



Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer

ERHVERVSMINISTEREN

10. februar 2025

Opfølgning på besvarelse af spørgsmål 5 alm. del stillet af udvalget den 9. oktober 2024 efter ønske fra Karina Lorentzen Dehnhardt (SF).

ERHVERVSMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Spørgsmål:

Mener ministeren at, det er rimeligt, at mindre færageselskaber skal tynges af dispensationsprocedurer hos Søfartsstyrelsen med den usikkerhed og den administrative byrde, der følger, og vil ministeren indhente oplysninger fra Norge, Sverige og Finland i forhold til, hvordan man balancerer kravene i forhold til mindre færageselskaber i indenrigsfart?

Tlf. 33 92 33 50
Fax. 33 12 37 78
CVR-nr. 10092485
EAN nr. 5798000026001
em@em.dk
www.em.dk

Svar:

Som opfølgning på min besvarelse af 4. november 2024 har Søfartsstyrelsen modtaget svar på sin forespørgsel til Norge, Sverige og Finland om, hvordan de håndterer godkendelse af passagerskibe i national fart. Det kan oplyses, at landene på den konkrete forespørgsel har svaret, som følger:

Norge anvender Passagerskibssikkerhedsdirektivet (2009/45/EF). Norge kan kræve en risikoanalyse udført, inden der gives en dispensation eller accepteres en ækvivalens i forhold til den i direktivet krævede sikkerhed. Såfremt der gives en dispensation eller ækvivalens, skal Norge, da Norge ikke er medlem af EU, informere EFTA Surveillance Authority (ESA). Inden for 6 måneder kan ESA kræve, at Norge ændrer eller trækker dispensationen eller ækvivalensen tilbage, såfremt ESA ikke finder, at sikkerhedsniveauet er opretholdt.

Sverige anvender Passagerskibssikkerhedsdirektivet (2009/45/EF). Der stilles krav om en grundig risikoanalyse, der godtgør, at sikkerheden ikke er kompromitteret ved en dispensation eller ækvivalens. Alle ansøgninger om dispensationer og ækvivalenser skal være klart begrundet og motiveret med tilhørende dokumentation. Såfremt der gives en dispensation eller ækvivalens skal det anmeldes til Europa-Kommissionen, der inden for en 6 måneders periode kan kræve, at dispensationen eller ækvivalensen trækkes tilbage. Sverige har desuden oplyst, at de har et nationalt reguleret område for passagerskibe, der sejler i beskyttet farvand.

Finland er ligeledes omfattet af Passagerskibssikkerhedsdirektivet (2009/45/EF) og anvender direktivets procedurer. Derudover eksisterer der

en national regulering for bygning af skibe til sejlads i beskyttet farvand, som kan anvendes som alternativ til direktivet. På den baggrund oplyser Finland, at det ikke har været nødvendigt at udstede dispensationer og ækvivalenser for skibe i beskyttet farvand.

Sammenfattende kan det oplyses, at de tre lande har implementeret Passagerskibssikkerhedsdirektivet helt på linje med Danmark, og der differentieres ikke mellem små og store færgerederier i de krav, der stilles. Sverige og Finland har desuden oplyst, at de har et nationalt reguleret område for passagerskibe, der sejler i beskyttet farvand. Disse områder var allerede etableret, inden Passagerskibssikkerhedsdirektivet blev implementeret den 1. juli 1998.

Med venlig hilsen

Morten Bødskov