



NOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

12. november 2010

Møde i Folketingets Europaudvalg den 19. november 2010 i forbindelse med rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – søtransport) den 2.-3. december 2010

5. Udkast til rådskonklusioner om fuld integration af vandbåren transport i EU's transport- og logistikkæder.....2
6. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) om ændring af forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed.....7

1. Udkast til rådskonklusioner om fuld integration af vandbåren transport i EU's transport- og logistikkæder

Nyt notat

Resumé

Formålet med udkastet til rådskonklusioner er at fortsætte udviklingen af nærskibsfarten, så den bliver fuldt integreret i EU's transportkæder. For at opnå dette skal en række udfordringer og hindringer adresseres.

1. Baggrund og indhold

Som opfølgning på det uformelle transportministtermøde i september 2010 har det belgiske formandskab fremlagt et udkast til rådskonklusioner om fuld integration af vandbåren transport i EU's transport- og logistikkæder. Formålet med udkastet er at fortsætte udviklingen af nærskibsfarten, så den bliver fuldt integreret i EU's transportkæder. For at opnå dette skal en række udfordringer og hindringer adresseres. Formandskabets udkast indeholder følgende hovedpunkter:

Blue Belt og *Blue Lane* koncepterne introduceres. I et "Blue Belt" vil skibene kunne sejle frit på det indre marked med et minimum af administrative byrder. Ved at anvende teknologi og best practices vil man således søge at facilitere vandbåren transport i EU. De eksisterende forskellige it-systemer på søtransportområdet, f.eks. e-Told, e-Maritime og SafeSea-Net, skal være inter-operationelle, dvs. kunne "tale sammen". "Blue Belt" vil ligeledes skulle fremme sikkerhed og sætte fokus på miljø ved at integrere maritim overvågning.

"Blue Lane" betyder, at havne og toldmyndigheder gennem administrative, teknologiske og fysiske tiltag skal sikre en hurtig transit af EU-varer gennem EU-havne. Der foreslås igangsat et EU-pilotprojekt, hvor Blue Belt og Blue Lane udvikles i samarbejde med medlemsstaterne og med inddragelse af relevante offentlige og private stakeholders.

Udkastet til rådskonklusioner indeholder flere *miljømæssige* fokuspunkter, herunder vedrørende CO₂-udledning og nye krav om lavere svovlindhold i skibenes brændsel.

Udkastet støtter arbejdet i FN's søfartsorganisation (IMO) med at udvikle bindende, globale og flagneutrale løsninger, som sikrer lige konkurrencevilkår, for at skibsfarten kan bidrage til at nedbringe den globale CO₂-udledning.

Kommissionen opfordres til at følge prisudviklingen for nærskibsfarten, og om nødvendigt reagere for at hindre et skift fra søtransport til vej- eller jernbanetransport som følge af forventede højere brændstofpriser pga. nye krav om lavere svovlindhold i skibenes brændstof. Sådanne reaktioner skal tage udgangspunkt i øget effektivitet og innovation, og teknologiske løsninger skal fremmes. Der henvises endvidere til, at Kommissionen i hen-

hold til bestemmelserne i direktiv 1999/32 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer bør overveje at etablere flere emissionskontrol-områder (ECA).

Der foreslås en såkaldt ”bæredygtig vandbåren værktøjskasse”, der kan hjælpe sektoren til at forbedre den miljømæssige udvikling og samtidigt fastholde konkurrenceevnen. Som eksempler nævnes alternativt brændstof som LNG (flydende naturgas), grøn teknologi og forskning og udvikling.

Udkastet indeholder en række elementer vedrørende *multimodal transport*, dvs. transport, der består af flere forskellige transportformer. Herunder opfordres Kommissionen til at tage højde for sådanne transportformer ved revisionen af Motorways of the Seas konceptet og TEN-T. Endvidere nævnes muligheden for at indføre et fælles EU-transportdokument, der regulerer forskellige former for transport af gods hver for sig og i kombination. Udkastet indeholder endvidere en delvis støtte til Rotterdamkonventionen, som er det nye ansvarsregime for transport af gods helt eller delvist til søs.

Med henvisning til EU-havnenes vitale rolle for den multimodale transportkæde inviteres Kommissionen til at komme med retningslinjer om miljømæssige aspekter og statsstøtte til havne.

Endelig bydes Kommissionens kommende initiativ om en social dagsorden for vandbåren transport velkommen.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa Parlamentet skal ikke høres.

3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Nærheds- og proportionalitetsprincippet er ikke relevant, da der er tale om rådskonklusioner.

4. Gældende dansk ret

Gældende dansk ret er ikke relevant, da der er tale om rådskonklusioner.

5. Høring

Rådskonklusionerne har været sendt i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål.

Dansk Erhverv har ikke bemærkninger til rådskonklusionerne.

Danske Havne støtter generelt rådskonklusionerne. Videre støttes, at regeringen arbejder for administrative lettelser, da der stilles store krav til brugerne om indretning af systemer, rutiner etc. Udviklingen skal derfor baseres på eksisterende systemer og teknologier og bringe reel merværdi.

Da havneareal er en knap ressource, er det vigtigt, at Blue Lanes ikke medfører en decideret opdeling af havne i to separate dele – en til handel med lande i EU og en til handel med tredjelande. Det er vigtigt, at retningslinjerne for statsstøtte til havne skal sikre lige konkurrencevilkår for de europæiske havne, og det er tilfredsstillende, at rådskonklusionerne betragter havneudvikling fra et forretningsmæssigt perspektiv.

Danmarks Rederiforening har tilkendegivet, at der grundlæggende er tale om positive rådskonklusioner, hvor behovet for en bedre udnyttelse af skibsfartens transportmæssige potentiale synliggøres, og hvor man samtidig får gjort opmærksom på de faldgruber i relation til modal-backshift, der er forbundet med implementering af de nye svovlgrænser. Endelig er det efter Rederiforenings opfattelse godt, at det til punktet om statsstøtteretningslinjer for havne nævnes, at havneudviklingen bør ses i et ”business perspective”.

6. Andre landes holdninger

Udkastet til rådskonklusioner har kort været behandlet i Rådets arbejdsgruppe den 21. oktober 2010. Udkastet forventes behandlet på yderligere arbejdsgruppemøder i november 2010.

Medlemsstaterne har generelt budt udkastet til rådskonklusioner velkomment. Der har vist sig et behov for afklaringer af sammenhængen mellem de forskellige tiltag (Blue Belt, Blue Lanes, e-Maritime, maritim overvågning mv.).

Der har generelt været opbakning til det overordnede indhold i teksten vedrørende CO₂-udledning. For så vidt angår de nye svovlgrænser har visse medlemsstater fremhævet, at de skærpede krav vil skabe meget store problemer. Andre medlemsstater anerkender, at der er udfordringer, men at disse må løses gennem f.eks. teknologiske tiltag.

Medlemsstaterne har delte holdninger om det fælles EU-transportdokument og Rotterdamreglerne. Nogle medlemsstater støtter et fælles EU-transportdokument, mens andre ikke gør det. Visse medlemsstater støtter Rotterdamreglerne, mens andre ønsker en yderligere undersøgelse af hensigtsmæssigheden ved disse regler. Formandskabet vil søge at udarbejde en tekst, der kan tilgodese disse forskellige synspunkter.

7. Foreløbig dansk holdning

Regeringen byder formandskabets udkast til rådskonklusioner velkomment.

Regeringen er generelt positiv overfor Blue Belt og Blue Lane koncepternes formål om at facilitere skibsfarten og støtter derfor det foreslåede pilotprojekt. Regeringen arbejder for, at udviklingen bringer reel merværdi, og det er et klart mål, at de administrative byrder for erhvervsliv og myndigheder lettes. Øget integration af den maritime overvågning bør

ikke medføre en egentlig kapacitetsopbygning i EU, idet dette fortsat bedst varetages af medlemsstaterne.

Regeringen arbejder for, at teksten vedrørende CO₂-udledning fastholdes. Teksten afspejler EU's position på området, hvormed EU arbejder for fastsættelse af et globalt reduktionsmål for international skibsfarts CO₂-udledning i UNFCCC og for, at globalt bindende og flagneutrale løsninger til at reducere skibsfartens CO₂ udvikles og implementeres i IMO.

Regeringen støtter kravene om lavere svovlindhold i skibenes brændsel fra 2015, idet de anses for at være nødvendige for miljøet og for sundheden. For at reducere ulemperne for skibene ved implementeringen af kravene er det samtidig nødvendigt med innovation og investeringer - både om bord på skibene og i infrastrukturen. På den baggrund ses udkastet til rådskonklusioner at have fundet en balance, der er acceptabel for Danmark. De vedtagne svovlgrænser fastholdes, men samtidigt følges udviklingen, og der kan iværksættes tiltag, der vil imødekomme en række af de velbegrundede bekymringer, der er fremført.

For så vidt angår teksten om et EU-transportdokument lægger regeringen vægt på, en tekst, hvor den eksisterende frihed for erhvervets parter til at aftale vilkår for transporten, bevares. I forlængelse heraf arbejdes for en tekst om Rotterdamkonventionen, hvor det sikres, at det står de enkelte lande frit for at gennemføre undersøgelser af konventionen. Danmark støtter Rotterdam-konventionen, og mener derfor ikke, at der skal igangsættes en decideret EU-undersøgelse af fordele og ulemper af konventionen.

Det bemærkes, at der ikke med rådskonklusionerne lægges op til en opdeling af havneområder.

8. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Rådskonklusionerne har ikke umiddelbart lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Rådskonklusionerne har ikke i sig selv statsfinansielle konsekvenser, men eventuelle efterfølgende EU-tiltag kan medføre afledte danske nationale udgifter i forbindelse med udvikling og implementering af interoperabilitet mellem de eksisterende it-systemer på det maritime område.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Rådskonklusionerne har ikke umiddelbart samfundsmæssige konsekvenser for Danmark.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Rådskonklusionerne har ikke umiddelbart administrative konsekvenser for erhvervslivet. Kommende tiltag vedrørende bl.a. e-Maritime vil kunne reducere de administrative byrder.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Udkastet til rådskonklusioner har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

2. 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 – ændringer i forhold til grundnotat af 5. november 2010 er fremhævet med kursiv.

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, medlemsstaterne 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.

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 artikel 100, stk. 2. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal jævnfør den almindelige lovgivningsprocedure i EF Traktatens artikel 251.

Kommissionen henviser i dens 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 horizontale 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 skibs- overvågnings- og informationssystemer, som bidrager til etableringen af et maritimt overvågningsnetværk i EU. Endvidere lægger forslaget op til, at EMSA gennem dets 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 naboskabspartnere samt medlemsstater i Paris Memorandummet om havnestatskontrol³. Tillige kan EMSA gennem EU's civile beskyttelsesordning yde berørte stater støtte ved havforurening.

4. Institutionelle og organisatoriske ændringer

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.

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

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget. *Forslaget forventes behandlet i Transportudvalget. Det vides endnu ikke, hvornår forslaget forventes behandlet.*

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

Forordningen (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed har været gældende dansk ret siden den 25. august 2002.

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

Da drøftelserne af forslaget endnu ikke er startet, er der ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

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 herunder 12 nyoprettede stillinger.

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.*

Med hensyn til offshoreanlæg finder regeringen det vigtigt med en præcisering af sondringen mellem faste og mobile offshoreanlæg, før der kan tages endelig stilling til forslaget. Regeringen ser dog grundlæggende positivt på en udvidelse af EMSA's indsatskapacitet til også at omfatte offshoreanlæg, 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, idet det dog må afklares nærmere, hvad sådanne sikkerhedsanalyser indebærer.

For så vidt angår henvisningen til kystvagtoperationer i forordningens præambel, bør det undersøges nærmere, hvad dette indebærer.

Med hensyn til overflytningen af beslutninger vedrørende agenturets inspektioner fra bestyrelsen til EU's søsikkerhedskomite (COSS) finder regeringen, at der er behov for en nærmere afklaring af problemstillingen, inden en endelig holdning markeres.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget til forordningen vil ikke kræve lovændring, da den vil være umiddelbart gældende i dansk ret.

Agenturets opgavevaretagelse kan på sigt medføre øgede udgifter til drift af bl.a. EMSA-relaterede skibsovervågnings- og informationssystemer. Disse udgifter vil blive dækket inden for de ansvarlige ressortministeriers rammer.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at ville have samfundsøkonomiske konsekvenser for danske offentlige myndigheder, virksomheder eller borgere.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget skønnes ikke at ville have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketinget Europaudvalg. Nærheds- og grundnotat er fremsendt den 5. november 2010.