



## **GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

13. juli 2016

### **Opdateret direktiv om tilsyn med hurtigfærger og bil- og jernbane- færger i international fart, KOM(2016) 371**

#### **1. Resumé**

*Formålet med forslaget er at effektivisere den eksisterende inspektionsordning for drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer i fast rute-fart, så den bliver lettere at gennemføre, overvåge og håndhæve, hvorved det samlede sikkerhedsniveau for passagerskibe øges.*

*Direktivet har således til formål at forenkle og strømline den EU-retlige ramme for passagerskibes sikkerhed.*

*Revisionen af direktivforslaget er udarbejdet på baggrund af Kommissionens kvalitetskontrol (REFIT) af EU's lovgivning for sikkerhed på passagerskibe og er en del af en samlet "Passagerskibssikkerhedspakke".*

*Gennemførelsen af forslaget vil opretholde det eksisterende sikkerhedsniveau samtidig med, at det giver fordele for erhvervslivet, herunder at man reducerer overlap mellem de forskellige former for tilsyn. Herudover fjerner man det forældede koncept vedrørende værtsstat og tydeliggør, at de to årlige inspektioner skal finde sted med regelmæssige, halvårslige mellemrum.*

*De danske regler på området er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 9734 af 27. oktober 2003 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro færger og højhastighedspassagerfartøjer. Denne bekendtgørelse forventes afløst af en ny bekendtgørelse sammen med, at der gennemføres de tilhørende rettelser i bekendtgørelse nr. 1195 af 12. november 2014 om havnstatskontrol af skibe.*

*Forslaget skønnes ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser. Forslaget vurderes primært at have positive administrative og erhvervsøkonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget vurderes at optimere antallet af inspektioner samt medføre en forsimplet administration til fordel for erhvervet og beskyttelsesniveauet i Danmark.*

*Regeringen stiller sig umiddelbart positiv over for direktivforslaget. Regeringens arbejder i øvrigt for at opretholde det samme sikkerhedsniveau ved*

*passagersejladts overalt i Europa, samtidig med at inspektionsindsatsen optimeres med henblik på at lette de administrative byrder for erhvervslivet.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har den 6. juni 2016 fremsendt forslag om et nyt direktiv til afløsning af det eksisterende direktiv 1999/35/EF, samt overførsel af en hel del bestemmelser fra det eksisterende direktiv til havnestatskontroldirektivet 2009/16/EF.

Forslaget er oversendt til Rådet den 6. juni 2016 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, hvori der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en opfølgning på kvalitetskontrollen (REFIT) af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe, som blev gennemført i perioden 2014 – 2015, og som har afdækket et potentiale for opdatering og forenkling af reguleringen på området for sikkerhed for passagerskibe.

Forslaget har til formål at udarbejde et nyt direktiv om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af bil- og jernbanefærger og højhastigheds-passagerfartøjer til afløsning af det eksisterende direktiv 1999/35/EF.

Forslaget indgår som en del af en samlet ”Passagerskibssikkerhedspakke”, der udover nærværende direktiv omfatter en revision af Passagerskibsdirektivet samt en revision af Passagerregistreringsdirektivet. Endelig gennemføres der konsekvensrettelser i Meldepligtsdirektivet og Havnestatskontroldirektivet.

## **3. Formål og indhold**

Formålet med forslaget er at forenkle og strømline EU's retlige ramme for passagerskibssikkerhed med henblik på at:

- i) fastholde EU-reglerne, hvor det er hensigtsmæssigt og proportionelt,
- ii) sikre, at reglerne gennemføres korrekt, og
- iii) fjerne potentielle overlappende forpligtelser og uoverensstemmelser mellem indbyrdes beslægtede retsakter.

Direktivet fastsætter en række typer af inspektioner vedrørende særlige sikkerhedsmæssige egenskaber for ro-ro-færger (bil- og jernbanefærger) og højhastighedsfartøjer (HSC).

Disse vedrører specifikke risici i forbindelse med uopdelte vogndæk, der giver anledning til sårbarheder med hensyn til stabilitet og brand, meget intens udnyttelse, risiko for fragtbewægelser og spørgsmål vedrørende vandtæthed, hejsbare ramper og slitage.

Kommissionen finder, at selv om den særlige inspektionsordning for disse fartøjer fortsat er nødvendig, er kravene i dette direktiv ikke længere tidssvarende.

I dag er situationen væsentligt anderledes i forhold til situationen for næsten 20 år siden, da direktiv 1999/35/EF blev vedtaget. Dengang havde EU 15 medlemsstater, og der var en betydelig trafik af bil- og jernbanefærger og højhastighedsfærger mellem EU og tredjelande.

Derudover er havnestatskontrollen blevet styrket siden dengang, især efter ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om havnestatskontrol, der indførte en risikobaseret tilsynsordning og fastsætter at medlemsstaterne skal foretage et minimum antal inspektioner af skibe i højrisikogruppen.

Den retlige ramme giver mulighed for, at en havnestatskontrolinspektion erstattes af et syn i medfør af det eksisterende direktiv. I dag er der ifølge Kommissionen et stort flertal af medlemsstater, som kombinerer eller erstatter nogle af de inspektioner, der kræves i henhold til det eksisterende direktiv, med enten flagstatssyn og havnestatskontrolinspektioner.

Denne praksis gør gennemførelsen og håndhævelsen af direktivet problematisk blandt andet på grund af, at der er forskelligt omfang af disse inspektioner og forskriftsmæssige overlap. Kommissionen foreslår derfor at opdatere, tydeliggøre og forenkle de nuværende krav til syn for ro-ro færger og HSC, samtidig med at der opretholdes samme grad af sikkerhed og centrale gennemførelsesmekanismer.

Dette er i tråd med indsatsen for smartere regulering i EU og sigter mod yderligere at rationalisere de nationale myndigheders kontrolindsats og mod at maksimere den tid, som skibet kan udnyttes kommercielt. Forslaget ændrer ikke i hvilke rederier eller ruter, der er omfattet af reglerne. Der er tale om mindre end 10 rederier i Danmark.

Indholdet i det nye direktiv er i hovedtræk som følger:

- Artikel 1 afgrænser direktivets anvendelsesområde og undtager fartøjer, der er underlagt havnestatskontrolinspektioner.
- Artikel 2 fjerner en række overflødige definitioner og henvisninger. Definitioner på en række andre begreber er ajourført for at tage hensyn til udviklingen i EU-lovgivningen og på internationalt plan (IMO) og for at sikre, at definitioner er bragt i overensstemmelse med definitioner i direktivet om havnestatskontrol.

- Artikel 3 og 4 fastsætter en ordning for skibsbaseret (frem for af selskabsbaseret) inspektion forud for påbegyndelsen af fast rutefart.
- Artikel 4 omhandler situationer, hvor et fartøj er inspiceret for nylig eller flyttes fra én tjeneste til en anden med tilsvarende kendetegn. Ordet "inspektion" anvendes i hele teksten i stedet for "syn", da dette mere nøjagtigt afspejler den type aktivitet, der reguleres.
- Artikel 5 fastsætter, at skibe, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, inspiceres to gange om året med et vist tidsinterval mellem inspektioner, og at en af disse inspektioner skal være en inspektion under drift på en fast rute. Det er desuden fastsat, at medlemsstaterne, hvis de ønsker det, kan kombinere inspektionen med et flagstatssyn, der vil skulle udføres for et fartøj hvert år.
- I artikel 6, 7, 8, 9, 10 og 11 bringes bestemmelserne om inspektionsrapporter, forbud mod sejlads, klageadgang, omkostninger, inspektionsdatabasen og sanktioner i overensstemmelse med dem, der er fastsat i direktivet om havnestatskontrol.
- Artikel 12 og 13 bringes i overensstemmelse med bestemmelserne i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår udøvelsen af Kommissionens beføjelser i forbindelse med delegerede retsakter.
- Artikel 14 indeholder bestemmelser om supplerende ændringer af direktivet om havnestatskontrol for at sikre, at det nuværende indhold og inspektionshyppigheden for ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer bibeholdes.
- Artikel 15 indeholder en bestemmelse om ophævelse af direktiv 1999/35/EF.
- Artikel 16 fastsætter bestemmelserne om evaluering.

Gennemførelsen af forslaget vil ifølge Kommissionen opretholde det eksisterende sikkerhedsniveau samtidig med, at det giver fordele for erhvervslivet, herunder at man reducerer overlap mellem de forskellige former for tilsyn.

Herudover fjerner man det forældede koncept vedrørende værtsstat og tydeliggør, at de to årlige inspektioner skal finde sted med regelmæssige, halvårslige mellemrum.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal inddrages i henhold til TEUF artikel 100, stk. 2, hvori der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at forslaget primært er udarbejdet på grundlag af de internationale krav og motiveret af et antal ulykker med passagerskibe, hvor menneskeliv er gået tabt.

Selv om der er vedtaget fælles regler på EU-plan for passagerskibe, herunder for bil- og togfærger og højhastighedsfærger i indenrigsfart, er det samme ikke tilfældet for internationale rejser, inkl. rejser mellem to EU lande, hvor internationale konventioner finder anvendelse.

Internationale konventioner giver mulighed for fravigelser og divergerende fortolkninger af sikkerhedsstandarderne. Det er på den baggrund Kommissionens opfattelse, at passagerer, der rejser inden for EU, har ret til at forvente det samme sikkerhedsniveau, uanset hvilken type skib eller tjeneste, de anvender.

Da der mangler en håndhævelsesmekanisme på internationalt plan, er EU's inspektionsordning for både indenlandske og internationale passagerskibe stadig en forudsætning for at opretholde en høj sikkerhedsstandard for personer på passagerskibe.

Inspektionsordningen vil desuden være med til at sikre, at konkurrencen foregår på lige fod i EU-farvande for alle operatører. Dette uanset operatørens nationalitet og hvilket flag deres skibe fører og uden sontring mellem internationale og indenlandske rejser.

Derfor kan harmoniserede betingelser for drift af bil- og togfærger og højhastighedsfærger til og fra EU-havne og et fælles sikkerhedsniveau ikke nås med en indsats udelukkende på medlemsstatsniveau.

Regeringen vurderer på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

#### **6. Gældende dansk ret**

Området er i dag reguleret under lov om sikkerhed til søs og det nugældende direktiv er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 9734 af 27. oktober 2003 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro færger og højhastighedspassagerfartøjer.

#### **7. Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil ikke få lovgivningsmæssige konsekvenser, men der forventes behov for at udarbejde en ny bekendtgørelse til afløsning af bekendtgørelse nr. 9734 af 27. oktober 2003 om en ordning med obliga-

toriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro færger og højhastighedspasagerfartøjer, samt behov for at foretage konsekvensrettelser i bekendtgørelse nr. 1195 af 12. november 2014 om havnestatskontrol af skibe.

#### Økonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes umiddelbart ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser, administrative konsekvenser for det offentlige eller konsekvenser for EU's budget.

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Det vurderes, at forslaget medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt. Disse bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Forslaget vurderes på det foreliggende grundlag primært at indeholde positive konsekvenser for erhvervslivet, idet tilsynet med de berørte skibe forventes at kunne afvikles mere effektivt ved den forudsete reduktion af overlap mellem individuelle inspektioner.

Forslaget skønnes ikke at medføre nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget indeholder en række forenklinger, såsom retlig klarhed, retssikkerhed og enkelhed, bl.a. som resultat af præciseringen af direktivets anvendelsesområde og den enklere definition af havområder, som vurderes at være til fordel for erhvervet, idet det vil medføre større gennemsigtighed i reglerne på området.

Forslaget skønnes at have positiv indvirkning for beskyttelsesniveauet i Danmark og i Europa.

### **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU Skibsfartspolitisk Specialudvalg den 8. juni 2016 med frist den 22. juni 2016.

Der er modtaget høringssvar fra Dansk Erhverv og Skibsmæglerforeningen, som ikke har nogen kommentarer.

Endelig finder Rederiforeningerne det positivt, at EU har iværksat processen med at se på passagerskibsdirektiverne for at vurdere behovet for evt. opdateringer.

Med hensyn til erhvervsøkonomiske konsekvenser har det ikke på nuværende tidspunkt været muligt for Rederiforeningerne at kvantificere det. De i dette direktiv foreslåede ændringer giver ikke umiddelbart anledning til bemærkninger, og Rederiforeningerne finder, at ændringerne synes at være en naturlig konsekvens af den udvikling, der har været siden implemente-

ringen af det oprindelige direktiv, og de vil være med til at gøre regelsættet mere overskueligt.

#### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

De øvrige medlemsstater holdning til forslaget kendes ikke på nuværende tidspunkt.

#### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen støtter generelt tiltag vedrørende reglerne for passagersejlad, som bidrager til fastholdelsen af et højt sikkerhedsniveau, til forenkling af gældende EU regulering, samt til gennemførelsen af et velfungerende indre marked. Herudover støttes generelt en global regulering af sikkerheden til søs.

Regeringen finder det positivt at undgå overlap af inspektioner, hvilket kan reducere de administrative byrder for de berørte virksomheder og samtidig lægger vægt på, at det nuværende sikkerhedsniveau opretholdes.

Regeringen stiller sig derfor umiddelbart positiv over for direktivudkastet.

Regeringens arbejder i øvrigt for at opretholde det samme sikkerhedsniveau ved passagersejlad overalt i Europa, samtidig med at inspektionsindsatsen optimeres med henblik på at lette de administrative byrder for erhvervslivet.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.