

**NOTAT TIL  
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

15. maj 2006  
IS  
Eksp.nr. 268959  
/lbc-dep

**Samlet aktuelt notat vedr. Rådsmøde (Søtransport) den 8.-9. juni 2006.**

Notatet er desuden sendt til Folketingets Erhvervsudvalg til orientering.

1. Meddelelse fra Kommissionen om fremme af transport ad indre vandveje "NAIADES" – En integreret europæisk handlingsplan for transport ad indre vandveje.....	2
2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (overvågningsdirektivet) – KOM(2005) 589 af 23. november 2005 .....	5
3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol - KOM(2005) 588 final af 23. november 2005.....	12
4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om flerårig finansiering af det europæiske søfartssikkerhedsagenturs tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 - KOM(2005) 210 .....	19

## **1. Meddelelse fra Kommissionen om fremme af transport ad indre vandveje "NAIADES" – En integreret europæisk handlingsplan for transport ad indre vandveje**

### **Resumé**

*Rådskonklusionerne støtter den meddelelse om fremme af transport ad indre vandveje, som Kommissionen præsenterede på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 27. marts 2006. Meddelelsen har til formål at styrke indlandsskibsfarten ved at fjerne en række hindringer og forbedre rammevilkårene. Rådskonklusionerne og meddelelsen har primært relevans for medlemsstater, der har indre vandveje. Danmark har ingen indre vandveje.*

*Rådskonklusionerne og meddelelsen forventes derfor ikke at have lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.*

*Rådskonklusionerne vil blive behandlet på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 8.-9. juni 2006.*

### **1. Baggrund og indhold**

Det østrigske formandskabs udkast til rådskonklusioner samt Kommissionens meddelelse om fremme af transport ad indre vandveje skal ses i lyset af, at godstransporten på de europæiske veje må forventes fortsat at stige med overbelastning af vejnettet og en stigende forurening til følge. Der er derfor konkurrencemæssige og miljømæssige gevinster at hente ved at overflytte en del af godstransporten til de indre vandveje i Europa. Hvis indlandsskibsfartens fulde potentiale skal realiseres, skal en række forhindringer dog ryddes af vejen, og rammevilkårene forbedres.

Det østrigske formandskabs udkast til rådskonklusioner og Kommissionens meddelelse lægger derfor op til, at der skal ske en strategisk indsats for at sikre en gunstig udvikling i transporten ad indre vandveje. Det drejer sig bl.a. om en forbedring af rammevilkårene, der bl.a. skal fremme en modernisering af flåden og innovation i forhold til infrastruktur, logistik, miljø og sikkerhed, forbedret image og rekruttering. En central del er endvidere, at der skal etableres støtteprogrammer og retningslinier for disse støtteprogrammer. Herudover lægges der op til, at indre vandveje skal prioriteres inden for f.eks. transeuropæiske netværk og det syvende rammeprogram for udvikling og forskning.

Indsatsen for at forbedre vilkårene for transport ad indre vandveje blev tillige drøftet på et højniveaumøde i Wien 14. – 15. februar 2006. Der var på mødet opbakning til Kommissionens meddelelse og til en strategisk indsats for at udvikle indlandsskibsfarten.

Forslaget vil blive behandlet på rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 8.-9. juni 2006.

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig i sagen.

## **3. Nærhedsprincippet**

Kommissionens meddelelse forholder sig ikke særskilt til nærhedsprincippet, men Rådskonklusionerne refererer gentagne gange til, at nærhedsprincippet skal respekteres. De europæiske indre vandveje er dog af natur internationale og må derfor også reguleres internationalt frem for nationalt. Der eksisterer af samme grund allerede en række internationale aftaler om de europæiske indre vandveje. Regeringen finder på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

## **4. Gældende dansk ret**

Danmark har ingen indre vandveje, hvorfor der ikke er gældende danske regler på området.

## **5. Høring**

Udkast til rådskonklusioner har været i høring hos EU-Specialudvalget for skibsfartspolitiske forhold.

Dansk Industri ser gerne, at de indre vandveje udvikles, således at de i større omfang kan løfte en del af de stigende godsmængder.

## **6. Andre landes holdninger**

På rådsmødet den 27. marts 2006 noterede Rådet sig uden bemærkninger Kommissionens præsentation af meddelelsen samt formandskabets orientering om højniveaumødet i Wien den 14.-15. februar 2006 om sejlads på indre vandveje.

Meddelelsen og formandskabets konklusioner drøftes p.t. i Rådets transportarbejdsgruppe. På det seneste arbejdsgruppemøde den 3. maj 2006 blev meddelelsen fortsat mødt positivt. Der var endvidere en overvejende enighed om, at rådskonklusionerne skal reflektere, at finansieringen af de foreslåede instrumenter i meddelelsen skal findes hos de medlemslande, der har indre vandveje samt ved at kanalisere midler fra en eksisterende EU-fond til initiativerne.

## **7. Foreløbig dansk holdning**

Rådskonklusionerne og meddelelsen har primært relevans for medlemslande, der har indre vandveje. Danmark har ingen indre vandveje. De danske interesser begrænser sig derfor til at sikre, at de tiltag, der senere følger af rådskonklusionerne og meddelelsen, ikke udmønter sig i konkurrenceforvridning eller tekniske handelshindringer over for søgående skibe, der lejlighedsvis kunne befinde sig på de indre vandveje i Europa, men blot styrker integreringen af indlandsskibsfart i transport- og logistikketten. Ligesom man fra dansk side finder, at det bør fastholdes, at fi-

nansieringen af initiativerne bør ske uden en forøgelse af EU-budgettet, og at eventuelle nye fondsdannelser til udskiftning af skibe bør finansieres af de medlemsstater, der har indre vandveje.

#### **8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Rådskonklusionerne og meddelelsen indebærer ikke i sig selv lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser, og da Danmark ingen indre vandveje har, forventes rådskonklusionerne og meddelelsens senere udmøntning i konkrete tiltag derfor heller ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark. Handlingsprogrammet i meddelelsen forventes alene at skulle finansieres af de medlemslande, der har indre vandveje, hvorfor meddelelsen ikke må forventes at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

#### **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Danmark har ingen indre vandveje. Rådskonklusionerne og meddelelsens senere udmøntning i konkrete tiltag forventes derfor ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### **10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Danske skibe befinder sig kun undtagelsesvis på de indre europæiske vandveje. Rådskonklusionerne og meddelelsens senere udmøntning i konkrete tiltag forventes derfor ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Folketingets Europaudvalg blev orienteret om Kommissionens meddelelse og højniveaumødet i Wien 14.-15. februar 2006 ved samlenotat fremsendt den 16. marts 2006.

**2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (overvågningsdirektivet) – KOM(2005) 589 af 23. november 2005**

*Notatet er revideret i forhold til grundnotat fremsendt den 29. marts 2006. Ændringerne er fremhævet.*

**Resumé**

*Sigtet med forslaget er at højne søsikkerheden samt at forebygge forurening fra skibe blandt andet gennem en forstærket overvågning af skibstrafikken ved hjælp af et fælles informationsudvekslingssystem og en præcisering af procedurer for nødområder. Endelig skal indførelse af automatisk identifikationssystem (AIS) om bord på fiskeskibe med en længde på 15 meter eller derover reducere risikoen for ulykker og heraf følgende tab af menneskeliv.*

*Forslaget skønnes ikke i sin nuværende form at kræve lovændring. Forslaget skønnes at have mindre statsfinansielle konsekvenser. Forslaget vurderes at kunne have en positiv miljømæssig virkning. Forslaget skønnes endvidere ikke at indeholde nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet, men skønnes at ville indebære økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i størrelsesordenen 9,4 mio. kr. **samt en mindre årlig ekstraomkostning i forbindelse med syn af fiskeskibe.***

*Forslaget forventes behandlet på rådsmødet (Transport, Energi og Telekommunikation) den 8.-9. juni 2006 med henblik på generel indstilling.*

**1. Baggrund og indhold**

Forslaget, *som er en del af Kommissionens 3. søsikkerhedspakke*, er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2 og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Baggrunden for Kommissionens forslag er, at udviklingen inden for identifikation af skibe, overvågningssystemer og satellitteknologi taler for en ændring og udvidelse af overvågningsdirektivet, der har været gældende siden 2004. Formålet er at sikre, at overvågningen af skibstrafikken er organiseret og koordineret på tværs af landegrænser for at forbedre det forebyggende arbejde med søsikkerhed. **Formandskabet har den 21. april**

**2006 udsendt et kompromisforslag i form af en revideret tekst.** Det væsentligste indhold af *forslaget er herefter:*

Forslaget indeholder en forpligtelse til, at elektronisk dataudveksling om farlig og forurenende last mellem medlemslandene efter det gældende direktiv, fremover skal ske ved anvendelse af SafeSeaNet. SafeSeaNet er udviklet af Kommissionen sammen med medlemsstaterne og ledes af Det Europæiske Søsikkerhedsagentur (EMSA).

Medlemslandene skal udarbejde *beredskabsplaner* for at imødegå en eventuel risiko fra et skib med behov for assistance. *Planerne skal danne baggrund for en vurdering af, om skibe skal tillades adgang til et nødområde.* Planerne skal være i overensstemmelse med anbefalinger fra FN's internationale søfartsorganisation (IMO).

***Efter forslaget skal fiskeskibe med en længde på 15 meter eller derover, der sejler til og fra EU havne, have såkaldt AIS udstyr om bord*** (Automatic Information System). AIS giver skibene gensidige oplysninger om hinanden med henblik på at formindske antallet af kollisioner mellem fiskeskibe og handelsskibe. ***For eksisterende fiskeskibe med en længde fra 15 til 18 meter lægger kompromisteksten op til en overgangsperiode til at installere AIS på 5 år fra direktivets ikrafttræden. Overgangsperioden foreslås at blive 4 år for eksisterende fiskeskibe med en længde fra 18 til 24 meter, og 3 år for eksisterende fiskeskibe med en længde på 24 meter eller derover.***

Medlemslandene forpligtes til at sikre, at der *findes* en istjeneste, der kan oplyse skibe om isforhold, anbefalede ruter i forbindelse hermed og isbrydningsaktiviteter i *deres område*. Medlemsstaterne vil endvidere få mulighed for at stille krav til skibe om styrke og maskineffekt, når skibet skal have tilladelse til at anløbe eller afgang fra en havn eller en red i en medlemsstat. ***Sådanne krav må dog ikke forringe skibets retsstilling i forhold til gældende internationale regler***

Det foreslås endvidere, at afskibere skal aflevere en deklaration om farligt eller forurenende gods til skibets fører. Deklarationen skal indeholde oplysninger om ladningen og oplyse numre på kontaktpersoner, der ligger inde med yderligere informationer, som kan anvendes i ulykkestilfælde.

Der er i henhold til det gældende direktiv 2002/59/EF en forpligtelse til at indberette skibe, som anses for at udgøre en særlig risiko. Det foreslås, at skibe, der ikke opfylder ***forsikringskrav eller krav om garantistillelse i henhold til gældende EU-ret eller anden international lovgivning***, eller skibe, som er blevet indrapporteret af lodser eller havnemyndigheder for at have mangler, der kan influere på skibenes sikre navigation, skal tilhøre denne kategori af skibe.

***Forslaget forventes sat på dagsordenen for rådsmødet for søtransport den 9. juni 2006 med henblik på generel indstilling.***

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentets behandling af sagen, jf. traktatens artikel 251, er *indledt ved udpegning af ordførere. Forslaget vil blive behandlet i Udvalget for Transport- og Turisme. Fiskeriudvalget samt Udvalget for Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed vil afgive udtalelser i forbindelse hermed.*

*Der foreligger ikke oplysninger om, hvornår forslaget vil blive behandlet, men Europa-Parlamentet har foreløbigt tilkendegivet, at forslaget forventes sat til afstemning på plenarforsamlingen den 14. november 2006.*

## **3. Nærhedsprincippet**

I sit forklarende memorandum er Kommissionen af den opfattelse, at målene for den planlagte retsakt ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde:

- Initiativet vil kræve tæt samarbejde gennem udveksling af information mellem medlemsstaterne, særligt for så vidt angår skibes last og styring af nødområder.
- Utilstrækkelig koordination af informationer om skibe vil øge risikoen for ulykker og forurening.

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at forslaget komplementerer allerede eksisterende foranstaltninger i Fællesskabet, og at det dermed er med til at sikre, at medlemsstaterne indfører initiativerne på en ensartet måde.

Regeringen finder, at nærhedsprincippet er overholdt. Skibsfarten er i vid udstrækning international og en sikring af en effektiv overvågning af skibsfarten og udveksling af informationer mellem medlemsstaterne i forbindelse hermed vil med fordel kunne foretages på fællesskabsniveau.

## **4. Gældende dansk ret**

Der findes følgende dansk regulering på området:

- Lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 om sikkerhed til søs.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 3 af 27. januar 2004 om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift E af 1. januar 2003, kapitel X.
- Lovbekendtgørelse nr. 925 af 28. september 2005 om beskyttelse af havmiljøet.
- Bekendtgørelse nr. 258 af 1. maj 1999 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe.
- Lovbekendtgørelse nr. 578 af 29. september 1988 om Statens Is-tjeneste.

- Bekendtgørelse nr. 452 af 17. december 1965 om isbrydningstjenesten.
- Søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004.

## 5. **Høring**

Kommissionens forslag har været i høring i Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål *og har været drøftet på et møde den 21. april 2006.*

Danmarks Rederiforening (DR) har bemærket, at det bør indgå i overvejelserne, hvorvidt det er økonomisk og praktisk muligt at kræve, at alle fiskeskibe over 15 meter udstyres med AIS i forhold til det, man derved kan opnå. Desuden udtrykker man bekymring for, at AIS systemet i et tilfælde med stor koncentration af fiskeskibe og eksempelvis tankskibe kan medføre, at sidstnævnte skibe ikke bliver opmærksomme på hinanden på grund af manglende overblik over det større antal skibe, der vises på skærmen.

*DR bemærker i forhold til de tidligere påpegede problemer, der kan opstå, når et stort antal skibe i et område er udstyret med AIS udstyr, at der kan være en sikkerhedsmæssig gevinst ved at udruste fiskeskibe med AIS eventuelt af en særlig type (fx med begrænsninger i udsendt information), og at drøftelserne om dette bør foregå i IMO.*

DR anfører, at Danmark i stedet for at være skeptisk over for, at skibe skal stille en finansiel garanti eller give oplysning om skibets forsikringsforhold, skal være imod forslaget.

Maskinmestrenes Forening finder ikke, at direktivforslaget får konsekvenser for deres medlemmer i et omfang, der giver anledning til bemærkninger.

Søfartens Ledere (SL) finder, at krav om finansiel garantistillelse vil kunne medføre, at skibe undlader at søge et nødrområde. SL anfører yderligere, at der i dansk farvand er meget kort afstand mellem sejlrufterne og de definerede nødrområder, hvilket i mange situationer vil medføre behov for hurtige beslutninger. Dette taler for ikke at stille krav om finansiel garantistillelse, når man søger mod et nødrområde.

SL bemærker desuden, at AIS systemet vil hjælpe til, at man over VHF'en kan kontakte et fiskeskib direkte med navns nævnelse. Derudover giver en kombination af AIS og et elektronisk søkortsystem mulighed for identifikation af fiskeskibe, som af en eller anden grund ikke slår tydeligt på radaren på grund af sø-, vejrforhold, dårlig radarrefleksion mv. SL kan derfor anbefale AIS i fiskeskibe med en længde på 15 m eller derover.

Danmarks Fiskeriforening (DF) kan ikke uden videre anbefale, at alle fiskerfartøjer på 15 meter og derover pålægges at installere AIS i perioden fra 1. januar 2008 til 1. januar 2010. DF finder det ikke givet, at installation af



AIS på så mange fartøjer styrker søsikkerheden. Man er bekymret for, at AIS systemet i situationer med stor koncentration af fiskefartøjer og eksempelvis tankskibe kan medføre, at sidstnævnte skibe ikke bliver opmærksomme på hinanden.

DF finder derfor, at det nøje må overvejes, om den økonomiske byrde man planlægger at pålægge fiskefartøjer ved at stille krav om at indføre AIS, står mål med de forbedringer i søsikkerheden, man ønsker at opnå.

Det fremhæves desuden, at mange fiskefartøjer fisker i områder uden nævneværdig trafik, hvorfor det ikke findes rimeligt, at disse fartøjer pålægges en omkostning i størrelsesorden på kr. 20.000. DF anbefaler derfor, at det undersøges nærmere, om det virkelig er nødvendigt, at alle fiskefartøjer på over 15 meter udstyres med AIS, og om 15 meter er den bedste grænse for indførelse af AIS.

DF foreslår, at installationen gøres frivillig og anbefaler - for at skabe et positivt incitament til, at udstyret installeres - at Danmark arbejder for, at der kan ydes en økonomisk støtte til installation af AIS eksempelvis gennem den kommende Europæiske Fiskeri Fond. Der vil her kunne gives støtte til at installere AIS for fiskefartøjer med en støttesats på mellem 30 og 50 %.

Danmarks Skibsmæglerforening (DS) har bortset fra en teknisk bemærkning omkring isbrydningsaktiviteter ikke særlige kommentarer til forslag til ændring af overvågningsdirektivet.

## **6. Andre landes holdninger**

Der har *været afholdt en række* møder om forslaget i Rådets Transportarbejdsgruppe. Forslaget er samlet set blevet positivt modtaget. Forhandlingerne har været fokuseret på nødområder, skibes pligt til at stille finansiell garanti i forbindelse hermed og indførelse af AIS om bord på fiskeskibe.

*Forslaget om AIS om bord på fiskeskibe støttes af et flertal af lande, mens kun enkelte lande har været imod. Der er dog en del lande, der har taget forbehold i forbindelse med finansiering og tidsperioden for indførelsen af AIS. Formandskabets kompromisforslag, der indeholder en længere overgangsperiode, er blevet positivt modtaget af en række medlemsstater.*

*Krav om finansiell garanti før et skib modtages i et nødområde er blevet afvist af et flertal af lande, hvorfor dette forslag er udgået af forslaget.*

*Herudover er det væsentligste udestående i forhandlingerne krav til grad af uafhængighed for den myndighed, som træffer beslutning om henvisning af skibe til et nødområde.*

## **7. Foreløbig dansk holdning**

Danmark kan støtte direktivforslaget, herunder forslaget *om skærpelse af afskiberens forpligtigelser til at oplyse om farligt eller forurenende gods*, udvikling af informationsudvekslingssystemet SafeSeaNet og udar-

bejdelse af planer for nødområderne. Danmark støtter principielt forslaget om *istjenester*, men vil arbejde for en præcisering af, at det er skibsføreren, der er ansvarlig for skibets sikre sejlads.

Ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt støtter Danmark anvendelsen af AIS om bord på fiskeskibe som foreslået af Kommissionen, men på baggrund af en afvejning af fiskeriets forhold, vil Danmark arbejde for, at der sker en lempelse af kravene om AIS for eksisterende fiskeskibe mellem 15 og 24 meter.

*Danmark kan som udgangspunkt støtte forslaget om en udvidelse af den liste over skibe, som anses for at udgøre en særlig risiko, til også at omfatte skibe uden forsikringer eller finansiell sikkerhed og skibe med alvorlige mangler. Man er dog ikke indstillet på ad bagvejen at give accept til det nye direktivforslag i søsikkerhedspakken om rederes privatrete ansvar og finansielle sikkerhed, som forventes at møde modstand på grund af blandt andet uoverensstemmelser med den internationale folkeret og allerede indgåede internationale forpligtelser. Den danske linie støttes af størsteparten af EU's søfartsnationer.*

#### **8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

*Direktivforslaget forventes ikke i sin nuværende form at have lovgivningsmæssige konsekvenser.*

*Der er allerede iværksat initiativer med henblik på at integrere eksisterende nationale informationssystemer med SafeSeaNet, således at der kan ske dataudveksling mellem disse. De nationale initiativer er projekteret som en del af aftalen om forsvaret for 2005 - 2009. En videreudvikling af SafeSeaNet forventes dog at gøre integrationen af informationsudvekslingssystemerne dyrere end forventet i forbindelse med det gældende overvågningsdirektiv. Der vil derfor kunne blive tale om eventuelle mindre statsfinansielle meromkostninger.*

*Endvidere skønnes et øget antal indberetninger af skibe og deres sejlads i forbindelse med overvågning af skibstrafikken at medføre en merbelastning af myndighederne på cirka et halvt årsværk svarende til 250.000 kr.*

*Kravene til medlemsstaterne om at stille oplysninger til rådighed for skibe om isforhold, anbefalede ruter og isbrydningsaktiviteter vurderes opfyldt ved den eksisterende ordning under Statens Istjeneste. Denne del af forslaget forventes derfor ikke at have nævneværdige statsfinansielle konsekvenser.*

#### **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Kommissionen har anført, at forslaget vil få positive økonomiske og miljømæssige virkninger på grund af den mindske risiko for ulykker og forurening. Danmark kan støtte denne vurdering, idet et forbedret beredskab

over for risikoskibe og skibe med behov for assistance skønnes at kunne mindske risikoen for forurening. Endelig skønnes krav om AIS på visse fiskeskibe at kunne mindske risikoen for kollisioner.

Forslaget vil medføre merudgifter for fiskeskibe med en længde mellem 15 og 45 meter. Omkostninger til AIS skønnes at være i størrelsesordenen 20.000 kr. for det enkelte fiskeskib. Der skønnes at være ca. 470 danske fiskeskibe, som omfattes af de nye krav. Erhvervet bliver dermed samlet pålagt en udgift på ca. 9.400.000 kr. ***Syn af AIS om bord på fiskeskibe vil blive en del af de normale syn på sådanne skibe. Denne form for syn er brugerbetalte, og den samlede ekstraomkostning per år anslås samlet set at udgøre cirka 40.000 kr.***

#### **10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Forslagets krav om øgede indberetninger medfører begrænsede administrative byrder for erhvervslivet. Der er tale om, at afskiberen som noget nyt skal videregende oplysninger til skibet angående olielaster<sup>1</sup> ved hjælp af et sikkerhedsdatablad, som allerede i dag bliver udarbejdet i forbindelse med sådanne laster, og oplyse om numre til brug for nødopkald. ***Det anslås, at videreformidling af oplysninger om olielaster og nye oplysninger om numre vil betyde samlede administrative omkostninger for erhvervslivet i Danmark på i størrelsesordenen 40.000 kr. på årsbasis.***

***Kontrol af installation af AIS om bord på fiskeskibe vil ske i forbindelse med almindelig synspraksis og vil derfor ikke medføre nye administrative omkostninger.***

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Folketingets Europaudvalg er orienteret om sagen ved grundnotat oversendt den 13. februar 2006 ***samt ved revideret grundnotat oversendt den 29. marts 2006.***

---

<sup>1</sup> Nærmere bestemt stoffer, som fremgår af bilag I til Marpol-konventionen.

### 3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol<sup>2</sup> - KOM(2005) 588 final af 23. november 2005.

*Notatet er revideret i forhold til grundnotat fremsendt den 6. marts 2006. Ændringerne er fremhævet.*

#### **Resumé**

*Sigtet med forslaget er at højne søsikkerheden samt at forebygge forurening fra skibe ved at forstærke og målrette havnestatskontrollen i fællesskabet. Det nuværende system for havnestatskontrol foreslås ændret således, at man i højere grad fokuserer indsatsen mod "risikoskibe", mens kontrollen af kvalitets-skibsfarten lempes.*

*Den intensiverede havnestatskontrol forventes at højne standarden for de skibe, som besejler havnene i Fællesskabet, hvilket på sigt ventes at have en positiv søsikkerheds- og miljømæssig virkning.*

*Forslaget skønnes at kræve lovændring. Forslaget har statsfinansielle konsekvenser, idet indførelsen af det skærpede havnestatskontrollsystem forventes at medføre en **administrativ merbelastning** i Søfartsstyrelsen på 3 årsværk til Søfartsstyrelsen svarende til **2,1 mio. kr.** samt udgifter til etablering og drift af en fælles database, som det ikke er muligt at opgøre endnu. **Forslaget vurderes at have administrative og økonomiske konsekvenser for havnene i størrelsesordenen 9 mio. kr. årligt.***

*Forslaget forventes på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 8.-9. juni 2006, hvor formandskabet forventes at fremlægge en fremskridtsrapport for arbejdet.*

#### **1. Baggrund og indhold**

Forslaget, som er en del af Kommissionens 3. søsikkerhedspakke, er fremlagt med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Forslaget er blandt andet fremsat på baggrund af de rådskonklusioner, som blev vedtaget under det danske formandskab i december 2002, hvorefter Kommissionen blandt andet blev anmodet om at fremsætte forslag om tiltag til en forstærket havnestatskontrol

Forslaget indebærer en regelforenklning, idet det nugældende direktiv med senere ændringsdirektiver er omarbejdet og samlet i en enkelt direktivtekst.

---

<sup>2</sup> Havnestatskontrol: Medlemsstatens kontrol af fremmedflagede skibe i sine havne med henblik på - på stikprøvebasis - at kontrollere hvorvidt disse overholder de internationale konventioner mv. for skibes sikkerhed, forureningsforebyggelse samt besætningernes leve- og arbejdsvilkår om bord.

Direktivforslaget lægger tillige op til indførelse af skærpede krav til havnestatskontrollen ved såvel ændringer af eksisterende bestemmelser som indførelse af en række nye elementer.

Forslaget tilsigter at ændre på kriterierne for udvælgelse og kontrol af skibe med henblik på at:

- Alle skibe i international fart vil blive kontrolleret ved anløb af havne **og ankerpladser**<sup>3</sup> i Fællesskabet.
- Skibene kontrolleres periodisk, idet den intensiveres for ”risikoskibe”, mens der indføres længere intervaller mellem kontrol af ”gode” skibe.
- Kontrolbyrden fordeles forholdsmæssigt mellem medlemsstaterne.

De væsentligste nye elementer er:

- Skibenes meldepligt præciseres, og havnemyndighederne pålægges at indrapportere de skibe, som ikke har opfyldt deres meldepligt.
- Loders indberetningspligt<sup>4</sup> udvides, så den også omfatter skibe der passerer fællesskabets territorialfarvande uden at anløbe en havn (skibe i transit).
- Det præciseres, at havnestatsmyndigheden skal prioritere kontrol af skibe, der ikke følger IMO’s anbefaling om at tage lods ved sejlad gennem indsejlingerne til Østersøen.
- Muligheden for at udstede adgangsforbud til EU havne udvides, idet Kommissionen blandt andet lægger op til at forbyde anløb i en efterfølgende tidsperiode, uanset om de konstaterede forhold er bragt i orden.
- Det præciseres, at der skal ske stikprøvekontrol af besætningens arbejds- og levevilkår.
- ***Klager vedrørende besætningens arbejds- og levevilkår skal undersøges, idet klagerens identitet ikke må offentliggøres***

---

<sup>3</sup> Ankerpladser under havnenes jurisdiktion.

<sup>4</sup> Loder, som under deres almindelige arbejde opdager fejl og mangler, som kan udgøre en risiko for skibets sikkerhed eller havmiljøet, har pligt til at indrapportere dette til havnestatskontrolmyndigheden.

- Rederier med dårlige præstationer offentliggøres på en ”sortliste”.
- Kravene til havnestatsinspektørernes kompetencer skærpes og harmoniseres.
- Medlemsstaterne forpligtes til at sikre, at havnestatskontrol kan gennemføres uanset tid og sted.

Detaljerne i det nye system afventer en endelig bearbejdning i det regionale Paris-MOU<sup>5</sup> havnestatssamarbejde. Det er hensigten, at de herefter indarbejdes i direktivet gennem komité-procedure.

*Forslaget forventes på dagsordenen for rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 8.-9. juni 2006, hvor formandskabet forventes at fremlægge en fremskridtsrapport for arbejdet.*

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentets behandling af sagen, jf. traktatens artikel 251, er *indledt ved udpegning af ordfører. Forslaget vil blive behandlet i Udvalget for Transport- og Turisme. Der foreligger ikke oplysninger om, hvornår forslaget vil blive behandlet, men Europa-Parlamentet har foreløbigt tilkendegivet, at forslaget forventes sat til afstemning på plenarforsamlingen den 14. november 2006.*

## **3. Nærhedsprincippet**

Forslaget er en omarbejdning og styrkelse af allerede eksisterende direktiver. Kommissionen anfører, at målene for den planlagte retsakt ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde:

- Havnestatskontrol har principielt til formål at sikre skibsfartens sikkerhedsniveau i en geografisk region gennem havnestaternes harmoniserede kontrol af skibene.
- Med en regional handlingsplan og en koordineret indsats er der større mulighed for at reducere omkostningerne og optimere indsatsen til en effektiv kontrol af skibene. En mindre streng gennemførelse af havnestatskontrollen i en medlemsstat vil forøge sikkerhedsrisikoen og risikoen for, at der opstår bekvemmelighedshavne, som vil skabe uacceptable konkurrenceforvridninger i Fællesskabet.

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at forslaget er en styrkelse af det gældende direktiv, og at fællesskabsindsatsen garanterer en harmonisering af kontrolprocedurer, bl.a. med hensyn til inspektørernes kvalifikationer, informationsudveksling og opfølgning medlemsstaterne imellem.

---

<sup>5</sup> Paris Memorandum of Understanding: Aftale om fælles ordning om havnestatskontrol indgået mellem 20 europæiske lande (herunder Rusland), samt Island og Canada.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, da tiltag til en styrket og mere effektiv havnestatskontrol bedst vil kunne gennemføres på fællesskabsniveau.

#### 4. Gældende dansk ret

Reglerne for gennemførelse af havnestatskontrol på udenlandske skibe findes i:

- Bekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 af lov om sikkerhed til søs med senere ændringer.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 7 af 26. august 1999 om anvendelse af lov om sikkerhed til søs på udenlandske skibe.
- Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 7 af 15. juli 2004 om havnestatskontrol af skibsfart, som implementerer Direktiv 95/21/EF med senere ændringsdirektiver.

#### 5. Høring

Kommissionens forslag *har været i høring* hos medlemmerne af Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål. *Forslaget har endvidere været drøftet på et møde i Specialudvalget den 21. april 2006.*

*Danmarks Rederiforening har udtrykt* opbakning til et nyt kontrolsystem, som i højere grad fokuseres mod ”risikoskibe”, samtidig med at kvalitets-skibsfarten tilgodeses. Endvidere har Danmarks Rederiforening henvist til sin europæiske brancheorganisation<sup>6</sup>, som udtrykker bekymring over for de skærpede bestemmelser om adgangsforbud samt offentliggørelsen af en ”sortliste” over rederier, som ofte får deres skibe tilbageholdt, idet foreningen i begge tilfælde finder kriterierne for stramme. Endelig opfordres der til, at Paris MOU samarbejdet tillægges større vægt af hensyn til de medlemmer, som ikke er en del af EU, herunder især Canada og Rusland.

*Danske Havne gør opmærksom på, at den øgede rapporteringsforpligtelse med hensyn til skibe, der ikke har opfyldt sin meldepligt, forventes at medføre et årligt merarbejde af størrelsesordenen 9.000 timer på landsplan svarende til en udgift i størrelsesordenen 3 mio. kr. Yderligere forventer Danske Havne, at de nye forpligtelser vil medføre udgifter af størrelsesordenen 6 mio. kr. til anskaffelse og ibrugtagning af udstyr til brug for rapporteringen. Danske Havne ser gerne, at rapporteringen harmoniseres med andre myndighedsrapporteringer, således, at man kan anvende ens formater og undgå dobbeltrapporteringer. Danske havne forventer, at et sådant initiativ kan medvirke til at begrænse udgifterne ved de nye krav.*

*Danske Havne har yderligere en række bemærkninger til specifikke dele af direktivforslagets tekst. Blandt andet påpeges, at det kan være vanske-*

---

<sup>6</sup> European Community Shipowners' Associations.

*ligt for havnene overhovedet at vurdere, om skibene har overholdt deres anmeldepligt i henhold til relevante EU bestemmelser, ligesom det påpeges, at havnene ikke nødvendigvis har et døgnberedskab, der vil kunne foretage indberetninger udenfor normal arbejdstid.*

#### **6. Andre landes holdninger**

Der har været afholdt en række møder om forslaget i Rådets Transportarbejdsgruppe. *Forslaget er - samlet set - blevet positivt modtaget. Forhandlingerne befinder sig på et indledende stadie og har indtil nu været fokuseret på de dele af forslaget, der omhandler indførelsen af det nye inspektionssystem, herunder fordelingen af inspektionsbyrden landene imellem.*

*Principielt er der udbredt tilslutning til det koncept, som igennem længere tid har været under udarbejdelse i Paris MOU samarbejdet. Flere lande har dog udtrykt ønske om større fleksibilitet med hensyn til medlemsstaternes inspektionsforpligtelser, herunder forpligtelsen til at gennemføre alle påkrævede inspektioner uanset tid og sted.*

*Endvidere har flere lande udtrykt betænkelighed ved de skærpede regler om adgangsforbud.*

*Forslagene om udvidelse af lodsers indberetningspligt samt prioritering af skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger, har under de hidtidige drøftelser mødt betydelig modstand fra en række medlemsstaters side, mens kun enkelte lande har støttet Kommissionens forslag. Der er dog tilsyneladende udbredt tilslutning til en mildere formulering, som vil give medlemsstaterne mulighed for at inspicere sådanne skibe, uanset om de kort forinden måtte være inspiceret i forbindelse med havnestatskontrol i EU.*

#### **7. Foreløbig dansk holdning**

Danmark er overvejende positiv over for Kommissionens forslag. Herunder støttes forslaget om indførelse af et nyt kontrolsystem, der i højere grad fokuserer på "risikoskibe" og tilgodeser kvalitetsskibsfarten. Fra dansk side vil der dog blive arbejdet for en større fleksibilitet i det nye kontrolsystem, blandt andet for at sikre en bedre og mere effektiv udnyttelse af medlemsstaternes fælles ressourcer.

Danmark ser med forståelse på forslagene om adgangsforbud og sortlistning af rederier, men tager dog forbehold over for visse detaljer i disse forslag, *som kan være i modstrid med Danmarks øvrige internationale forpligtelser på søfartsområdet.* Endvidere er man noget forbeholden over for den udstrakte mulighed for at ændre direktivet gennem komitéproceduren.

*Ligeledes ser man fra dansk side med forståelse på forslaget om undersøgelse af klager over arbejds- og levevilkårene ombord, i det omfang kravene gennemføres i overensstemmelse med relevante ILO-konventioner*



*på området, og såfremt kravet om at holde klagers identitet hemmelig for skibsføreren og rederen er foreneligt med direktivet om databeskyttelse<sup>7</sup>.*

Danmark har med tilfredshed noteret Kommissionens forslag om udvidelsen af lodsers indberetningspligt samt forslaget om, at skibe, som ikke har fulgt IMO's anbefalinger om brug af lods ved sejlads gennem indsejlingerne til Østersøen, får førsteprioritet for udvælgelse til inspektion. *Da forslaget imidlertid er blevet mødt af betydelig modstand, vil Danmark arbejde for et kompromis, der fastholder en konsekvens i havnestatskontrollsystemet af ikke at følge lodsanbefalingerne. Fra dansk side finder man, at den mildere formulering, der åbner mulighed for en kontrol, lever op til målene.*

#### **8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget forventes at kræve en ændring af lov om sikkerhed til søs, der præciserer, at der kan udstedes anløbsforbud, der gælder i en efterfølgende tidsperiode, uanset om de konstaterede forhold er bragt i orden. *Ligeledes må forslaget om hemmeligholdelse af eventuelle klagers identitet forventes at kræve en lovændring.*

Det skønnes, at forslaget vil medføre *en administrativ merbelastning i størrelsesordenen* 3 skibsinspektør årsværk til Søfartsstyrelsen svarende til 2,1 mio. kr. Det er en følge af forpligtelserne i det nye kontrolsystem, hvor fokus flyttes mod "risikoskibe", som forudsætter mere omfattende kontroller. Endvidere vil kontroller med faste intervaller medføre flere obligatoriske kontroller uden for normal arbejdstid, og det vil være nødvendigt at etablere en egentlig vagtordning for at leve op til direktivets krav. Det større antal obligatoriske kontroller vil tillige gøre det vanskeligt at bevare den nuværende fleksibilitet, hvor havnestatsinspektører også udfører andre opgaver. Endelig forventes forslagets øvrige tiltag, eksempelvis de skærpede krav til skibsinspektørernes uddannelse og træning, at betyde et forøget ressourceforbrug. *Eventuelle administrative merudgifter vil skulle afholdes inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets ramme.*

Indførelsen af det ændrede kontrolsystem forudsætter etablering af en fælles database i regi af Paris MOU. Der foreligger endnu ikke oplysninger om etablering af databasen og de omkostninger, som de enkelte medlemsstater skal udrede i forbindelse hermed via de nationale budgetter.

#### **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Den intensiverede havnestatskontrol forventes at højne standarden for de skibe, som besejler havnene i Fællesskabet, hvilket på sigt ventes at have en positiv søsikkerheds- og miljømæssig virkning.

---

<sup>7</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger

*I forbindelse med udvidelsen af havnenes rapporteringspligt må påregnes engangsudgifter til anskaffelse og ibrugtagning af nye systemer til gennemførelse af rapporteringen. Danske Havne anslår, at udgifterne på landsplan vil være af størrelsesordenen 6 mio. kr.*

**10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Forslaget om, at havnenes rapporteringspligt udvides til også at omfatte de skibe, som ikke har *opfyldt deres meldepligt, vil* medføre *administrative byrder for havnene, idet man for hvert anløbende skib skal kontrollere, om meldepligten er overholdt. Danske Havne oplyser i sit hørings-svar, at man forventer en samlet årlig meromkostning af størrelsesordenen 3 mio. kr. som følge af nye administrative byrder.*

Forslaget om, at alle skibe får meldepligt, ventes ikke at få nævneværdige administrative konsekvenser for rederierne, da der vil være tale om oplysninger, som i forvejen skal meldes som følge af anden fællesskabslovgivning<sup>8</sup>.

**11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

*Folketingets Europaudvalg er orienteret om sagen ved grundnotat oversendt den 6. marts 2006.*

---

<sup>8</sup> Rådets direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (Overvågningsdirektivet) m.v.

**4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om flerårig finansiering af det europæiske søfartssikkerhedsagenturs tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 - KOM(2005) 210**

*Notatet er revideret i forhold til revideret notat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 18. november 2005. Ændringerne er fremhævet.*

**Resumé**

*Det europæiske søfartssikkerhedsagentur (herefter agenturet) varetager blandt andet opgaver inden for forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening. Forslaget vil tilvejebringe en flerårig finansiel budgetramme for bekæmpelse af olieforurening finansieret over fællesskabsbudgettet i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2013 med 154 mio. EUR som finansielt referencebeløb. De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden som led i EU-budgetforhandlingerne. Bevillingen er primært begrundet i en foreslået etablering af et EU-beredskab af oprensningsskibe.*

*Forslaget vil med den foreslåede udgiftsramme indebære merudgifter på EU-budgettet på 154 mio. EUR i perioden 2007-13, hvoraf Danmark betaler omkring to procent. Afhængigt af placeringen og størrelsen af et operativt EU-beredskab kan der være afledte mindre udgifter i forhold til det nationale danske beredskab og overvågningsindsats med videre.*

*Forslaget kræver ingen lovændringer.*

*Forslaget forventes vedtaget som et A-punkt på et rådsmøde i juni 2006. Det er endnu ikke besluttet hvilket, men det forventes at blive efter rådsmødet 8.-9. juni 2006.*

**1. Baggrund og indhold**

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 25. maj 2005 fremlagt et forslag til en forordning om flerårig finansiering af det europæiske søfartssikkerhedsagenturs tiltag til bekæmpelse af forurening fra skibe samt ændring af forordning 1406/2002 om etablering af søfartssikkerhedsagenturet. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Ulykkerne ERIKA og PRESTIGE i 1999 og 2001 viste ifølge Kommissionen, at de enkelte medlemsstater ikke rådede over tilstrækkeligt oliebekæmpelsesudstyr, som hurtigt og effektivt kunne sættes ind ved større olieudslip. Dette har påvist et behov for, at der stilles supplerende midler til rådighed.

På denne baggrund har det europæiske søfartssikkerhedsagentur i 2004 vedtaget en handlingsplan for beredskab og bekæmpelse af olieforurening, der skal danne rammen for agenturets tiltag inden for forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening.

Agenturets tiltag inden for forebyggelse og bekæmpelse af olieforurening omfatter i overensstemmelse med handlingsplanen for beredskab og bekæmpelse af olieforurening:

- Operativ bistand, hvor agenturet efter anmodning fra en medlemsstat stiller supplerende oliebekæmpelsesmidler, såsom miljøskibe og udstyr, til rådighed for medlemsstatens oliebekæmpelsesaktiviteter ved forurening fra skibe.
- Indsamling, analyse og formidling af information, bedste praksis, teknikker og innovation inden for bekæmpelse af olieforurening.
- Samarbejde og koordinering i form af teknisk og videnskabelig bistand til Kommissionen i forbindelse med aktiviteter inden for rammerne af relevante regionale aftaler mellem kyststater om at yde gensidig bistand i tilfælde af forureningsulykker til søs.

Kommissionen vurderer, at udviklingen og udvidelsen af forureningsbekæmpende aktiviteter i overensstemmelse med handlingsplanen forudsætter langsigtede investeringer og tilstrækkelig finansiel sikkerhed. Det vil derfor være vanskeligt at gennemføre ovennævnte tiltag uden en passende budgetmæssig fleksibilitet. Øget finansiel sikkerhed vil yderligere kunne mindske agenturets udgifter, når der skal forhandles om længerevarende kontrakter.

Forordningsforslaget vil tilvejebringe en flerårig finansiel budgetramme finansieret over fællesskabsbudgettet i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2013. Det foreslås, at der i denne periode øremærkes 154 mio. EUR som finansielt referencebeløb. De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for det finansielle overslag som led i EU budgetforhandlingen.

Der vil løbende blive ført tilsyn med det faktiske behov med henblik på tilpasning af de årlige finansielle forpligtelser. Agenturets bestyrelse kan foreslå ændringer af agenturets budget.

*Forslaget forventes behandlet på et rådsmøde i juni 2006. Formandskabet har endnu ikke besluttet hvilket.*

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

*Europa-Parlamentet har haft forslaget til 1. læsning. Europa-Parlamentets Transportkomité har på den baggrund foreslået en række ændringer til forordningens tekst. Blandt de mere betydningsfulde ændringsforslag er for det første udviklingen af et "satellitbillede service center", der skal bidrage til forureningsovervågningen. For det andet skal budgetlinien for finansieringen være minimum 154 mio. EUR. For det tredje skal medlemslandene regelmæssigt producere lister over statsligt og*

*erhvervsmæssigt beredskab til forureningsbekæmpelse tilgængeligt i de enkelte regioner i EU.*

*Kommissionen er positiv over for alle tre ændringsforslag.*

### **3. Nærhedsprincippet**

Kommissionen udtaler sig ikke om nærhedsprincippet. Det er regeringens opfattelse, at forslaget overholder nærhedsprincippet, da koordinerede EU tiltag på området kan skabe en merværdi.

### **4. Gældende dansk ret**

Der er ikke danske regler på området.

### **5. Høring**

Forslaget har været sendt i skriftlig høring i EU-Specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

**HTS Handel Transport og Serviceerhvervene** støtter forslaget. Samtidig finder HTS det afgørende, at EU-beredskabet afpasses og koordineres med de respektive nationale beredskaber med henblik på dels at sikre en effektiv indsats i tilfælde af en ulykke, dels at visse EU-medlemsstater ikke begrænser bevillingerne til deres egne oliebekæmpelsesberedskaber som følge heraf. Endelig skal koordinationen sikre, at de samlede investerede midler udnyttes bedst muligt både nationalt og på EU-niveau.

Der er ikke indkommet yderligere bemærkninger fra andre organisationer som følge af høringen.

### **6. Andre landes holdninger**

Der er generel opbakning til forslaget fra medlemslandenes side, idet der dog er enighed om, at forslaget ikke overflødiggør medlemsstaternes selvstændige ansvar samt det regionale element i forureningsbekæmpelsen.

*Europa-Parlamentets ændringsforslag blev behandlet på et arbejdsgruppemøde (søfart) den 5. maj 2006. Ændringsforslagene blev generelt mødt med skepsis. Forslaget om et "satellitbillede service center" møder stærk modstand, idet forslaget ses som en skjult udvidelse af EMSA's kompetenceområde. Kommissionen mener derimod ikke, at dette er tilfældet. Formandskabet vil tilkendegive over for Europa-Parlamentet, at teksten er uacceptabel. Med hensyn til budgetlinien på 154 mio. EUR finder mange medlemslande, at denne bør reduceres, mens Kommissionen mener, at 154 mio. EUR er en absolut forudsætning for at gennemføre alle de ønskede tiltag. Der er endelig skepsis over for forslaget om beredskabslister. Formandskabet vil søge mere information om forslagens indhold fra Europa-Parlamentet.*

*Arbejdsgruppen fortsætter sine drøftelser og formandskabet afholder en egentlig dialog med Kommissionen og Europa-Parlamentet den 23. maj 2006 om forslaget.*

#### **7. Foreløbig dansk holdning**

Danmark kan generelt støtte et styrket samarbejde og teknisk udvikling inden for olieforureningsbekæmpelse. I forhold til elementer og dimensionering af et operativt EU olieberedskab, herunder leje af oprensningsskibe, lægger Danmark vægt på, at der er klar EU-merværdi i forhold til de nationale beredskaber, samt at olieberedskabet kommer Østersøen og de danske stræder til gode.

*Med hensyn til Europa-Parlamentets forslag, er det Danmarks holdning, at der ikke bør gives en ensidig budgetgaranti på minimum 154 mio. EUR, idet budgetmyndighedens ret til at prioritere på baggrund af en behovsvurdering skal fastholdes. Danmark er endvidere enig i, at oprettelsen af et "satellitbillede service center" vil være en udvidelse af agenturets kompetenceområde. Endelig deler Danmark de øvrige landes skepsis mht. behovet for at producere lister over det statslige og erhvervsmæssige beredskab til forureningsbekæmpelse, der er tilgængeligt i de enkelte regioner i EU.*

#### **8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget kræver ikke lovændring og vil finde umiddelbart anvendelse i dansk ret.

Forslaget vil med den foreslåede udgiftsramme indebære merudgifter på EU-budgettet på 154 mio. EUR i perioden 2007-13, hvoraf Danmark betaler omkring to procent, *svarende til en samlet dansk finansieringsandel på ca. 23 mio. kr.* Afhængigt af placeringen og størrelsen af et operativt EU-beredskab kan der være afledte mindre udgifter i forhold til det nationale danske beredskab og overvågningsindsats med videre.

#### **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser, dog vil agenturets oliebekæmpelsesaktiviteter kunne bidrage til at forebygge og bekæmpe olieforurening i Østersøen.

#### **10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Grundnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 22. juni 2005 og reviderede notater er oversendt den 19. august 2005 og den 18. november 2005. *Et delvist forhandlingsoplæg med henblik på dansk støtte til forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 25. november 2005, idet den endelige beslutning om forslaget afventede drøftelserne om de finansielle perspektiver for EU 2007-2013.*