet kattaa merellä tapahtuvasta toiminnasta johtuvat vastuut. Tämän säännöksen merkityksestä huolimatta kahdeksan jäsenvaltiota niistä 16:sta, joissa harjoitetaan etsintää tai tuotantoa, ei kuitenkaan ole pannut täysimääräisesti tai asianmukaisesti täytäntöön kyseisen artiklan 2 kohtaa.

Direktiivin 4 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että luvan myöntävä viranomainen ei myönnä toimilupaa, jos se ei ole tyytyväinen hakijan esittämiin todisteisiin siitä, että hakija on tehnyt tai tekee riittävän varauksen vastuiden kattamiseksi. Kuusi jäsenvaltiota ei saattanut tätä direktiivin osaa riittävän hyvin osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Sen jälkeen, kun jäsenvaltioita on vaadittu ilmoittamaan onnettomuuksista komissiolle (vuodesta 2016), merellä toimivissa öljyn- ja kaasunporauslaitteistoissa ei ole tapahtunut vakavaa pilaantumista tai vahinkoa aiheuttaneita onnettomuuksia. Näin ollen ei ole mahdollista hyödyntää käytännön kokemuksia eikä esimerkkejä toiminnanharjoittajien tai omistajien taloudellisista valmiuksista käsitellä mittavia ja lukuisia korvausvaatimuksia.

On muistettava, että jäsenvaltiot panivat direktiivin täytäntöön myöhässä ja siirtymäkaudet kansallisten sääntöjen soveltamiseksi alaan olivat voimassa heinäkuuhun 2018 asti. Koska direktiivin käytännön tehokkuudesta ei tässä vaiheessa ole kokemusta, kaikki direktiivin 40 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut lainsäädäntöaloitteita koskevat ehdotukset vaikuttavat tällä hetkellä ennenaikaisilta.

4.10 Laitteistojen käytöstä poistaminen

4.10.1 **Direktiivi ja käytöstä poistaminen**

Merellä tapahtuvaa toimintaa koskeva järjestelmä kattaa etsintä- ja tuotantotoiminnan koko elinkaaren suunnittelusta käytöstä poistoon ja pysyvään luopumiseen (direktiivin johdanto-osan 24 kappale). Näin ollen direktiiviä sovelletaan myös laitteiston ensimmäiseen käytöstä poistoon.[4]

Merellä tapahtuvaa öljyn ja kaasun etsintää ja tuotantoa koskevan toimiluvan haltijan toimittaman suuronnettomuusvaaroja koskevan kertomuksen hyväksyminen (direktiivin 12 ja 13 artikla) edellyttää, että riskinhallinnassa otetaan huomioon kaikki laitoksen elinkaaren merkitykselliset vaiheet. Tämä käsittää kaikkien ennakoitavissa olevien tilanteiden ennakoinnin, myös sen, miten laitteiston käytöstä poistaminen toteutetaan (direktiivin liitteessä III olevan 2 kohdan 3 alakohdan c alakohdan v alakohta). Näin ollen toimivaltaisen viranomaisen olisi arvioitava käytöstä poistamista koskeva suunnitelma, ennen kuin se myöntää luvan öljyn ja kaasun tuotannon aloittamiseen.

Kun kiinteä tuotantolaitteisto päätetään poistaa käytöstä, on laadittava muutettu suuronnettomuusvaaroja koskeva kertomus, jos alustavaa arviota ei tehty tai jos olosuhteet ovat muuttuneet. Muutettuun suuronnettomuusvaaroja koskevaan kertomukseen on sisällytettävä vähintään kuvaus laitoksen käytöstä poistamiseen liittyvistä suuronnettomuusvaaran riskeistä (direktiivin liitteessä I oleva 6 kohdan 4 alakohdan b alakohta).

Tämän perusteella käytöstä poistaminen edellyttää, että toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät sen, ja ne voivat vaatia toimenpiteitä ja menettelyjä turvallisen käytöstä poistamisen varmistamiseksi. Direktiivissä ei kuitenkaan säädetä, onko toiminnanharjoittajan tai omistajan poistettava porauslautta tai osa siitä tai miten se tapahtuu. Direktiivissä käsitellään mahdollisia turvallisuusnäkökohtia, jotka liittyvät elinkaaren päättymiseen, mutta ei ympäristönäkökohtia käytöstä poistamisen jälkeen.

4.10.2 **Yleissopimus Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelusta (OSPAR)**

Koska erityistä porauslauttojen purkamista koskevaa EU:n lainsäädäntöä ei ole, OSPAR-yleissopimuksen käytöstä poistamista koskevat säännöt[5] muodostavat mallin, jonka pohjalta sen sopimuspuolet voivat päättää toiminnanharjoittajia tai omistajia koskevista käytöstä poistamiseen liittyvistä pyynnöistä. Näitä sääntöjä sovelletaan kaikkiin jäsenvaltioihin, jotka harjoittavat toimintaa merellä: Espanja, Alankomaat, Saksa, Tanska, Yhdistynyt kuningaskunta ja Irlanti.[6] OSPAR-yleissopimuksen säännöt voivat toimia mallina myös lupapäätöksiä valmisteleville jäsenvaltioille. OSPAR-yleissopimuksen mukaan sopimuspuoli voi kuitenkin pyytää poikkeusta laitteiston

[4] Direktiivin määritelmä ”merellä tapahtuvasta öljyn- ja kaasunporaustoiminnasta” vahvistaa tämän käsityksen: ”merellä tapahtuvalla öljyn- ja kaasunporaustoiminnalla” tarkoitetaan kaikkia laitteistoon tai liitettyyn infrastruktuuriin liittyviä toimia, mukaan lukien suunnittelu, suunnitelmat, rakentaminen, toiminta ja käytöstä poistaminen, jotka liittyvät öljyn tai kaasun etsintään ja tuotantoon, lukuun ottamatta öljyn ja kaasun kuljettamista rannikolta toiselle.

[5] OSPAR-päätös 98/3 käytöstä poistettujen avomerilaitosten hävittämisestä (1998).

[6] Kaikki alkuperäisen OSPAR-yleissopimuksen sopimuspuolet (Belgia, Tanska, Euroopan unioni, Suomi, Ranska, Saksa, Islanti, Irlanti, Alankomaat, Norja, Portugali, Espanja, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta) sekä Luxemburg ja Sveitsi ovat allekirjoittaneet ja ratifioineet yleissopimuksen.

purkamisvelvoitteesta. OSPAR-yleissopimuksen sääntöjä ei sovelleta EU:n jäsenvaltioihin, jotka harjoittavat toimintaa Itämerellä, Välimerellä tai Mustallamerellä.[7]

4.10.3 **Päätelmät ja etenemisvaihtoehdot**

Direktiivin mukaan laitteistojen toiminnanharjoittajien on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle muutettu suuronnettomuusvaaroja koskeva kertomus, jossa käsitellään käytöstä poistamisen kaikkia näkökohtia (esimerkiksi porausreikiä, rakennetta ja vaarallisia aineita). Toiminnanharjoittaja ei saa jatkaa suunniteltuja toimia ennen kuin toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt muutetun suuronnettomuusvaaroja koskevan kertomuksen. Jäsenvaltiolta edellytetään monia muita suostumuksia ja lupia ennen käytöstä poistamista. Kun käytöstäpoisto on saatu valmiiksi ja rakenteet poistettua, direktiiviä ei enää sovelleta, koska jäljellä ei ole enää direktiivin kannalta merkityksellisiä toimia. Muita ehtoja sovelletaan kuitenkin edelleen toiminnanharjoittajien velvollisuuksiin, kuten lupasäännösten ja muun kansallisen lainsäädännön mukaisiin merenpohjatutkimuksiin.

Direktiivissä ei säädetä siitä, onko kiinteä rakenne poistettava osittain tai kokonaan, vaan vastuu arvioinnista ja päätöksestä siirretään jäsenvaltioille. Tämä vastaa direktiivin tavoitetta ehkäistä onnettomuuksia, ympäristöonnettomuudet mukaan luettuina. Voidaan esimerkiksi osoittaa, että riskit, jotka liittyvät rakenteen täydelliseen poistamiseen, ovat nykyisen tietämyksen ja teknisten valmiuksien mukaan kohtuuttomia tai huomattavasti suurempia kuin osittaisessa poistamisessa.

Päätös poistamisen laajuudesta on siis siirretty jäsenvaltioiden säädöskehyksen muihin osiin, ja direktiiviä sovelletaan sen varmistamiseksi, että suuronnettomuusriskit ovat valitulla menetelmällä mahdollisimman pienet.

Lisäanalyysi vaikuttaa tarpeelliselta myös porausreikien pysyvän tukkimisen osalta. On erittäin tärkeää, että kansalaiset voivat luottaa täysin siihen, ettei toimivaltaisella viranomaisella ole mitään rajoituksia, kun se hyväksyy pysyvää tuotantolaitteistoista luopumista koskevia riskinarviointeja. Olisi myös hyödyllistä, jos jäsenvaltiot omaksuisivat lainsäädäntöpolitiikkaansa avoimempia velvoitteita asiaankuuluvista yleissopimuksista.

Komissio näkee analyysin tässä vaiheessa mahdollista lisäarvoa sen selvittämisessä, olisiko direktiiviä hyödyllistä muuttaa poistamisen laajuutta ja käytöstä poistamisen jälkeistä aikaa koskevien uusien standardien luomiseksi.

4.11 Liikkuvien porausyksiköiden vastavuoroinen tunnustaminen

Toimiala ja sääntelyviranomaiset ovat varsin erimielisiä liikkuvien porausyksiköiden vastavuoroisesta tunnustamisesta eli siitä, että jäsenvaltiot hyväksyvät toisen jäsenvaltion direktiivin mukaisesti hyväksymät laitteistojen riskinarvioinnit. Komissio ei kuitenkaan ole tähän mennessä löytänyt mitään teknisiä perusteita sille, että jäsenvaltiot voisivat

[7] On myös muita merellä sijaitsevien laitteistojen kannalta merkityksellisiä kansainvälisiä sopimuksia. Tärkeimpiä niistä ovat mannermaajalustaa koskeva yleissopimus (1958), vaarallisten jätteiden maanrajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskeva Baselin yleissopimus (1989), Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus (1992) ja pöytäkirja Välimeren suojelemisesta mannerjalustan sekä merenpohjan ja sen maaperän tutkimisesta ja hyväksikäytöstä johtuvalta pilaantumiselta (1994).

vaatia toisen perusteellisen arvioinnin tekemistä viiden vuoden kuluessa siitä, kun toinen jäsenvaltio on hyväksynyt liikkuvan porausyksikön.

Vastavuoroisen tunnustamisen puuttuminen vaikuttaa sisämarkkinoiden periaatteiden vastaiselta. Komissio seuraa tilannetta. Voisi olla hyödyllistä pyytää asianomaisia jäsenvaltioita toimittamaan tekninen ja oikeudellinen tapaustutkimus, joka osoittaa niiden väitteiden paikansapitävyyden. Toimialan olisi myös annettava tiedot tapauksista, joissa niiden mielestä on aiheutettu tarpeetonta hallinnollista rasitetta.

5 PÄÄTELMÄT JA SEURANTA

Komission analyysissä on osoitettu jäsenvaltioissa toteutetun direktiivin täytäntöönpanon ja sen käytännön käytön vahvuudet ja heikkoudet. Tulokset ovat olleet suurelta osin myönteisiä. Onnettomuuksien välttämisestä syntyvät mahdolliset hyödyt ylittävät selvästi täytäntöönpanon kustannukset ja merellä oleviin laitteistoihin tehtävät mukautukset.

Kertomus direktiivin täytäntöönpanosta saaduista kokemuksista kattaa ajan siitä päivästä, jona jäsenvaltiot panivat direktiivin täytäntöön, toimialan siirtymäjärjestelyjen päättymiseen. Arvioinnin perusteella merellä tapahtuvan öljyn- ja kaasunporaustoiminnan turvallisuutta käsitellään asianmukaisesti sekä direktiivissä että jäsenvaltioiden täytäntöönpanolainsäädännössä. Direktiivillä on parannettu selvästi merellä tapahtuvan toiminnan turvallisuutta Euroopan unionissa, mutta myös muualla maailmassa EU:n yritysten maailmanlaajuisten turvallisuuskäytäntöjen ja -kulttuurin kautta.

Direktiivillä on samalla yhdenmukaistettu jäsenvaltioiden sääntöjä ja luotu tasapuoliset toimintaedellytykset koko EU:ssa. Jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa käydyistä neuvotteluista saatujen tietojen mukaan direktiivissä käsitellään selkeästi ja jäsennellysti kaikkia asiaankuuluvia turvallisuusnäkökohtia onnettomuuksien ehkäisemiseksi ja niiden lieventämiseksi. Jäsenvaltiot ovat avanneet direktiivin mukaisesti suorat viestintäkanavat kaikista turvallisuuteen liittyvistä aiheista. Jäsenvaltiot suorittavat myös säännöllisesti vertaisarviointeja esimerkiksi EUOAG:n kautta ja jakavat parhaita käytäntöjä. Jäsenvaltiot ja sidosryhmät ovat olleet tyytyväisiä direktiivin tehokkuuteen. Direktiiviä alettiin soveltaa täysimääräisesti koko avomeriteollisuuteen 19. heinäkuuta 2018.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaan kaikkien EU:n toimien ja politiikkojen olisi yhdessä autettava EU:ta menestyksekkäässä ja oikeudenmukaisessa siirtymisessä kohti kestävää tulevaisuutta. Ohjelman aloitteet on pantava täytäntöön mahdollisimman tuloksekkaasti ja mahdollisimman vähällä rasituksella, eivätkä mitkään muutkaan EU:n aloitteet saa ”vihreän valan” mukaisesti aiheuttaa vahinkoa. OSD-direktiivillä edistetään näiden tavoitteiden saavuttamista.

Arvioinnissa analysoitiin, miten jäsenvaltiot ovat panneet direktiivin täytäntöön, ja tehtiin päätelmät tämän prosessin vahvuuksista, heikkouksista, vaihtoehdoista ja haasteista. Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä on yleisesti ottaen toteutettu riittävän laadukkaasti; komissio käsittelee kuitenkin vielä avoimia kysymyksiä jäsenvaltioiden kanssa erikseen[8].

Direktiivillä ei sen nykyisessä muodossa välttämättä aina taata tehokasta onnettomuuksien ehkäisyä EU:n ulkopuolella. Ympäristöalan kansalaisjärjestöjen mukaan kokemus täytäntöönpanosta oli myönteinen, mutta ympäristönsuojelua olisi parannettava ja taloudellista vastuuta koskevia mekanismeja vahvistettava. Sääntelyviranomaiset ja tärkeimmät velvolliset tahot katsovat, että uusien sääntelytoimenpiteiden ja vastaavien toimialakohtaisten järjestelyjen on oltava vakaita,

[8] Esimerkiksi jäsenvaltioiden velvoitteiden rikkomisesta määräämien taloudellisten seuraamusten taso ei näytä sopivalta yleisen edun eikä EU:n vesillä tapahtuvan suuronnettomuuden mahdollisten seurausten kannalta riippumatta siitä, kuinka laaja onnettomuudesta muodostuu. On epätodennäköistä, että nykyiset seuraamukset vaikuttaisivat merkittävästi sijoittajiin tai yleisöön.

ennen kuin lainsäädännön kehittämistä voidaan harkita. EU:n tulevissa vaaratilanne- ja tiedotusraporteissa vahvistetaan suorituskykyindikaattorien perustasoa ja määritetään suuronnettomuuksien riskejä koskevat kriittiset suuntaukset. On ilmeistä, että EU:n työturvallisuuskulttuurin taso on paranemassa.

Komissio aikoo toteuttaa jatkotoimia kolmella osa-alueella:

(i) vastuu, taloudelliset turvajärjestelyt ja korvausvaatimusten käsittely;
(ii) laitteistojen käytöstä poistaminen, mukaan lukien poistamiseen tai paikalleen jättämiseen liittyvät kysymykset sekä myöhemmät jatkotoimet;
(iii) liikkuvien porausyksiköiden vastavuoroinen tunnustaminen EU:ssa.

Vastuun seurantaa, taloudellisia turvajärjestelyjä ja korvausvaatimusten käsittelyä varten on käytettävissä kaksi vaihtoehtoa:

a. Analysoidaan lisää kokemuksia direktiivistä sen arvioimiseksi, tarvitaanko lisää EU:n sääntöjä ja yhdenmukaistamista.

b. Tehdään lisää tutkimusta ja vaikutustenarviointi alan yhdenmukaistetuista säännöistä, jotka koskevat vastuuta, taloudellisia turvajärjestelyjä ja laajemmin katsottuna korvausvaatimusten käsittelyä[9].

Direktiivi ei sisällä muita säännöksiä kuin vaatimuksen poistaa laitteistot käytöstä turvallisesti[10]. Siinä ei määrätä eikä suositella tiettyjä prosesseja eikä anneta ohjeita siitä, milloin ja miten laitteisto puretaan tai milloin se jätetään poikkeuksellisesti paikoilleen. Lisäksi direktiivin oikeudellinen vaikutus päättyy käytöstä poistamiseen ja eikä siinä säädetä myöhemmästä seurannasta.

Komissio otti analyysissaan huomioon tiedot, jotka koskevat Brent-porauslauttojen käytöstä poistamista Pohjanmerellä. Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus oli ilmeisesti valmis hyväksymään Shellin suunnitelmat jättää teräksiset alusrakenteet ja betonijalustat kolmen Brent-öljykentällä sijaitsevan käytöstä poistetun laitteiston alle. OSPARin jäsenillä oli aivan erilainen näkemys parhaasta tavasta hoitaa tämä asia.

Laitteistojen käytöstä poistamista ja sen jälkeistä seurantaa varten käytettävissä ovat seuraavat vaihtoehdot:

a. Käytöstä poistamista koskeviin päätöksiin liittyvä toimivalta säilytetään jäsenvaltioilla, ellei osoiteta, että kansallisella politiikalla, ottaen asianmukaisesti

[9] Useat jäsenvaltiot eivät ole panneet täysimääräisesti täytäntöön direktiivin säännöksiä vastuusta, korvausvaatimusten käsittelystä ja luvanhaltijoiden taloudellisista turvajärjestelyistä. Komissio aikoo käsitellä asiaa erikseen asianomaisten jäsenvaltioiden kanssa.

[10] Direktiivin mukaan laitteistojen käytöstä poistaminen on olennainen osa niiden elinkaarta. Toimivalta käsitellä tätä näkökohtaa on siirretty jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, jotka pyytävät ja arvioivat suuronnettomuusvaaroja koskevan kertomuksen ennen luvan myöntämistä. Näissä kertomuksissa on käsiteltävä myös laitteiston elinkaaren päättymistä. Heti kun käytöstä poistamista suunnitellaan, toimivaltaisten viranomaisten on arvioitava päivitetty suuronnettomuusvaaroja koskeva kertomus.

huomioon kansainvälinen lainsäädäntö (esimerkiksi OSPAR-yleissopimus), ei pystytä käsittelemään tätä asiaa asianmukaisesti.

b. Komissio tekee lisätutkimuksia ja vaikutustenarvioinnin uusista asiaa koskevista säännöistä, jotka sisällytetään direktiiviin tai sovellettavaan ympäristölainsäädäntöön.

Liikkuvien porausyksiköiden vastavuoroisessa tunnustamisessa jäsenvaltioiden kesken komissio ehdottaa seuraavaa etenemistapaa:

a. Tarkistetaan, ovatko nykyiset EU:n säännöt riittävät, ja varmistetaan niiden asianmukainen täytäntöönpano ja soveltaminen.

b. Selvitetään, voidaanko näiden laitteistojen vastavuoroista tunnustamista helpottaa lisälainsäädännöllä, ja määritetään kustannukset ja hyödyt esimerkiksi vaikutustenarvioinnin avulla.

Komissio odottaa Euroopan parlamentin, neuvoston ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitean näkemyksiä ja huomioita kertomuksestaan.