



NOTAT TIL  
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

17. september 2009

**Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – søtransport)  
den 9. oktober 2009**

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse – KOM(2008) 816.....2
2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF – KOM(2009)11....10

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse – KOM(2008) 816**

Revideret notat – ændringer i forhold til samlenotat af 17. marts 2009 er fremhævet med *kursiv*.

**Resumé**

*Forslaget har til formål at sikre, at skibspassagerer, herunder handicappede og bevægelseshæmmede, har samme rettigheder overalt i EU. Hensigten er at fastsætte mindstekrav til information af alle skibspassagerer før og under rejsen, tage stilling til håndtering af afbrydelse af en rejse, fastsætte regler, der skal følges ved forsinkelse og regler for behandling af klager og ydelse af assistance til bevægelseshæmmede.*

*Der vil være behov for lovændringer bl.a. for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser samt for klageprocessen.*

*Forslaget ventes sat på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 9. oktober 2009.*

**1. Baggrund og indhold**

Kommissionen har den 4. december 2008 fremlagt forslag til forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse. Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 8. december 2008.

Forslaget er fremsat i henhold til traktatens artikel 71, stk. 1 og artikel 80, stk. 2. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Kommissionen henviser *bl.a.* til, at der *skal sikres en mere systematisk inddragelse af forbrugerbeskyttelseshensyn*. Der er allerede gjort fremskridt med at inddrage forbrugerbeskyttelseshensyn inden for *bl.a.* luftfart. Det er grunden til, at Kommissionen *ønsker* at udvide *passagerrettighederne til de andre transportområder*. Der er *således* samtidigt med *søtransportforslaget* fremlagt et tilsvarende forslag vedrørende bustransport.

*Handicappedes og bevægelseshæmmedes rettigheder*

Med forslaget fastslås, at der ikke må ske diskrimination *af handicappede*. Der fastsættes et generelt princip om, at befordring af handicappede og bevægelseshæmmede ikke kan afslås. Der kan dog gøres undtagelser herfra af sikkerheds- eller konstruktionsmæssige grunde.

Transportørerne skal med inddragelse af handicaporganisationer og nationale myndigheder fastsætte ikke-diskriminerende regler for handicappedes og bevægelseshæmmedes adgang til befordring og eventuelle begrænsninger heri. Endvidere er transportøren ansvarlig for, at der ydes gratis assistance til handicappede og bevægelseshæmmede i havne og om bord på skibe.

I samarbejde med handicaporganisationer skal transportøren fastsætte kvalitetsstandarder for assistancen og fastlægge de ressourcer, der er nødvendige til opfyldelse af disse standarder. Forslaget fastsætter videre, at transportøren skal sørge for relevant uddannelse af personale.

#### *Transportørens forpligtelser ved afbrydelse af en rejse*

Der fastsættes regler om transportørens forpligtelser over for alle passagerer, når rejsen afbrydes som følge af forsinkelse eller aflysning. Dette kan, alt afhængig af situationen, omfatte information om forventede afgangs- og ankomsttidspunkter, måltider, overnatning og omlægning af rejsen, alternativ transport eller *refusion* af billetprisen. I tilfælde af betydelige forsinkelser kan passageren forlange kompensation *for billetprisen* uden at fortabe retten til transport.

#### *Information af passagererne og behandling af klager*

Med forslaget fastsættes mindstekrav til information af alle skibspassagerer om deres rettigheder. Transportøren skal indføre en klageordning vedrørende de rettigheder og pligter, der er omfattet af forordningen, og passagererne kan indgive klage til transportøren.

#### *Håndhævelse og nationale håndhævelsesorganer*

Medlemsstaterne skal udpege et organ, der har ansvar for håndhævelse af forordningen. Dette organ skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder overholdes. Passagerer kan indgive klager til organet om overtrædelser af forordningen. Det nationale håndhævelsesorgan skal årligt udarbejde og offentliggøre en rapport om dets virksomhed det foregående år.

Endvidere er der en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal fastsætte sanktioner vedrørende overtrædelse af forordningen.

Endelig stilles der krav om, at de nationale håndhævelsesorganer skal *samarbejde gennem* udveksling oplysninger om deres arbejde og praksis.

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

*Europa-Parlamentet har den 23. april 2009 afgivet udtalelse om forslaget i 1. læsning.*

*Europa-Parlamentet støtter Kommissionens forslag. Parlamentet kommer med visse ændringsforslag, primært af mere teknisk karakter, der særligt har til formål yderligere at sikre bevægelseshæmmedes rettigheder og styr-*

ke og præcisere det nationale håndhævelsesorgans rolle. Parlamentet kommer dog også med nogle ændringsforslag, der begrænser transportørens forpligtelser, f.eks. at transportøren skal kunne påberåbe sig force majeure ikke blot i de situationer, der medfører kompensation, men også i situationer, hvor der skal gives information, forplejning og refusion af billetten.

### **3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Som begrundelse for forslaget anfører Kommissionen, at beskyttelse af passagerer er et problem af europæiske dimensioner, som må løses på EU-plan. Endvidere anføres, at markedsliberalisering og varetagelse af forbrugerinteresser, særligt handicappedes og bevægelseshæmmedes interesser, er en del af det indre marked. Kommissionen vurderer, at det på grund af transportformens internationale dimension ikke er muligt for en medlemsstat eller en gruppe af medlemsstater at løse problemet på en tilfredsstillende måde, og at EU-tiltag derfor er påkrævet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet skibsfarten i vid udstrækning er international.

### **4. Gældende dansk ret**

Der findes ingen specifikke danske regler på søfartsområdet vedrørende assistance mv. til handicappede og bevægelseshæmmede.

Skibes bygning, udstyr mv. og indretning af passagerskibe, for så vidt angår handicappede og bevægelseshæmmede, er reguleret i en række tekniske forskrifter, som i vid udtrækning er en implementering af EU-regler og IMO-regler. Disse forhold er imidlertid ikke omfattet af forordningsforslaget. *Herudover indeholder søloven visse generelle regler om transportkontrakter mv.*

### **5. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, samt Forbrugerrådet, Velfærdsministeriet, Dansk Handicap Forbund, Danske Handicaporganisationer, Ældre Sagen, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark og Danmarks Rejsebureauforening.

Bilfærgernes Rederiforening og Danmarks Rederiforening har anført, at forslaget er udformet således, at alle typer af skibsbaseret passagertransport er omfattet, såvel transport med store passagerskibe med kahytter som med mindre færger og små turistbåde. Det er imidlertid ikke muligt at regulere alle skibe til passagertransport efter ens regler, for så vidt angår de forhold, som forordningsforslaget omfatter. Forslaget kan derfor ikke anvendes på f.eks. ganske små færger eller på en række ruter, f.eks. meget korte ruter m.v. Det fremhæves samtidigt, at forslaget vil have konsekvenser for såvel store som små rederier.

Vedrørende transportørens forpligtelser ved afbrydelse af en rejse anføres, at disse ikke er rimelige, idet forsinkelser inden for dette område er uundgåelige som følge af vejrforhold og andre udefrakommende omstændigheder, som transportøren ikke har kontrol over. Afrejse- og ankomsttidspunkter er altid estimerede tidspunkter på grund af vejrforhold, forsinkelse i forbindelse med skibets lastning etc. I praksis vil der ofte i forbindelse med ankomsttidspunkter for længere passagerruter med overnatning skulle lægges 1-2 timer til eller trækkes tilsvarende fra.

Danske Havne anfører, at man er helt enige i, at det er transportørens opgave at sikre adgangen til skibet. Af denne grund bør passagerne melde deres ankomst til transportøren med henblik på assistance i stedet for til havnen.

Danske Handicaporganisationer (DH) finder, at personer med handicap bør sikres de samme rettigheder ved sørejser, som ved rejse med fly eller tog. Derfor støtter de *forslaget*. DH ønsker, at alle former for nødvendig personlig assistance ved og under sørejser skal stilles til rådighed, uden at dette skal finansieres af den enkelte person med handicap. Tilsvarende ved forsinkelse af en rejse, hvor det kan være nødvendigt at yde en ganske særlig service til personer med handicap.

DH finder det helt utilstedeligt at give adgang til at nægte personer med handicap at rejse under henvisning til sikkerhedsbestemmelser. Hvis bestemmelsen mod forventning fastholdes, skal rejsearrangøren forpligtes til at sikre en rejse for den afviste person til samme pris med en anden operatør. DH finder det ligeledes helt ude af trit med moderne rejsemønstre at forlange, at personer med handicap skal meddele deres rejse 48 timer, før den skal foregå.

DH anfører, at det i betydelig grad vil styrke retssikkerheden, hvis der etableres et fælles klageorgan, der kan behandle alle spørgsmål vedrørende diskrimination på baggrund af handicap. Det anføres endvidere, at alle informationer og kommunikation skal foreligge i formater, der lever op til de forskellige krav, som personer med handicap har. Forpligtelsen til at medtage hjælpemidler skal omfatte alle nødvendige hjælpemidler, og der kan i visse situationer være behov for at medtage mere end to hjælpemidler.

I dag er der flere nationale regler om, hvornår der skal sikres tilgængelighed til f.eks. et egnet toilet. Det skal være således, at hvis der er et toilet om bord, skal det være muligt for alle personer at kunne benytte dette – uanset sørejsens længde. Det anføres endvidere, at der bør udvikles bindende fælles europæiske standarder vedrørende tilgængelighed. Ligeledes synes der behov for at udvikle en europæisk standard for uddannelse af personale, der på de forskellige områder med tjenesteydelser skal servicere personer med handicap.

Kommunernes Landsforening (KL) og Sammenslutningen af Danske Småøer har anført, at man er enig i, at handicappede og bevægelses-hæmmede skal have adgang til færgerne på lige fod med andre passagerer. Der tages hensyn til dette ved nybyggeri af færger. Det påpeges samtidig, at der stadig på flere ruter sejles med ældre færger, hvor der - indtil de er udfaset – skal være muligt at fravige forordningen, idet ombygning af de gamle færger vil være meget omkostningstungt.

Vedrørende transportørens forpligtelser ved afbrydelse af rejse anføres, at det i praksis er sjældent, at færgeafgangene til de små øer aflyses. Aflysning sker som oftest i tilfælde af force majeure, hvorfor det er vigtigt at fastholde denne mulighed i forordningen. Det vurderes ikke realistisk at pålægge transportøren at anvise alternative transportformer i et vejr- og havforhold, hvor færgen ikke kan sejle, idet alle andre transportformer er mere vejr- og havfølsomme end færger. I tilfælde af maskinnedbrud er det ikke realistisk, at transportøren skal kunne anvise en anden transportform med kort varsel.

Idet passagerer til ø-færgerne i praksis betaler deres billet, når de går om bord, og således ikke på forhånd har en billet, bliver refusion af billetprisen ikke relevant. I de situationer, hvor der er udstedt billet på forhånd, anses det som en selvfølge, at billetten tilbagebetales i tilfælde af aflysninger. For at begrænse de administrative byder, bør der indføres en petitesse-ordning vedrørende månedskort.

Herudover anfører KL, at et krav om økonomisk kompensation ved forsinkelser bør afvises, for så vidt angår de færgeoverfarter, som kommunerne står for. Hvis dette ikke kan fastholdes, må der ske kompensation via DUT. Dette begrundes med, at forsinkelser af små færger ikke er så indgribende af natur som eksempelvis af flyafgange.

Endeligt afviser KL forslaget om et særligt udpeget organ til at håndhæve forordningen samt en forpligtelse for dette organ for afrapportering. Dette sker med henvisning til de administrative byrder.

De øvrige, der er blevet hørt, er ikke kommet med bemærkninger.

## **6. Andre landes holdninger**

Medlemsstaterne har generelt udtrykt støtte til at regulere området.

Et flertal af medlemsstater finder dog, at *der i højere grad skal* tages højde for de særlige forhold, der gælder *for* søfart. Der *er* i den forbindelse bl.a. *peget* på den store betydning, som vejret spiller for søtransport, at markedet er meget bredt, idet det består af meget små, mellemstore og store operatører, og at transporterne tidsmæssigt strækker sig fra korte overfarter på få minutter til lange overfarter med overnatning. *Disse medlemsstater foreslår derfor, at forordningen alene skal finde anvendelse på skibe over en vis størrelse. Formandskabet forventes inden rådsmødet at*

*fremlægge et revideret forslag, der i et eller andet omfang søger at imødekomme medlemsstaterne.*

Enkelte lande har endvidere anført, at forordningen ikke bør omfatte de skibe, der primært transporterer gods, og hvor passagertransporten er sekundær. Dette bør gælde selvom disse skibe definitionsmæssigt er passagerskibe (dvs. medtager mere end 12 passagerer). *Formandskabet har fremlagt et forslag, der imødekommer disse medlemsstater.*

*Mange medlemsstater har anført behovet for at gøre forslaget mere afbalanceret i forhold til transportørens forpligtelser. På den baggrund har formandskabet foreslået, at tidsgrænserne for, hvornår forsinkelser medfører pligt til forplejning, overnatning og kompensation gøres længere, ligesom den maksimale kompensation foreslås til 50 % af billetprisen og ikke 100 %.*

*Formandskabet har endvidere, på anmodning fra medlemsstaterne, foreslået tilpasninger af forslaget med henblik på at begrænse nogle af de administrative konsekvenser for både erhverv og myndigheder.*

## **7. Foreløbig dansk holdning**

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslag, der forbedrer forbrugernes rettigheder, og som kan forbedre det indre markeds funktion. Man er enig i princippet om, at handicappede og bevægelseshæmmede som udgangspunkt bør have samme mulighed som alle andre for at rejse med skib.

For at sikre ensartede konkurrencevilkår bør forslagets anvendelsesområde efter dansk *opfattelse* omfatte skibe, der afgår fra eller ankommer til EU-havne, uanset hvilket flag de sejler under.

De centrale bestemmelser om handicappedes og bevægelseshæmmedes rettigheder i forslaget vurderes at være velbalancerede. Visse af de supplerende bestemmelser synes dog at medføre administrative byrder, uden at der reelt tilføres nogen merværdi.

Regeringen arbejder for en afbalanceret model i relation til transportørens forpligtelser ved afbrydelse af en rejse. Således som forslaget er udformet, omfatter det alle passagerfarter, uanset skibets størrelse (antallet af passagerer), fartsområde, overfartstid mv. og uanset at variationer i rejsetid bl.a. pga. vejrforhold er almindeligt forekommende ved søtransport. Det er efter regeringens opfattelse ikke rimeligt at stille de samme krav til alle ruter, f.eks. ruter til småøer. *En tilpasning af forslagets anvendelsesområde, f.eks. gennem en minimumsstørrelse på skibet eller minimums sejl-tid, vil kunne være en løsning.*

De foreslåede grænser for hvor store forsinkelser der må være, før reglerne om assistance og kompensation træder i kraft, bør også øges.

Endeligt bør bestemmelserne om klageorganet og rapporteringer udformes på en sådan måde, at de administrative byrder begrænses mest muligt.

### **8. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Der vil være behov for lovændringer bl.a. for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser samt for klageprocessen.

Forslaget skønnes at få statsfinansielle konsekvenser vedrørende det foreslåede nye håndhævelsesorgan, herunder håndhævelse af forordningen, behandling af klager, udarbejdelse af statistik og den årlige rapport. Disse statsfinansielle konsekvenser anslås foreløbigt til ikke at ville andrage over 700.000 kr. om året og vil skulle afholdes inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets ramme, i det omfang ordningen ikke kan brugerfinansieres.

Det må endvidere forventes, at tilskudsbehovet til de samfundsbegrundede færgeruter vil stige som følge af forslaget. I forbindelse med fremtidige offentlige udbud af disse ruter forventes operatørerne således at ville indregne deres ekstra udgifter i størrelsen af det offentlige tilskud, som angives i deres tilbud. Det er dog ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere størrelsen af disse økonomiske konsekvenser.

Slutteligt må det forventes, at kommuner med færgesejls vil søge at opnå DUT-kompensation for øgede udgifter i forbindelse med forslagets bestemmelser om passagerkompensation ved forsinkelser/aflysninger, assistance til handicappede og udgifter til informationsmateriale og administration af klager. Det er dog svært at vurdere, hvor store disse udgifter vil være. Hjælpen til handicappede ydes i stor udstrækning allerede i dag, og der er i forordningsforslaget hjemmel til, at der kan opkræves *et gebyr* af alle passagerer til at dække udgifter hertil. Udgifterne ved forsinkelser indtræder kun, hvis der er tale om en forsinkelse/aflysning af en vis længde, hvortil kommer en undtagelsesbestemmelse i forslaget vedr. force majeure.

### **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget vurderes at ville kunne få begrænsede samfundsøkonomiske konsekvenser i relation til billetprisen, såfremt udgiften til assistance til handicappede og bevægelseshæmmede i havne finansieres gennem en afgift på alle billetter.

Forslaget vurderes at kunne få visse erhvervsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med, at der indføres regler om kompensation som følge af forsinkelser. Det er dog vanskeligt at forudsige omfanget af disse. Hertil kommer udgifter til assistance i havne, såfremt dette ikke finansieres gennem *et gebyr* på alle billetter. Informationspligten og etablering og drift af en klageordning kan ligeledes medføre visse erhvervsøkonomiske



udgifter. Omkostningerne vil påvirke såvel privat som offentligt drevne passagerskibe, herunder færger.

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

Behandling af anmodninger om kompensation og etablering af en klageordning må forventes at have mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Endvidere må kravet om fastsættelse af regler for adgang til befordring og af kvalitetsstandarder for assistancen til handicappede og bevægelseshæmmede forventes at få administrative konsekvenser, særligt for mindre rederier.

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

Forslaget blev den 27. marts 2009 forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg. Der er oversendt foreløbigt grundnotat den 13. januar 2009, opdateret grundnotat 19. februar 2009 og samlenotat den 17. marts 2009.

## **Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF – KOM(2009)11**

Revideret notat – ændringer i forhold til grundnotat af 15. maj 2009 er fremhævet med *kursiv*.

### **Resumé**

*Forslaget har til formål at afskaffe eller forenkle dokument- og varekontrollen med skibe og gods i trafik mellem havne i Fællesskabet. Dette sker ved at skære ned i det antal oplysninger, der leveres flere gange til forskellige myndigheder, samt ved at stille krav om, at elektronisk indberetning af alle foreskrevne oplysninger kan ske til ét sted. Derudover ajourføres de eksisterende meldeformularer som opfølgning på revisionen i 2005 af FN's internationale søfartsorganisation, IMO's, konvention om lettelse af international samfærdsel ad søvejen.*

*Forslaget skønnes at ville kræve lovændring.*

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

Kommissionen har den 22. januar 2009 fremlagt forslaget i forbindelse med Kommissionens meddelelse og handlingsplan om etablering af et europæisk søtransportområde uden grænser, KOM(2009)10. Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 20. februar 2009.

Forslaget er fremsat i henhold til Traktatens artikel 80, stk. 2, og kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

*Med direktivforslaget ophæves det eksisterende direktiv 2002/6/EF og erstattes med det fremlagte forslag. Dette sker til dels, fordi en række standardformularer ("FAL-formularer"), som anvendes i forbindelse med et skibs ankomst til og afgang fra havne inden for Fællesskabsområdet, blev ændret i 2005. Standardformularerne hidrører fra FN's internationale søfartsorganisation, IMO's, konvention om lettelse af international samfærdsel ad søvejen ("FAL-konventionen"), og er optrykt som bilag til det eksisterende direktiv. Kommissionen foreslår derfor, at formularerne vedrørende meldeformaliteter i bilaget bringes i overensstemmelse med de reviderede FAL-formularer.*

Endvidere foreslår Kommissionen en ny foreløbig formular, der skal finde anvendelse, indtil en harmoniseret formular er vedtaget i IMO-regi. Formularen skal anvendes til afgivelse af de maritime sikringsoplysninger, der kræves efter forordning 725/2004/EF om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. *Oplysningerne afgives til brug for sikkerhedsvurderingen af et skib, når det meddeler anløb af en havn i en medlemsstat.*

*Med forslaget forsøges en harmonisering af indberetningsfristerne i forskellige EU-retsakter, således at skibenes indberetninger inden havneanløb i EU-havn skal ske 24 timer før ankomst.*

Derudover indebærer forslaget, at oplysninger, der allerede er indberettet i henhold til andre EU-retsakter ved et skibs anløb eller afsejling, ikke også skal medtages på FAL-formularerne. Der er tale om oplysninger til brug for havnestatskontrol, trafikovervågning og sikring af skibe og havnefaciliteter samt oplysninger om driftsaffald og lastrester fra skibe. Hvor der ikke er EU-bestemmelser om indberetning, skal oplysninger fremsendt efter bestemmelserne i FAL-konventionen ifølge forslaget accepteres af medlemsstaterne.

*Det foreslås endvidere, at medlemsstaterne accepterer FAL-formularer, der indgives på et af de officielle EU-sprog.*

*For at lette kommunikationen mellem havn og skibe foreslås det, at skibenes indrapportering af de oplysninger, som er omfattet af direktivet, skal kunne ske elektronisk via SafeSeaNet til den kompetente myndighed, udpeget af medlemsstaten, på samme tidspunkt som Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 70/2008 om papirløse rammer for told og handel forventes at blive implementeret. Dog allersenest den 31. december 2016. SafeSeaNet er et EU-baseret elektronisk netværk til udveksling af maritimt relaterede informationer mellem medlemslandene.*

De oplysninger, der vil skulle indberettes via SafeSeaNet, er oplysninger om passagerer, besætning, lasten, besætningens personlige ejendele, indholdet af skibsproviant, farligt gods samt oplysninger, der kræves i medfør af det maritime sundhedsbevis. Indberetningssystemerne, der skal udvikles, skal derfor være kompatible med SafeSeaNet.

Endelig foreslås det, at skibe i fart mellem havne inden for Fællesskabets toldområde bør fritages for pligten til at forelægge FAL-formularer, når de ikke undervejs anløber en havn uden for Fællesskabets område.

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

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

## **3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Som begrundelse for forslaget anfører Kommissionen, at den frie transport af varer ad søvejen inden for Fællesskabets område nødvendiggør en ændring af den eksisterende fællesskabslovgivning.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

## **4. Gældende dansk ret**

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/6/EF om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, er gennemført ved bekendtgørelse nr. 656 af 19. juni 2007 om toldbehandling og bekendtgørelse nr. 635 af 24. juni 2008 om udlændinges adgang her til landet.

## **5. Høring**

Forslaget har været i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål samt Danmarks Skibsmæglerforening.

*Danmarks Rederiforening og Danmarks Skibsmæglerforening* støtter forslaget. De mener dog, at indførelsen af en ny formular til afgivelse af sikringsoplysninger forud for anløb af en EU-havn harmonerer dårligt med ønsket om rationalisering af meldeformaliteterne. Man så hellere, at der i IMO-regi arbejdes globalt for en harmoniseret formular.

*Danmarks Rederiforening* påpeger vigtigheden af, at der med direktivforslaget sker en reel administrativ lettelse, og at de undtagelser fra pligten til at afgive oplysninger, der allerede findes i eksisterende EU-regler, fortsat vil gælde.

*Danske Havne, Danmarks Rederiforening og Danmarks Skibsmæglerforening* er positivt indstillet over for udviklingen af et elektronisk system, der kan forenkle udvekslingen af data mellem skibe og havne. Det er vigtigt, at dette system sikrer, at de relevante oplysninger gnidningsfrit kan udveksles på tværs af alle systemer, såvel eksisterende som planlagte. Systemet bør endvidere tilpasses det reelle informationsbehov - og ikke omvendt, og der bør ikke kun tages højde for de store havne, men også mindre havne med kun få anløb.

*Danske Havne* anfører, at der vil være omkostninger for havnene i forbindelse med indførelse af et elektronisk indberetningssystem. Den foreslåede nye formular vedrørende maritim sikring vil også betyde ekstraomkostninger for havnene, da det eksisterende elektroniske indberetningssystem vil skulle tilpasses.

*Danske Havne* udtrykker endvidere bekymring for, at alle før-ankomst oplysninger samles i SafeSeaNet, således at havnespecifikke oplysninger om fx liggeplads, affaldsmodtagelse mv. ikke vil blive sendt direkte til havnen. Det kan komme til at betyde, at havnen vil skulle bruge ressourcer på at overvåge systemet, og at oplysninger, der alene vedrører skibe og havne, ikke længere vil kunne ændres nemt og effektivt.

## **6. Andre landes holdninger**

*Medlemsstaterne har generelt udtrykt støtte til forslaget og dets formål.*

*Et flertal af medlemslandene finder, at forslagets definition af et "skib" er for bred. De så gerne, at krigsskibe, fritidsfartøjer og fiskefartøjer udtrykkes*

ligt bliver undtaget fra definitionen i lighed med definitionen af et "skib" i FAL-konventionen. Formandskabet har fremlagt et forslag, der imødekommer disse medlemsstater.

Flere lande har endvidere anført, at der er behov for, at det udtrykkeligt fremgår af forslaget, hvilke EU-retsakters indberetningsfrist, der vil blive ændret som følge af forslaget. Formandskabet har fremlagt et forslag, der søger at imødekomme disse medlemsstater.

En del medlemslande finder implementeringsfristen på 12 måneder for kort.

### **7. Foreløbig dansk holdning**

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslag, der letter de administrative byrder for erhvervslivet i forbindelse med skibes ankomst og afsejling fra havn og således fremmer skibsfartens konkurrenceevne. Man støtter derfor forslagens hovedsigte.

Regeringen finder, at regelsættet bør udarbejdes så administrativt let som muligt for havne såvel som skibe.

Forslaget om, at FAL-formularerne indgivet på et af det officielle EU-sprog skal accepteres, synes problematisk. Efter regeringens opfattelse bør indberetningssproget være engelsk, da engelsk er det internationale skibsfartssprog.

Det synes ikke at harmonere med forslagens formål om at forenkle meldeformaliteterne at indføre en midlertidig papirformular til sikringsoplysninger, der kun kommer til at skulle bruges ved intern EU-fart i en kort periode. Det vurderes, at indførelse af den nye midlertidige papirformular, inden den elektroniske indberetning via SafeSeaNet er på plads, vil betyde øgede administrative byrder for havnene i form af kontrol af formularen samt vidererapportering i SafeSeaNet. Det skal bemærkes, at det eksisterende krav i EU-lovgivningen til hvilke sikringsoplysninger, der skal indberettes, ikke berøres. Det er alene indførelsen af et formkrav til afgivelsen af oplysninger, der vurderes uhensigtsmæssig.

Danmark mener ikke, at man helt kan afskaffe FAL-formularerne for EU-sejlads, da formularerne indeholder information, der ikke skal indberettes via andre EU-retsakter, og som SKAT således ikke længere vil have adgang til. Derfor bør reglerne udformes, således at det fortsat være muligt at kontrollere, hvad der medbringes af uberigtiget proviant (cigaretter, spiritus, vin mv.) til besætningens eget brug.

## **8. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget skønnes at ville kræve lovændring, som giver hjemmel til at foreskrive en pligt til at foretage indberetning til SafeSeaNet.

Direktivforslaget indebærer navnlig, at oplysninger, der vedrører SKAT (oplysninger om lastens og varers art samt besætningens ejendele), Transportministeriet (oplysninger til brug for sikring af havne og havnefaciliteter) samt Justitsministeriet (oplysninger til brug for ind og udrejsekontrol ved grænsen), som noget nyt skal indberettes til SafeSeaNet.

Forslaget skønnes at få statsfinansielle konsekvenser, idet forslaget indebærer, at SafeSeaNet vil skulle udvikles i forhold til den nuværende version.

Det vurderes, at ændringerne i SafeSeaNet er af et sådant omfang, at det blandt andet vil kunne medføre meromkostninger til personale til systemhåndtering, softwareudvikling samt drift af selve systemet. Fordeling af eventuelle statsfinansielle konsekvenser forbundet med implementeringen af direktivet afholdes efter aftale mellem de relevante ministerier og parter inden for eksisterende rammer.

## **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

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

En fuld elektronisk gennemførelse af SafeSeaNet vurderes at ville begrænse de administrative byrder for erhvervslivet, idet der sker en administrativ forenkling og indføres it-løsninger i forbindelse med skibenes indberetning af oplysninger ved anløb og afgang.

*Med indførelse af en midlertidig sikringsformular er der risiko for, at den opnåede lettelse for indrapportering fra skibene samtidig vil medføre øgede administrative byrder for havnene.*

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

Der er oversendt grundnotat den 15. maj 2009.