

NOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

9. maj 2011

Samlet samlenotat vedr. rådsmøde (Transport, Telekommunikation og Energi -søtransport) den 16. juni 2011

Indholdsfortegnelse:

1. Forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed S. 2
2. Vedtagelse af rådskonklusioner om Vejen frem mod en integreret og konkurrencedygtig søtransport ad de indre vandveje i EU S. 7

Forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed

KOM(2010) 611.

Revideret notat.

Resumé

Forslaget har til formål at justere den juridiske ramme for det allerede eksisterende europæiske agentur for søfartssikkerhed (EMSA) samt dets rolle i forhold til Kommissionen, medlemslandene og andre parter. Hensigten er at effektivisere agenturets virke og udvide dets opgaveportefølje på udvalgte tekniske områder; heriblandt ulykkesopklaring, inspektioner, offshore, havmiljø samt skibsovervågnings- og informationssystemer.

Der vil ikke være behov for lovændringer som følge af forslaget. Forslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Forslaget er sat på den foreløbige dagsorden for rådsmødet (Transport, telekommunikation og Energi) den 16. juni 2011 med henblik på generel indstilling.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 28. oktober 2010 fremlagt forslag til ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed.

Forslaget er fremsat i henhold til Traktatens art. 100 (2). Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal i medført at den almindelige lovgivningsprocedure i Traktatens art. 251.

Kommissionen henviser i sin begrundelse for forslaget til de anbefalinger, der fremkom under den eksterne evaluering fra 2007 om implementeringen af forordningen for EMSA.

Endvidere henviser Kommissionen til den flerårige strategiplan for EMSA, som blev vedtaget af bestyrelsen i marts 2010. Strategiplanen skitserer 14 nye opgaveområder for agenturet, hvoraf flere kræver en ændring af forordningen.

Endelig fremhæver Kommissionen behovet for at ændre forordningen som følge af EMSA's rolle i forhold til gennemførelsen af den tredje søsikkerhedspakke.

Overordnet bibeholdes EMSA's formål i forslaget. Det vil sige, at agenturet fortsat skal yde teknisk bistand til Kommissionen og medlemsstaterne, overvåge medlemsstaternes gennemførelse af lovgivningen og vurdere effektiviteten heraf.

EMSA's udvidede opgaveportefølje

Forslaget medfører en udvidelse af EMSA's opgaver på fire hovedområder.

1. Tekniske ekspertiseopgaver

Forslaget vil udvide EMSA's opgaver, så agenturet kan stille eksperter til rådighed for medlemsstaterne ved ulykkesopklaring af større søulykker. Endvidere skal EMSA kunne analysere søulykkesrapporter med henblik på erfaringsopsamling.

Efter forslaget kan agenturet assistere Kommissionen ved inspektioner af klassifikationsselskaber¹ og anerkendte sikringsorganisationer². Herudover kan agenturet assistere Kommissionen ved inspektioner af medlemsstaternes indsats med hensyn til sikring af skibe og havnefaciliteter. Agenturet vil kunne analysere inspektionsrapporterne for at drage horisontale konklusioner og skabe vidensdeling mellem medlemsstaterne.

Forslaget lægger op til, at agenturets indsatskapaciteter kan benyttes i tilfælde af forurening fra andet end skibe, nemlig offshore-efterforskning og produktion af olie og gas. Desuden kan EMSA ifølge forslaget bistå Kommissionen med en analyse af sikkerheden ved mobile offshore olie- og gasanlæg.

Forslaget vil styrke agenturets rolle i forhold til den maritime forskning på EU-plan. EMSA vil kunne analysere igangværende og afsluttede forskningsprojekter for at identificere mulig lovgivningsmæssig opfølgning samt nye potentielle forskningstemaer.

Forslaget indebærer en ophævelse af den nuværende afgrænsning om, at oprettelse af regionale centre skal relateres til overvågning af skibsfart. Dermed kan anden relevant teknisk rådgivning, såsom uddannelse og adgang til operative tjenester, muliggøres i regionale sammenhænge.

2. Operationelle systemer

I forslaget fremhæves EMSA's opgave med at varetage og udvikle skibsovervågnings- og informationssystemer, f.eks. SafeSeaNet, CleanSeaNet og LRIT, som bidrager til etableringen af et maritimt overvågningsnetværk i EU. Endvidere lægger forslaget op til, at EMSA gennem sine aktiviteter kan bidrage til at styrke synergier på EU-plan i henseende til visse kystvagtoperationer.

3. Agenturets forhold til andre parter

Forslaget indebærer, at EMSA kan udvide det tekniske samarbejde med hensyn til gennemførelse af relevant EU-lovgivning til europæiske nabo-skabspartnere samt medlemsstater i Paris Memorandummet om havnestatskontrol³. Tillige kan EMSA gennem EU's civile beskyttelsesordning yde berørte stater støtte ved havforurening.

¹ Private organisationer, der udfører inspektioner og syn af skibe på vegne af flagstaten.

² Private organisationer, der udfører sikringsrelateret vurderings-, kontrol-, godkendelses- eller certificeringsaktivitet på skibe på vegne af flagstaten.

³ Regional organisation for harmoniseret havnestatskontrol. Pt. 27 medlemmer; bl.a. Rusland, Canada og flere EU-lande.

4. Institutionelle og organisatoriske ændringer

På det organisatoriske plan vil forslaget skabe fornyelse ved, at en uafhængig ekstern evaluering af EMSA samt en flerårig strategiplan skal udarbejdes og forelægges bestyrelsen. Ydermere kan direktøren, efter bestyrelsen er orienteret, forpligte agenturet i administrative aftaler, som ikke er internationale traktater. Dette omfatter eksempelvis aftaler med andre agenturer.

Efter forslaget er der behov for en afklaring af en potentiel interessekonflikt i, at EMSA's bestyrelsen, der blandt andet består af repræsentanter fra medlemslandene, træffer beslutninger om EMSA's inspektioner samtidig med, at medlemsstaterne er underlagt inspektioner udført af agenturet. Denne dobbeltrolle skal undgås ved, at beslutninger om agenturets arbejdsmetoder ved inspektioner ikke længere træffes i bestyrelsen, men flyttes til COSS, EU's søsikkerhedskomite, og afgøres ved rådgivningsprocedure.

2. Europa-Parlamentets holdning

Forslaget behandles i Europa-Parlamentets Transportudvalg. Udkast til betænkning vil foreligge i juni 2011, afstemning vil ske i oktober 2011, og sagen behandles i Europa-Parlamentets plenarforsamling i november 2011.

3. Nærhedsprincippet

Som begrundelse for forslaget anfører Kommissionen, at den uafhængige, eksterne evaluering af EMSA har bekræftet behovet for, at medlemsstaterne og Kommissionen ved en EU-mellemkomst opretholder det krævede niveau for søfartssikkerhed, søfartssikring og beskyttelsen af havmiljøet i EU. Endvidere anføres, at agenturets aktiviteter har opnået anerkendelse.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet EMSA spiller en afgørende tværnational rolle for så vidt angår opretholdelsen af søfartssikkerhed, søfartssikring samt beskyttelse af havmiljøet. En rolle, som ikke kan erstattes af én enkelt medlemsstat eller en gruppe af medlemsstater.

4. Gældende dansk ret

Forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed.

5. Høring

Forslaget har været sendt i høring i Specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål. Der har ikke været nogen bemærkninger til forslaget fra interesseorganisationerne.

6. Andre landes holdninger

Generelt er der blandt medlemsstaterne enighed om, at tiden er moden til at revidere forordningen for EMSA. Flertallet af landene har dog også udtrykt en vis skepsis i forhold til forslaget. Dette relaterer sig særligt til de økono-

miske konsekvenser ved udvidelsen af EMSA's opgavevaretagelse, kystvagtoperationer, forebyggelse af forurening fra offshoreanlæg samt overflyttelse af beslutninger vedrørende inspektioner fra bestyrelsen til et udvalg underlagt komitologi-procedure. Dermed er der overordnet set bred støtte til de danske synspunkter.

7. Foreløbig dansk holdning

Overordnet er regeringen positivt indstillet over for forslaget, som opdaterer og konsoliderer EMSA's rolle i forhold til søsikkerhed, søfartssikring og beskyttelse af havmiljøet i EU. I tidens løb har søulykker og den almindelige samfundsudvikling medført tiltagende regulering, hvilket har øget agenturets virke. Forslaget afspejler derfor i høj grad den nuværende arbejdssituation for EMSA.

For regeringen er det dog væsentligt, at forslaget kun omfatter tiltag, der har en reel merværdi, og som ikke kan løses bedre på nationalt eller internationalt niveau. Endvidere arbejder regeringen for at fremme løsninger, hvis merværdi står i rimeligt forhold til de økonomiske konsekvenser. Som det foreligger, indebærer forslaget en budgetforøgelse på 3,9 mio. EURO over årene 2012-2015. EMSA's budget er mere end fordoblet siden 2002, hvor agenturet blev oprettet.

Ved evalueringen af EMSA i 2007 pegede Danmark på flere forhold, som burde justeres. Flere af disse forslag er medtaget i forordningsforslaget. Således foreslås arbejdsfordelingen mellem Kommissionen, medlemsstaterne og EMSA vedrørende inspektioner effektiviseret, ligesom udarbejdelsen af en flerårig strategiplan gøres til et krav.

Regeringen ser positivt på forslaget for så vidt angår de operationelle systemer, der kan generere synergi og stordriftsfordele. Samtidig er det dog væsentligt, at varetagelse og eventuel videreudvikling af skibsovervågnings- og informationssystemer vurderes ud fra princippet om omkostningseffektivitet. Ligeledes finder regeringen, at agenturets rolle, særligt for så vidt angår overvågning, også fremadrettet primært bør være faciliterende og koordinerende.

Regeringen ser grundlæggende positivt på en udvidelse af EMSA's kapacitet til bekæmpelse af forurening til også at omfatte *mobile* offshore-anlæg, da dette vil kunne udgøre et nyttigt supplement til medlemslandenes eget beredskab. Endvidere forholder regeringen sig i udgangspunktet positivt til, at EMSA i fremtiden vil kunne udarbejde generelle sikkerhedsanalyser vedrørende offshore-området, så længe disse ikke indebærer inspektioner af offshore anlæg.

Danmark ser ikke et behov for etablering af en fælles europæisk kystvagt og er derfor tilfreds med, at henvisningen til kystvagtoperationer nu er slettet fra forordningens præambel.

Forslaget om at flytte beslutninger om agenturets inspektioner fra EMSAs bestyrelse til EU's søsikkerhedskomite (COSS), hvor medlemsstaterne har mindre indflydelse, er til regeringens tilfredshed også slettet. I stedet er der,

som et kompromis, indsat en procedure, hvorefter bestyrelsen skal træffe beslutning på ny i sagen, hvis Kommissionen inden for en given frist udtrykker sin uenighed.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget til forordningen vil ikke kræve lovændring, da den vil være umiddelbart gældende i dansk ret. Konsekvensrettelser i anden lovgivning skønnes ligeledes ikke nødvendig.

Agenturets opgavevaretagelse kan på sigt få statsfinansielle konsekvenser i form af øgede udgifter til medlemsstaternes del af driften af bl.a. EMSA-relaterede skibsovervågnings- og informationssystemer. Disse udgifter vil blive dækket inden for de ansvarlige ressortministeriers rammer.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil ikke have samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vil ikke have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt Folketinget Europaudvalg den 25. februar 2011 til forhandlingsoplæg og den 25. marts 2011 til orientering. Grund- og nærhedsnotat er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 5. november 2010. Samlenotater er fremsendt den 16. februar 2011 og den 17. marts 2011.

Formandskabets udkast til rådskonklusioner om vejen frem mod en integreret og konkurrencedygtig søtransport ad de indre vandveje i EU.

Nyt notat

Resumé

Formålet med udkastet til rådskonklusioner er at styrke indlandsskibsfarten ved at forbedre rammevilkårene. Rådskonklusionerne har relevans for EU-medlemsstater, der har indre vandveje. Danmark har ingen indre vandveje.

Rådskonklusionerne forventes ikke i sig selv at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Rådskonklusionerne ventes sat på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 16. juni 2011 med henblik på vedtagelse.

1. Baggrund og indhold

Det ungarske formandskab har den 20. april 2011 fremlagt et udkast til rådskonklusioner vedrørende vejen frem mod en integreret og konkurrencedygtig søtransport ad de indre vandveje i EU.

Formålet med rådskonklusionerne er at udvikle denne del af indlandsskibsfarten, så søtransport udnyttes optimalt, således at trafikale flaskehalse afhjælpes. For at opnå dette skal en række rammevilkår forbedres ved modernisering af flåden, innovation i forhold til infrastruktur, logistik, forbedret image og rekruttering.

Udkastet opfordrer til, at Kommissionen fremlægger et forslag senest ved udgangen af 2011 om videreførelse af NAIADES-programmet fra 2006 (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe) efter 2013 og anbefaler, at EU og EU-medlemsstaterne påtager sig en økonomisk rolle.

Det nye program skal adressere nye elementer såsom miljøbeskyttelse og teknologi. Fx skal miljøbeskyttelse fremmes ved mere indlandsskibsfart end transport på land, og de eksisterende it-systemer på søtransportområdet skal være inter-operationelle.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

3. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

4. Gældende dansk ret

Danmark har ingen indre vandveje, hvorfor der ikke er dansk lovgivning på området.

5. Høring

Forslaget er sendt i skriftlig høring i EU-specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål.

Søfartens Ledere kan tilslutte sig den danske holdning i sagen.

Danske Maritime har anført, at man kan støtte udkastet til rådskonklusioner, men at det bør undgås, at de i udkastet nævnte initiativer, fx modernisering af flåden, anvendes til at begrunde EU-initiativer, som kun er tilgængelige i nogle EU-medlemsstater.

Der er ikke modtaget andre bemærkninger i sagen.

6. Andre landes holdning

I arbejdsgruppen for landtransport er udkastet til rådskonklusioner blevet mødt positivt. En række EU-medlemsstater har dog påpeget, at finansieringen af initiativer på området skal findes hos de EU-medlemslande, der har indre vandveje, samt ved at kanalisere midler fra eksisterende EU-støtteprogrammer.

7. Dansk holdning

Udkastet til rådskonklusionerne har primært relevans for EU-medlemsstater, 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, ikke udmønter sig i konkurrenceforvridning og handelshindringer over for søgående skibe, der lejlighedsvis sejler på de indre vandveje.

Finansiering af eventuelle initiativer bør ske af de EU-medlemsstater, som har indre vandveje, samt – i det omfang det vurderes at medføre merværdi på europæisk niveau - via eksisterende EU-støtteprogrammer uden en forøgelse af EU-budgettet.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere være forelagt Folketingets Europaudvalg.