

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

8. maj 2006

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94, KOM(2006) 111 – af 27. marts 2006

Resumé

Med forslaget udstrækkes forbudet mod, at enkeltskrogede olietankskibe sejler med tung olie til og fra havne i EU til at gælde olietankskibe under EU medlemsstats flag, uanset hvor sejladsen foregår. Med forslaget kommer fællesskabsretten til at svare til den retsstilling, som EU medlemsstaterne har ønsket at få etableret internationalt, hvilket blandt andet fremgår af rådskonklusionerne fra det danske formandskab i 2002.

Forslaget har ingen lovgivnings-, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser, ligesom forslaget ikke har konsekvenser for erhvervslivet.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 27. marts 2006 fremsat et forslag til ændring af forordningen om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94. Forslaget er samtidig fremsendt i dansk sprogversion.

Forslaget har til formål at ændre de gældende regler om dobbeltskrog for olietankskibe, således at forordningens bestemmelser nøje afspejler medlemsstaternes politiske intentioner, som de blandt andet er tilkendegivet i konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i København i 2002.

Forslaget er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

I oktober 2003 trådte en ændret forordning i kraft, der skulle fremskynde den oprindelige tidsplan for udfasningen af enkeltskrogede olietankskibe og forbyde transport af tunge olier i enkeltskrogede olietankskibe til eller

fra havne i en af Den Europæiske Unions medlemsstater. Dette blev besluttet efter olietankeren PRESTIGEs forlis ud for Spaniens kyst.

På baggrund af blandt andet en stor indsats fra EU medlemsstaternes side, vedtog den internationale søfartsorganisation, IMO, i december 2003 regler stort set svarende til de europæiske regler. Der blev dog indsat nogle begrænsede undtagelsesbestemmelser i IMO, hvorved et land kunne tillade transporter med visse skibe inden for dets eget område eller andres områder (efter samtykke). EU reglerne forbyder anvendelsen af undtagelserne ved transport til og fra EU havn.

De 25 EU-medlemsstater, samt en række andre lande i verden, har besluttet ikke at ville benytte disse undtagelsesregler, heller ikke for skibe, under deres flag, som måtte sejle uden for EU. Dette fremførte det daværende italienske formandskab på vegne af samtlige EU-medlemsstater i forbindelse med vedtagelsen af de globale regler i IMO.

De eksisterende regler i forordningen medfører imidlertid, at enkeltskrogede tankskibe, der fører en EU medlemsstats flag, kan transportere tung olie, såfremt det blot ikke sejler til eller fra havne og offshoreterminaler i Fællesskabet.

Med forslaget forbydes enkeltskrogede olietankskibe under en EU medlemsstats flag at sejle med tung olie, uanset hvor sejladsen foregår. Hermed udvides de eksisterende EU-regler om, at olietankskibe skal være dobbeltskrogede ved sådanne transporter til også at gælde transporter, der ikke går til og fra en EU havn. Dermed forbydes skibe under en EU medlemsstats flag at anvende de begrænsede undtagelsesmuligheder i de internationale regler, uanset at lande i andre dele af verden har besluttet at tillade disse skibe at transportere tung olie i områder under deres jurisdiktion.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentets behandling af sagen, jf. traktatens artikel 251, er endnu ikke indledt.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen behandler ikke direkte spørgsmålet om nærhedsprincippet i sin begrundelse for forslaget.

Regeringen finder, at nærhedsprincippet er overholdt, idet der alene er tale om en ændring af eksisterende EU-forordning, der vil styrke overholdelsen af de globale regler – vedtaget af FN's internationale søfartsorganisation (IMO), og som har til formål at sikre miljøet mod olieforurening.

4. Gældende dansk ret

Den eksisterende forordning nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94 er en del af gældende dansk ret.

5. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i skriftlig høring hos medlemmerne af Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål.

Dansk Industri og Søfartens Ledere har oplyst, at man støtter Kommissionens forslag.

6. Andre landes holdninger

Generelt har der i Rådets transportarbejdsgruppe været opbakning til forslaget.

7. Foreløbig dansk holdning

Danmark har været én af de drivende kræfter bag de globale regler om dobbeltskrog. Med Kommissionens forslag vil den formelle retsstilling i EU være i overensstemmelse med de politiske erklæringer, der er fremsat fra europæisk side i forskellige sammenhænge. Danmark kan derfor støtte Kommissionens forslag.

Danmark finder ikke, det vil være troværdigt, såfremt enkeltskrogede tankskibe under en EU medlemsstatsflag vil kunne transportere tung olie i andre dele af verden, mens vi i Fællesskabet har indført et forbud mod anløb af sådanne skibe uanset flag.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vil ikke medføre lovændringer og forventes ikke at få statsfinansielle konsekvenser.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at få samfundsøkonomiske konsekvenser.

Dobbeltskrogsreglerne har til formål at beskytte miljøet mod oliespild.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget forventes ikke at få administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.