

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 691)
økonomi- og finansministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

| Bilag | Journalnummer | Kontor | |
|-------|---------------|----------|--------------|
| 1 | 400.C.2-0 | EU-sekr. | 13. maj 2002 |

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, KOM(2002) 158.

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, KOM(2002) 158

Resumé

Forslaget indebærer, at den såkaldte Stockholm-aftales særlige krav til stabilitet bliver gældende for bestemte kategorier af ro-ro ("roll on-roll off") passagerskibe i indenrigsfart. Desuden vil alle eksisterende ro-ro passagerskibe i indenrigsfart skulle opfylde de stabilitetskrav, der i dag er standarden for nye skibe i international fart.

Forslaget kræver ikke lovændring, men kan få betydelige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, da en række ældre danske indenrigsfærger må ombygges væsentligt eller hugges op.

Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 25. marts 2002 fremlagt et forslag til et direktiv om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

6. maj 2002

Sag 199920116

Arkivkode 01.80.03

Regelcenter

/ACM

1.

Forslaget, som er en del af Kommissionens meddelelse om bedre sikkerhed for passagerskibe i Fællesskabet, er fremsat i lyset af det græske passagerskib EXPRESS SAMINAs forlis i september 2000, hvorved 79 personer omkom.

Forslaget indebærer, at Stockholm-aftalens særlige krav til stabilitet bliver gældende for nye ro-ro passagerskibe på indenrigsruter i klasse A, B og C samt for eksisterende ro-ro passagerskibe på indenrigsruter i klasse A og B. Efter forslaget skal nye skibe opfylde kravene den 1. januar 2004. Eksisterende skibe skal opfylde kravene den 1. oktober 2010, hvis skibets alder på dette tidspunkt overstiger 30 år. Øvrige eksisterende skibe skal opfylde kravene, når deres alder overstiger 30 år, dog senest den 1. januar 2015.

Forslaget indebærer endvidere, at eksisterende ro-ro passagerskibe på indenrigsruter i klasse C og D skal opfylde den globale stabilitetsstandard. Standarden kaldes SOLAS 90 og skal være opfyldt den 1. oktober 2010, dog således at skibe, der er yngre end 30 år, vil kunne vente til den 1. januar 2015.

Herudover indeholder forslaget retningslinjer, der sigter på at øge passagerskibes tilgængelighed for bevægelsehæmmede passagerer. Denne del af forslaget er baseret på en vejledning fra den internationale søfartsorganisation, IMO, som i sin tid blev til på dansk initiativ. De detaljerede bestemmelser overlades til medlemsstaterne efter høring af relevante organisationer.

Endelig foreslås det at udvide muligheden for at ajourføre direktivet ved den gældende komitéprocedure, forenkle offentliggørelsen af havområders afgrænsning ved brug af IT teknologi samt at afskaffe en særlig undtagelse for græske passagerskibe.

1. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget har til formål at revidere et eksisterende direktiv, og at et direktiv derfor er den eneste mulige fællesskabsforanstaltning. Danmark er enig i Kommissionens betragtning.

1. Gældende dansk ret

Området er i dansk ret reguleret af lov om sikkerhed til søs. De detaljerede bestemmelser fremgår af Meddelelser fra Søfartsstyrelsen D.

Stockholm-aftalen finder ikke anvendelse på skibe i indenrigsfart.

Alle nye passagerskibe i indenrigsfart samt eksisterende passagerskibe på indenrigsruter i klasse A og B skal opfylde kravene i SOLAS 90. Eksisterende passagerskibe på indenrigsruter i klasse C og D skal alene opfylde nationale regler, hvilket i Danmark er de såkaldte STAB 92 regler, som indtil 1995 var den internationale standard for eksisterende skibe i international fart.

1. Høring

Forslaget har været i skriftlig høring i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Danmarks Rederiforening finder, at relevansen af at indføre SOLAS 90 for ro-ro passagerskibe på indenrigsruter i klasse C og D bør vurderes. Foreningen finder det endvidere betænkeligt, at passagerer med bagage, indkøbsvogne eller barnevogne omfattes af definitionen på bevægelsehæmmede personer.

De Samvirkende Invalideorganisationer finder det overordentligt positivt, hvis der udarbejdes bindende retningslinjer for tilgængeligheden til og om bord på passagerskibe. Organisationerne ønsker, at bevægelseshæmmede defineres bredt som alle med handicap, bevægelseshandicappede, blinde, udviklingshæmmede, hørehæmmede m.v. De vurderer, at specifikke tekniske krav bør være universelle i alle medlemslande, og finder ikke lempeligere krav i forbindelse med ombygninger tilfredsstillende, med mindre de forudsætter en konkret dispensation fra rette myndighed. Endelig finder organisationerne, at reglerne bør implementeres med det samme.

1. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få lovgivningsmæssige konsekvenser.

Forslaget kan få betydelige statsfinansielle konsekvenser. Efter det udvidede totalbalanceprincip kan staten helt eller delvis pålægges at finansiere erstatningstonnage eller stabilitetsmæssig opgradering af op til 10 færges, som enten er ejet eller får dækket deres underskud af amter og kommuner. I forbindelse med STAB 92 opgraderingen i midten af 1990'erne overførte staten 36 mio. kr. til amter og kommuner.

1. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Danmark har ingen indenrigsruter i klasse A. Ruterne til Læsø og over den sydlige del af Storebælt er i klasse C, men besejles af ny tonnage bygget i henhold til stabilitetskravene i SOLAS 90. Forslaget vedrørende disse klasser har derfor ingen samfundsøkonomiske konsekvenser.

Ruterne til Anholt, Bornholm og Christiansø samt mellem Sjællands Odde og Ebeltoft er i klasse B. Forslaget har alene konsekvenser for ruten til Anholt, hvor den eksisterende færge senest i 2011 skal opgraderes til Stockholm-aftalens særlige stabilitetskrav. Som følge af det gældende direktiv 98/18/EF skal færgen imidlertid allerede i 2009 opgraderes fra STAB 92 til SOLAS 90 og skønnes på dette tidspunkt uden væsentlige merudgifter i stedet at kunne opgraderes til Stockholm-aftalens stabilitetskrav. Endvidere er en ny færge under bygning. Senest i 2015 skal den opfylde Stockholm-aftalens stabilitetskrav, men skønnes uden væsentlige merudgifter at kunne bygges, så den opfylder kravene, allerede når den sættes i drift. Forslaget vedrørende klasse B har derfor ingen eller kun ringe samfundsøkonomiske konsekvenser.

Øvrige danske ruter er i klasse D og omfatter i alt 27 færges. Forslaget indebærer, at 10 ældre færges på disse ruter skal opgraderes fra STAB 92 til SOLAS 90 eller alternativt udskiftes. Nye færges i den relevante størrelse koster mellem 30 og 70 mio. kr. Forslaget vedrørende denne klasse kan derfor få betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Opgradering af danske skibe vil give danske værfter og skibskonsulenter et potentielt marked for ombygninger, beregninger og modelforsøg.

1. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget her ikke tidligere være forelagt.