

29. november 2004
IS
Eksp.nr. 157622
/LBC

NOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Rådsmøde (Søtransport) den 9.- 10. december 2004

Samlet aktuelt notat

9. Forslag til forordning om gennemførelse af den internationale kode

for sikker skibsdrift i Fællesskabet, KOM(2003) 767.

2

10. Forslag til direktiv om anerkendelse af sønæringsbeviser, som er udstedt af medlemsstaterne, og om ændring af direktiv 2001/25/EF,

KOM(2004) 311.

6

14. Forslag til direktiv om ændring af direktiv 82/714/EØF om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje,

KOM(1997) 644.

10

9. Forslag til forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet, KOM(2003) 767.

Nyt notat.

Resumé

Den såkaldte ISM kode¹ har siden 1998 været obligatorisk for skibe omfattet af SOLAS² konventionen. EU-landene har med en forordning³ gennemført en tidlig implementering for ro-ro⁴ passagerskibe i fast rutefart på havne i EU. Forslaget udvider forordningens anvendelsesområde, så den nu også kommer til at omfatte de øvrige SOLAS skibe og visse skibe i indenrigsfart.

Forslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004 med henblik på opnåelse af politisk enighed om en fælles indstilling baseret på en kompromistekst fremlagt af formandskabet.

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at få statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Europa-Kommissionen den 11. december 2003 fremlagt et forslag til en forordning om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet. Forordningen kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

ISM koden er den maritime udgave af de kvalitetsstyringssystemer, som virksomheder bruger til at dokumentere deres organisationsforhold og arbejdsgange vedrørende sikkerhed, sundhed og beskyttelsen af det ydre miljø. Den retter sig både mod ledelsen om bord på skibet og ledelsen i rederiet i land. Den Internationale Søfartsorganisation, IMO, besluttede i maj 1994, at ISM koden skulle være obligatorisk for alle skibe omfattet af SOLAS konventionen, dvs. udenrigspassagerskibe uanset størrelse og udenrigslastskibe med en bruttotonnage på 500 eller derover. Den 1. juli 1998 trådte kravet i kraft for tankskibe, massegodsskibe, højhastighedslastskibe og passagerskibe. Øvrige lastskibe kunne vente til den 1. juli 2002.

Rådet gjorde med forordning (EF) nr. 3051/95 ISM koden obligatorisk for alle ro-ro passagerskibe uanset flag i fast rutefart på EU havne med virkning allerede fra den 1. juli 1996.

Forordningen indebar også, at hvis et tredjeland ikke selv havde ISM certificeret disse skibe, ville de være nødt til at blive certificeret af en anerkendt organisation, der var godkendt efter EU reglerne.

Kommissionens forslag sigter mod at udvide forordningens anvendelsesområde, så den omfatter

- alle skibe under en medlemsstats flag, som i forvejen er omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen,
- indenrigslastskibe under en medlemsstats flag med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- indenrigspassagerskibe i klasse A og B5 uanset flag samt
- lastskibe under tredjelandes flag med en bruttotonnage på 500 eller derover, som udfører cabotageejlads på EU havne.

Formandskabet har på baggrund af drøftelserne i Transportarbejdsgruppen fremlagt et kompromisforslag, hvori anvendelsesområdet udvides yderligere med:

- lastskibe under tredjelandes flag med en bruttotonnage på 500 eller derover, som sejler i fast rutefart til eller fra havne i medlemsstaterne, og
- mobile havanlæg med en bruttotonnage på 500 eller derover, som opererer under en medlemsstats myndighed.

Disse fartøjer er i forvejen omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen.

Formandskabets kompromisforslag indebærer blandt andet, at medlemsstaterne for de omfattede lastskibe under tredjelandes flag skal kontrollere ISM-certifikaternes overensstemmelse med koden. Medlemsstaterne må ikke tilsidesætte et ISM certifikat på grundlag af, at certifikatet er udstedt af et klassifikationsselskab, som ikke er anerkendt af EU. Dette er et væsentligt element i kompromisforslaget, idet Kommissionens forslag indebar, at de omfattede lastskibe under tredjelandes flag kun måtte være ISM certificeret af EU-ankendte klassifikationsselskaber.

Kompromisforslaget indebærer yderligere, at en medlemsstat for visse skibe eller kategorier af skibe i indenrigsfart kan tillade undtagelser fra bestemte dele af ISM-koden, såfremt kodens formål er sikret opfyldt på anden måde. I givet fald skal medlemsstaten udstede nationale certifikater, og Kommissionen notificeres om de således vedtagne undtagelser og alternative forholdsregler.

I kompromisforslaget foreslår formandskabet en implementeringsperiode på 2 år for forordningen.

Forordningsforslaget forventes at komme på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9.-10. december 2004 med henblik på opnåelse af politisk enighed om en fælles indstilling baseret på formandskabets kompromisforslag.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har i første læsning tilsluttet sig Kommissionens forslag.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen har i forslaget forholdt sig til, om der i betragtning af nærhedsprincippet er behov for EF-lovgivning på området. Det fremgår heraf, at forordningen har til formål at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring, sikker drift og foreningsforebyggelse for alle skibstyper i international fart på baggrund af erfaringerne med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 3051/95 for ro-ro-passagerfærger. Forordning

(EF) nr. 3051/95 ophæves og erstattes af en ny tekst.

4. Gældende dansk ret

Den eksisterende forordning finder umiddelbart anvendelse i dansk ret. Derudover gør tekniske forskrifter med hjemmel i lov om sikkerhed til søs ISM koden obligatorisk for

- alle skibe under dansk flag i international fart, som er omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen,
- lastskibe i indenrigsfart under dansk flag med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- indenrigspassagerskibe i klasse A, B, C og D uanset flag,
- indenrigslastskibe under fremmed flag med en bruttotonnage på 500 eller derover,
- lastskibe under fremmed flag, som er omfattet af ISM kravet i SOLAS konventionen, i forbindelse med anløb af dansk havn samt
- mobile havanlæg med en bruttotonnage på 500 og derover.

Sammenholdes formandskabets kompromisforslag med gældende dansk ret, fremgår det, at forslaget ikke udvider ISM kodens anvendelsesområde i Danmark.

Forordningen får nogen, om end kun ringe, betydning for tredjelands lastskibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, og som er i fast rutefart på dansk havn, idet Søfartsstyrelsens kontrol af ISM certifikaterne vil blive obligatorisk. Disse skibes ISM certifikater synes i dag kun på stikprøvebasis.

5. Høring

Kommissionens forslag har været i skriftlig høring hos EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske forhold, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Danmarks Rederiforening har svaret, at de generelt kan tilslutte sig Kommissionens forslag, men at de finder, at overvejelserne om, at der kun må anvendes anerkendte EU klassifikationselskaber er betænkelige ud fra en skibsfartspolitisk betragtning.

Maskinmestrenes Forening har svaret, at den generelt støtter Kommissionens forslag.

HORESTA og Danske Havne har oplyst, at de ingen kommentarer har.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser. Søfartsstyrelsens kontrol af ISM certifikater på tredjelands lastskibe bliver obligatorisk, hvor den i dag udføres som stikprøve. De statsfinansielle konsekvenser heraf skønnes at kunne afholdes inden for Søfartsstyrelsens eksisterende bevilling.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere være forelagt for Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens forslag den 21. maj 2004.

10. Forslag til direktiv om anerkendelse af sønæringsbeviser, som er udstedt af medlemsstaterne, og om ændring af direktiv 2001/25/EF, KOM(2004) 311.

Resumé

Formålet med det foreliggende forslag er at forenkle og opdatere procedurene for gensidig anerkendelse af sønæringsbeviser og andre certifikater, herunder påtegninger på sønæringsbeviser og helbredsattester, der er udstedt af et EU-land til EU-statsborgere eller til tredjelands statsborgere med fast ophold i et EU-land, men uden statsborgerskab i det pågældende land.

Udover dette overordnede formål indeholder forslaget også krav om forebyggelse og sanktioner i forhold til eventuel forfalskning af sønæringsbeviser samt bestemmelser om, at Kommissionen og Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur skal føre tilsyn med medlemsstaternes gennemførelse af direktivet.

Forslaget kræver en ændring af lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætninger. Forslaget skønnes ikke at få statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

1. Baggrund og indhold

Forslaget blev modtaget den 30. april 2004 og var fremsat med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Det overordnede formål med det foreliggende forslag er at opdatere og forenkle den eksisterende EU-regulering vedrørende gensidig anerkendelse af søfarendes sønæringsbeviser (certifikater), herunder påtegninger på sønæringsbeviser og helbredsattester, der er udstedt af et EU-land til EU-statsborgere eller til tredjelands statsborgere med fast ophold i et EU-land, men uden statsborgerskab i det pågældende land. Forslaget berører dermed sønæringsbeviser for skibsofficerer, som er udstedt i henhold til STCW-Konventionen⁶ fra IMO (den internationale maritime organisation under FN), samt øvrige nationale certifikater og beviser.

Anerkendelse af sønæringsbeviser udstedt af EU-medlemsstater er i dag omfattet af direktiverne om generelle ordninger for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende uddannelser⁷.

Direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv med senere ændringer, som bl.a. gennemfører dele af IMO's STCW-Konvention i EF-retten, dækker også anerkendelse af sønæringsbeviser, men vedrører primært sønæringsbeviser fra

tredjelande. Direktiv 2001/25/EF henviser i artikel 18 til den generelle ordning for gensidig anerkendelse af lovregulerede erhvervskompetencegivende uddannelser for så vidt angår en medlemsstats anerkendelse af et sønæringsbevis udstedt af en anden medlemsstat.

Med direktivforslaget udskilles anerkendelsen af sønæringsbeviser således i et særligt direktiv, og området udskilles fra de nævnte direktiver om generelle ordninger. Anerkendelse af søfarende fra andre EU-lande i henhold til de generelle ordninger er i øjeblikket mere kompliceret end anerkendelse af søfarende fra tredjelande. Ved at udskille anerkendelsen af søfarende fra EU-lande i et særligt direktiv med mere simple anerkendelsesprocedurer sikres det, at anerkendelse internt i EU fremover kan foregå ligeså smidigt som anerkendelse af søfarende fra tredjelande.

Forslaget indeholder endvidere krav om, at medlemsstaterne skal forebygge og sanktionere eventuel svindel med sønæringsbeviser.

Endelig indeholder forslaget bestemmelser om, at Kommissionen og Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur med regelmæssige mellemrum skal føre tilsyn med medlemsstaternes gennemførelse af direktivet.

Implementeringen og forvaltningen af direktivet vil påhvile Søfartsstyrelsen. Heri indgår ansvaret for at opdage og dokumentere svindel med sønæringsbeviser.

Direktivforslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. - 10. december 2004 med henblik på opnåelse af fælles holdning.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig i sagen.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen finder, at det er nødvendigt med fælles EU-regulering for at sikre en konsistent implementering af de gældende regler fra FN's maritime organisation, IMO, vedrørende gensidig anerkendelse af sønæringsbeviser EU-landene imellem. Kommissionen finder derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Regeringen finder også, at forslaget er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Nærheds- og proportionalitetsprincippet er opfyldt, da rammerne for gensidig anerkendelse af sønæringsbeviser mellem EU-landene bedst kan fastsættes på EU-niveau i form af et direktiv. Der er endvidere tale om overførsel af EU-regulering fra de generelle ordninger til det nye direktivforslag. Ved overførslen indføres der ikke ændringer, som strider imod nærheds- og proportionalitetsprincippet.

4. Gældende dansk ret

De Europæiske Fællesskabers direktiver om indførelse af generelle ordninger for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende uddannelser (89/48/EØF og 92/51/EØF med senere ændringer) er gennemført ved bekendtgørelserne nr. 178 og 179 af 17. marts 2003. Disse bekendtgørelser har hjemmel i lov nr. 291 af 8. maj 1991 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark for statsborgere i De Europæiske Fællesskaber og de nordiske lande.⁹ Loven gennemfører ordningen generelt i Danmark (horisontalt), mens det er overladt til de enkelte ministerier at gennemføre ordningen på deres ressortområder (vertikalt). For søfartsområdet er gennemførelsen i dansk ret sket ved § 13 i lov nr.

15 af 13. januar 1997 om skibes besætning med senere ændringer.

5. Høring

Forslaget har været sendt i høring hos de berørte parter.

I deres fælles høringssvar bemærker Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for mindre Skibe og Rederiforeningen af 1895, at de ikke har indholdsmæssige bemærkninger til forslaget. Det understreges dog, at medlemsstaternes administrationers autonomi fortsat bør sikres, herunder deres adgang til at stille særkrav om uddannelse.

Søfartens Ledere - Dansk Navigatørforening (DANA) er betænkelig ved nogle elementer i forslaget. Således ønsker DANA, at det bør fremgå klart af forslaget, at der også fremover kan stilles ekstra sagligt begrundede uddannelseskrav, der ligger udover STCW-Konventionen, som betingelse for, at officerer fra andre EU-lande kan forrette tjeneste på skibe under dansk flag. Herved kan Danmark fortsat sikre et højt kvalitetsniveau for officerer på danske skibe, der er tilpasset nationale danske standarder og krav.

Endvidere tilkendegiver DANA, at det bør præciseres i forslaget, at det, udover EU-statsborgere, kun omfatter tredjelandes statsborgere, der har fast ophold i et EU-land, og ikke tredjelandes statsborgere, der har fået udstedt et anerkendelsesbevis af et EU-land.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Som nævnt er de lovregulerede erhverv under Søfartsstyrelsen i dag omfattet af direktiverne om generelle ordninger for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende uddannelser.

Folketinget har den 25. maj 2004 vedtaget lov nr. 476 af 9. juni 2004 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark. Loven trådte i kraft den 1. august 2004. Lovens § 1, stk. 2, giver mulighed for at undtage erhverv under Søfartsstyrelsen fra loven. Undervisningsministeriet har udstedt en bekendtgørelse herom efter aftale med Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Direktivforslaget vil medføre, at de maritime officersuddannelser ikke længere vil være omfattet af den generelle anerkendelsesordning. Der vil derfor skulle gennemføres konsekvensændringer i de bekendtgørelser, som i dag medtager erhverv på Søfartsstyrelsens område under den generelle ordning. Desuden vil besætningsloven skulle ændres således, at der i lovens § 13, stk. 1, henvises til det eventuelle nye direktiv om anerkendelse.

Forslaget skønnes ikke at få statsfinansielle konsekvenser.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Folketingets Europaudvalg har modtaget grundnotat vedrørende Kommissionens forslag den 28. juni 2004.

14. Forslag til direktiv om ændring af direktiv 82/714/EØF om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje, KOM(1997) 644.

Resumé

Forslaget indebærer, at det eksisterende direktiv om tekniske krav til fartøjer på indre vandveje i hele EU bringes i overensstemmelse med de mere avancerede standarder, der allerede gælder for fartøjer på Rhinen.

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Forslaget vil blive behandlet på Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. - 10. december 2004 med henblik på delvis politisk enighed.

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 71 har Kommissionen den 19. juli 2000 fremsat et forslag om ændring af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 82/714/EØF af 4. oktober 1982 om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje. Direktivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Forslaget skal sikre en harmonisering af kravene til fartøjer på indre vandveje i hele EU i overensstemmelse med de mere avancerede standarder, der gælder for fartøjer på Rhinen. Til forslaget er knyttet 11 tekniske bilag, der er udarbejdet af en arbejdsgruppe bestående af eksperter fra EU og Den Centrale Kommission for Sejlads på Rhinen, CCNR.

Det oprindelige direktiv indførte harmoniserede betingelser for udstedelse af tekniske certifikater for fartøjer til sejlads på Fællesskabets indre vandveje.

Certifikaterne gav dog ikke umiddelbart mulighed for sejlads på Rhinen, hvor der gælder mere avancerede krav, der er vedtaget af CCNR. Hertil kommer, at enkelte medlemsstater tillige har nationale bestemmelser for fartøjer på indre vandveje.

Kommissionen fremsatte den 9. december 1997 et lignende ændringsforslag, KOM (1997) 644, som blev behandlet på Rådsmødet den 30. november 1998 uden vedtagelse. Revisionsarbejdet har stået stille siden 2000, fordi CCNR reglerne ikke gav hjemmel til at anerkende EU og tredjelands certifikater. CCNR vedtog imidlertid i slutningen af 2002 en ændring af sine regler, som tilvejebragte den manglende hjemmel. Ændringen forventes at være ratificeret af alle fem CCNR stater inden udgangen af 2004, hvorfor Kommissionen og det hollandske formandskab har fundet det oportunt at genoptage arbejdet.

Forslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. - 10. december 2004 med henblik på delvis politisk enighed.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har ikke forholdt sig til forslaget. Det tidligere, lignende forslag var til 1. behandling i Europa-Parlamentet i oktober 1998. En lang række af parlamentets daværende bemærkninger er indarbejdet i det foreliggende forslag.

3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen har ikke taget stilling til nærheds- og proportionalitetsprincippet i forslaget.

Regeringen finder, at proportionalitetsprincippet er opfyldt. Søtransport – også ad indre vandveje – er et internationalt erhverv. En høj teknisk sikkerhedsstandard og lige adgang til det indre marked kan derfor bedst ske ved en harmonisering på EU niveau. Endvidere vurderes nærhedsprincippet opfyldt, idet de tekniske standarder i høj grad er blevet fastlagt med inddragelse af CCNR og dermed de medlemslande, der har internationale indre vandveje. Medlemslandene har endvidere i et vist omfang ret til at foretage undtagelser fra direktivet med hensyn til indre vandveje uden forbindelse til andre medlemslandes vandveje.

4. Gældende dansk ret

Danmark har ingen indre vandveje og har ikke gennemført det oprindelige direktiv i dansk ret. Danmark meddelte på den baggrund endvidere Kommissionen skriftligt ved breve af den 5. marts og den 10. november 1998, at Danmark ikke agtede at gennemføre det tidligere, lignende forslag.

5. Høring

Forslaget har ikke været i høring. Danmark har som nævnt ingen indre vandveje. Forslaget pålægger heller ikke danske søgående skibe, der sejler ad indre vandveje, yderligere certifikatkrav. Forslaget skønnes derfor ikke relevant for borgere eller virksomheder i Danmark.

6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kan, såfremt der ikke indføres en specifik undtagelse for medlemslande uden indre vandveje, gennemføres i dansk ret ved en teknisk forskrift med hjemmel i lov om sikkerhed til søs og kræver således ikke lovændring. Forslaget skønnes ikke at ville få statsfinansielle

konsekvenser for Danmark.

7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Grundnotat vedrørende det tidligere, lignende forslag blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 20. november 1998 til orientering. Grundnotat vedrørende det foreliggende forslag er ikke blevet forelagt Folketingets Europaudvalg, idet den danske holdning var, at det ikke heller ikke var relevant at gennemføre dette direktiv i dansk ret, idet Danmark ingen indre vandveje har, jf. Danmarks tidligere tilkendegivelser overfor Kommissionen.

1 Den Internationale Kode for Sikker Drift af Skibe og Forebyggelse af Forurening.

2 Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen.

3 Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger.

4 Skibe, der har et vogndæk, så køretøjer eller tog kan køre direkte om bord.

5 I havområder af klasse A og B er sandsynligheden for en signifikant bølgehøjde på over 2,5 m større end 10% på årsbasis, afstanden til en nødhavn større end 15 sømil eller afstanden til kystlinjen større end 5 sømil. I Danmark er det kun indenrigsfærgerne til Anholt, Bornholm og Christiansø samt mellem Sjællands Odde og Ebeltoft, som ikke sejler i mere beskyttede farvande (klasse C eller D).

6 Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention –benævnt STCW-Konventionen på dansk.

7 Direktiv 89/48/EØF om indførelse af en generel ordning for gensidig anerkendelse af eksamensbeviser for erhvervskompetencegivende videregående uddannelser af mindst tre års varighed og direktiv 92/51/EØF om anden generel ordning for anerkendelse af erhvervsuddannelser til supplerung af direktiv 89/48/EØF.

8 Bekendtgørelse nr. 178 af 17. marts 2003 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark for EU/EFTA-statsborgere med erhvervskompetencegivende videregående uddannelse af mindst 3 års varighed og bekendtgørelse nr. 179 af 17. marts 2003 om gensidig anerkendelse af visse erhvervsrettede uddannelser.

9 Den 1. august 2004 erstattedes denne lov af lov nr. 476 af 9. juni 2004 om adgang til udøvelse af visse erhverv i Danmark.