



## SAMLENOTAT

4. september 2023  
davchi

### Indhold

1. Europa-Kommissionens forslag til designreform: .....	2
2. Opfølgning på EU's langsigtede konkurrenceevne og produktivitet i lyset af Kommissionens meddelelser 'EU's konkurrenceevne på lang sigt efter 2030' og '30 året for det indre marked': Politisk drøftelse af betydningen af konkurrenceevnetjekket i formuleringen af lovgivningsforslag. ....	9
3. EU's maritime sikkerhedspakke .....	13
a. Forslag til ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren, KOM (2023) 270 Final.....	13
b. Forslag til ændring af direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater.....	20
c. Kommissionens forslag til direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EC af 23. april 2009 om havnestatskontrol (havnestatskontroldirektivet) .....	27
d. Forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002.....	35
4. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning vedrørende en platform for strategiske teknologier i Europa (STEP).....	41

## 1. Europa-Kommissionens forslag til designreform:

- **Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 6/2002 om EF-design og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 2246/200 om de gebyrer, der er ved registrering af EF-design (KOM-nr. (2022) 666).**
- **Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om retlig beskyttelse af mønstre (omarbejdning) (KOM-nr. (2022) 667**

*Notatet er en revideret udgave af samlenotat af den 10. maj 2023. Ændringer er markeret med streg i margen.*

### 1. Resumé

*På rådsmødet forventes Rådet at vedtage sine generelle indstillinger til de to retsakter, der til sammen udgør forslaget til en designreform.*

*Kommissionens forslag til designreformen blev fremsat den 28. november 2022. Forslaget består af to retsakter, en forordning og et direktiv, og frem sættes som én sammenhængende pakke.*

*Pakken skal bidrage til gennemførelsen af Kommissionens handlingsplan for immaterielle rettigheder, der har til formål at hjælpe særligt SMV'er med at få mest muligt ud af deres opfindelser, designs mv. til gavn for samfundet.*

*Kommissionens forslag indeholder ændringer af både procesmæssig og materiel karakter. Hovedformålet er at modernisere og yderligere harmonisere den nuværende EU-lovgivning om designbeskyttelse ved bl.a. at fjerne hindringer i det indre marked på designområdet og gøre det lettere for SMV'er og individuelle designere at registrere designs. Forslaget lægger op til at liberalisere markedet for reservedele ved at udfase designbeskyttelsen af reservedele til bl.a. biler over en 10-årig periode. Dette vil medføre en øget konkurrence på markedet for reservedele til gavn for forbrugerne. Herudover lægger forslaget op til at harmonisere processen hos Den Europæiske Unions Kontor for Intellectuel Ejendomsret (EUIPO).*

*Regeringen støtter op om en modernisering af designreglerne. Regeringen finder det vigtigt at harmonisere reglerne på designområdet og lette processen for designbeskyttelse i EU, således at særligt SMV'er og individuelle designere får bedre adgang til designbeskyttelse.*

### 2. Baggrund

Rådet for konkurrenceevne forventes at vedtage sin generelle indstilling til forslaget på rådsmødet d. 25. september.

Kommissionens forslag om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 6/2002 om EF-design og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 2246/200 om de gebyrer, der er ved registrering af EF-design, samt om ophævelse og erstatning af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/71/EF om retlig beskyttelse af mønstre, er modtaget i dansk sprogversion den 28. november 2022.

Forslagene er fremsat med hjemmel i TEUF-artikel 118 stk. 1 og TEUF-artikel 114 stk. 1, og skal behandles efter proceduren for den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF-artikel 294. Forslagene er behandlet i rådsarbejdsgruppe for immaterielle rettigheder.

Den nuværende designregulering i EU er mere end 20 år gammel. Inden for EU findes både nationale designsystemer og et fælles EU-designsystem. De nationale designsystemer varetages af nationale myndigheder, i Danmarks tilfælde Patent- og Varemærkestyrelsens, og anvendes primært af de brugere, som har størst interesse på det nationale marked, eventuelt kombineret med et ønske om en beskyttelse i et par yderligere lande. EU-designsystemet varetages af Den Europæiske Unions Kontor for Intellectuel Ejendomsret (EUIPO), der udsteder rettigheder gældende for hele EU.

Designregistrering anvendes til at beskytte et produkts udformning og udseende eller dele heraf. Beskyttelsen gælder for det visuelle helhedsindtryk, og dækker over linjer, konturer, farver, form og struktur for det konkrete design. For at opnå en gyldig designregistrering skal designet bl.a. være nyt og have individuel karakter, hvilket betyder, at helhedsindtrykket skal adskille sig fra det helhedsindtryk, som brugeren får af andre designs. Det visuelle udtryk er centralt i forbrugernes valg af produkter, og designregistreringer kan dermed bidrage til at skabe en konkurrencefordel for virksomheder. Samtidig giver designregistrering virksomheder mulighed for at forhindre andres krænkelser af deres designs. En designregistrering giver en eksklusiv ret, der kan opretholdes i op til 25 år.

I 2020 vedtog Kommissionen en handlingsplan om immaterielle rettigheder for at styrke EU's økonomiske modstandskraft. Som en del af planen gennemgik Kommissionen EU-lovgivningen om designbeskyttelse og konkluderede, at selv om EU's designsystem generelt fungerer godt, er der stadig mangler. Registreringsprocedurerne er delvist forældede og medfører i nogle tilfælde unødige administrative byrder. Beskyttelsen af nye former for design er ikke tilstrækkelig klar, og den manglende harmonisering af designbeskyttelse af reservedele skaber et fragmenteret og konkurrenceforvridende marked.

Kommissionen vil med forslagene løse to hovedproblemstillinger. For det første skal forslagene sikre, at designbeskyttelsessystemet bliver mere tilgængeligt og effektivt for individuelle designere, SMV'er og designintensive industrier. For det andet skal forslagene fjerne hindringer på det indre marked og øge konkurrencen inden for reservedelsbranchen.

### **3. Formål og indhold**

Formålet med designreformen er at fremme designkvalitet, innovation og konkurrenceevne i EU. Dette skal bl.a. ske ved at sikre, at designbeskyttelsessystemet er tilgængeligt og effektivt for individuelle designere, designintensive industrier og SMV'er samt tilpasset den digitale tidsalder. Forslaget ophæver og erstatter det eksisterende direktiv 98/71/EF og foreslår ændringer til forordning (EF) nr. 6/2002 samt (EF) nr. 2246/200. Indholdet i forslaget udgør derfor en sammenhængende pakke.

#### 3.1 Forslag til ændring af forordningen

Der sker en revision og modernisering af reglerne med henblik på at gøre designbeskyttelsessystemet mere tilgængeligt og effektivt for ansøgerne i form af bl.a. lavere gebyrer og øget hastighed i registreringen. Forslaget indeholder en række proceduremæssige ændringer, der skal sikre større effektivitet i designproceduren. Dette indebærer bl.a., at de nationale kontorer ikke længere kan være modtagende myndighed for ansøgninger om EU-design. Det nationale kontor i Danmark har siden 2018 fungeret som modtagende myndighed ved tre EU-designansøgninger.

I lyset af den teknologiske udvikling foreslår Kommissionen at harmonisere kravene til afbildning af designs, så det bliver lettere for ansøgere at reproducere og indgive design ved hjælp af almindeligt tilgængelig teknologi, såsom 3D-computermodellering. Derudover foreslår Kommissionen at udvide produktbegrebet, således at det klart fremgår af lovteksten, at nye digitale designtyper kan designbeskyttes. Ændringerne skal gøre forordningen fremtidssikker samt skabe større retssikkerhed og gennemsigtighed i forhold til designbeskyttede produkter og sikre effektiv beskyttelse mod kopiering af digitale design.

Kommissionen foreslår samtidig at sænke ansøgningsgebyret og forenkle systemet ved bl.a. at sammenlægge registreringsgebyret med gebyret for offentliggørelse af et design til ét enkelt ansøgningsgebyr. Dette vil, sammen med en lempelse af betingelserne for at kombinere flere designs i én ansøgning, gøre registrering af EU-design billigere og mere tilgængelig samt øge brugervenligheden for særlig SMV'er og individuelle designere.

Endelig foreslås det, at Kommissionen gives beføjelse til at vedtage visse regler ved delegerede retsakter.

### 3.2. Forslag til ændringer af direktivet

Kommissionens forslag udgør primært en harmonisering af regler i direktivet med forordningen, men indfører også nye materielle og proceduremæssige regler i direktivet. Det foreslås bl.a. at ændre design- og produktbegrebet, kravene til afbildninger og samregistrering, hvad der udgør en krænkelssituation samt at regulere varer i transit i EU's toldområde. Derudover foreslår Kommissionen, at ansøger skal kunne vælge at udskyde offentliggørelsen af sit design i op til 30 måneder samt at de nationale myndigheders mulighed for at afslå en designansøgning med henvisning til, at designet ikke er nyt eller at det mangler individuel karakter, skal afskaffes. De sidste to forslag harmoniserer med de regler, der allerede er i den gældende EF-design forordning.

Derudover lægger forslaget op til at udfase muligheden for at designbeskytte reservedele. Forslaget betyder, at det fremadrettet ikke skal være muligt for producenter af sammensatte produkter – f.eks. bilproducenter - at få designbeskyttet enkelte reservedele, der anvendes til reparation af et sammensat produkt. Den originale producent vil dermed ikke have mulighed for at strække sin designbeskyttelse til markedet for reservedele.

Formålet med bestemmelsen er at give konkurrenter til de originale producenter mulighed for at producere reservedele til reparation af et sammensat produkt uden at krænke den originale producents designbeskyttelse. Dette modvirker monopolstatus hos de originale producenter og styrker konkurrencen mellem originale producenter og producenter af uoriginale reservedele, hvilket på sigt forventes at sænke priserne på reservedelsmarkedet til gavn for forbrugerne.

Det er samtidig præciseret i forslaget, at producenter af reservedele skal oplyse forbrugeren om, at reservedelen ikke er produceret af den originale producent af produktet, så forbrugerne kan vælge produkter på et oplyst grundlag. Det bemærkes i øvrigt, at uoriginale reservedele til for eksempel personbiler er underlagt samme regler, for så vidt angår trafiksikkerhed som originale reservedele.

Ud over at tilgodese forbrugerne, er forslaget i overensstemmelse med initiativet om bæredygtige produkter, som har til formål at fremme reparationer og den cirkulære økonomi.

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

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

## **5. Nærhedsprincippet**

Forordningen er baseret på artikel 118, stk. 1, i TEUF, der bemyndiger Europa-Parlamentet og Rådet til at træffe foranstaltninger til at skabe europæiske intellektuelle ejendomsrettigheder i EU, herunder indførelse af centraliserede tilladelses-, koordinerings- og tilsynsordninger i EU.

Forslaget er ifølge Kommissionen udformet med henblik på at mindske de administrative byrder og omkostninger for virksomheder og individuelle designere, der anvender EF-designsystemet, og for EUIPO. Forslaget indebærer målrettede ændringer af forordning (EF) nr. 6/2002 og går ifølge Kommissionen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene.

Direktivet er baseret på artikel 114, stk. 1, i TEUF, der bemyndiger Europa Parlamentet og Rådet til at vedtage foranstaltninger med henblik på indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser, der vedrører det indre markeds funktion.

Harmonisering fokuserer på de vigtigste bestemmelser på de proceduremæssige områder, som interessenterne har identificeret som havende størst behov for tilpasning til de relevante bestemmelser i forordningen. Forslaget går dermed, ifølge Kommissionen, ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå den nødvendige harmonisering.

Med hensyn til spørgsmålet om beskyttelse af reservedele anser Kommissionen den foreslåede ændring for at være den mest proportionelle måde at harmonisere det indre marked på.

Det er den danske regerings foreløbige vurdering, at forslagene ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå den ønskede harmonisering af designreglerne i EU, og at ændringerne kan foretages inden for bemyndigelsen i TEUF artikel 114 og 118

## **6. Gældende dansk ret**

Designbeskyttelsessystemet i EU er harmoniseret ved Rådets forordning (EF) nr. 6/2002 af 12. december 2001 om EF-design, der finder direkte anvendelse i Danmark, og direktiv 98/71/EF af 13. oktober 1998 om retlig beskyttelse af mønstre, der er implementeret i dansk ret ved Designloven (lov nr. 89 af 29/01 2019) og tilhørende bekendtgørelse.

## **7. Konsekvenser**

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslag til ændring af forordningen vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser, idet forordningen er direkte anvendelig.

En vedtagelse af forslag til ændring af direktivet vil medføre behov for ændring af Bekendtgørelse af designloven nr. 89 af 29/01/2019 og Bekendtgørelse om ansøgning og registrering af design nr. 1099 af 20/11/2008.

#### Økonomiske konsekvenser

##### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslagene vurderes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

##### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

##### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

### **8. Høring**

Forslagene er den 2. december 2022 sendt i høring i EU-specialudvalget for konkurrenceevne, vækst og forbrugerspørgsmål med frist den 16. december 2022. Der er modtaget høringssvar fra Design Danmark, Dansk Erhverv og Danske Advokater, der alle støtter formålet med at gøre det nemmere og mere attraktivt at ansøge om designbeskyttelse.

Dansk Erhverv fremhæver, at det er deres erfaring, at designbeskyttelse sjældent anvendes, da den registrerede designbeskyttelse er for nem at "vælte". Dansk Erhverv lægger vægt på, at det for mindre designere mv. kan være afgørende, om de kan støtte ret på en registrering, og de mener derfor, at der i videst muligt omfang bør foretages de fornødne undersøgelser inden registrering – evt. mod en mindre merpris – eller at der indsættes en frist for, hvor lang tid der kan fremkommes med indsigelser mod registreringen.

Danske Advokater støtter overordnet indholdet af ændringsforslagene, men bemærker, at reservedelsbestemmelsen i artikel 20a bør fortolkes indskrænkende og opfordrer til, at anvendelsen af bestemmelsen monitoreres.

### **9. Forhandlingssituationen**

Første rådarbejdsgruppemøde blev afholdt den 19. december 2022. Arbejdsgruppen har siden gennemgået både direktiv og forordning, og det svenske formandskab har på baggrund af bemærkninger fra medlemsstaterne fremlagt et kompromisforslag på designdirektivet og designforordningen.

Der er generel enighed blandt medlemsstaterne om, at harmonisering er vigtig. Medlemsstaternes bemærkninger har i høj grad centreret sig omkring uddybelse af reglerne i forhold til at opnå klarhed og undgå divergerende implementering i medlemsstaterne.

Det spanske formandskab forventer, at det er muligt at opnå generel indstilling på næste rådsmøde for konkurrence evne den 25. september 2023.

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

Regeringen støtter det foreliggende kompromisforslag, der vil modernisere og yderligere harmonisere designreglerne i EU, samt bidrage til at lette processen for designregistrering i EU til gavn for særlig SMV'er og individuelle designere.

Regeringen støtter op om en liberalisering af reservedelsmarkedet, der skal styrke konkurrencen på markedet til gavn for forbrugerne.

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

Grund- og nærhedsnotat blev oversendt den 10. januar 2023. Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 24. februar 2023, og forhandlingsoplægget blev forelagt d. 17. maj 2023.



## **2. Opfølgning på EU's langsigtede konkurrenceevne og produktivitet i lyset af Kommissionens meddelelser 'EU's konkurrenceevne på lang sigt efter 2030' og '30 året for det indre marked': Politisk drøftelse af betydningen af konkurrenceevnetjekket i formuleringen af lovgivningsforslag.**

*KOM nr. foreligger ikke.*

*Nyt notat.*

### **1. Resumé**

*Der er på konkurrenceevnerådsmødet den 25. september 2023 lagt op til en drøftelse af 'konkurrenceevnetjekkets' rolle i formuleringen af ny EU-lovgivning, og hvordan dette kan være med til at sikre EU's konkurrenceevne på lang sigt.*

*Kommissionen har i juli 2023 udarbejdet et udkast til konkurrenceevnetjekket. Det er Kommissionens redegørelse for, hvordan et givent lovforslag påvirker europæiske virksomheders konkurrenceevne inden for fire parametre: Pris- og omkostninger, international konkurrence, innovationsevne og et særskilt fokus på SMV'erne.*

*Drøftelsen tager udgangspunkt i Det Europæiske Råds konklusioner fra marts og juni 2023, som opfordrede til at styrke det indre marked og den europæiske konkurrenceevne bl.a. gennem konkrete værktøjer som konkurrenceevnetjekket.*

*Drøftelsen skal derudover ses i lyset af Kommissionens meddelelser fra marts 2023 om 'EU's konkurrenceevne på lang sigt efter 2030' og '30 året for det indre marked', samt Kommissionens fremsatte målsætning om, at virksomheders rapporteringsforpligtigelser fra EU-lovgivning skal reduceres med 25 pct.*

*Regeringen hilser drøftelsen velkommen og støtter fuldt ud ambitionen om at styrke EU's langsigtede konkurrenceevne gennem konkrete værktøjer som konkurrenceevnetjekket. Regeringen vil i den forbindelse arbejde for, at konkurrenceevnetjekket i tilstrækkelig grad belyser et lovforslags betydning for EU's konkurrenceevne, og at der tages højde for dette i fremsættelsen af nye lovforslag. Regeringen støtter derudover målsætningen om en 25 pct. reduktion i virksomhedernes rapporteringsforpligtigelser og vil arbejde for, at der fremsættes ambitiøse tiltag, der kan sikre at målsætningen opnås*

### **2. Baggrund**

Det Europæiske Råd har i dets konklusioner fra marts og juni 2023 efter spurgt, at der arbejdes for at styrke EU's konkurrenceevne gennem bl.a. indførelsen af det såkaldte konkurrenceevnetjek. Kommissionen har i juli 2023 udarbejdet et udkast til, hvordan et konkurrenceevnetjek kan gennemføres som en del af Kommissionens konsekvensanalyser, der udarbejdes i forbindelse med fremsættelsen af ny EU-lovgivning. Konkurrenceevnetjekket har til formål at redegøre for, hvordan et givent lovforslag påvirker europæiske virksomheders konkurrenceevne, hvor Kommissionens udkast baserer sig på fire parametre: Pris- og omkostninger, international konkurrence, innovativitet og et særskilt fokus på SMV'erne. Derudover er det hensigten, at konkurrenceevnetjekket skal vurdere de samlede effekter af ny lovgivning på EU's konkurrenceevne.

Kommissionen offentliggjorde i marts 2023 to meddelelser for hhv. 'EU's konkurrenceevne på lang sigt efter 2030'<sup>1</sup> og '30 året for det indre marked'<sup>2</sup>. I førstnævnte fastsættes en retning for, hvordan EU's langsigtede konkurrenceevne kan styrkes gennem ni fokusområder<sup>3</sup>, og sidstnævnte fremsætter initiativer, der yderligere kan styrke integrationen af det indre marked.

Af meddelelsen for EU's langsigtede konkurrenceevne har Kommissionen bl.a. fremhævet det som en prioritet at rationalisere og simplificere virksomheders rapporteringskrav fra EU-lovgivning, herunder med en konkret målsætning om, at rapporteringskrav skal reduceres med 25 pct. Byrdedagsordenen har i de seneste år genvundet større fokus i EU, hvilket bl.a. sker på bagtæppet af indførelsen af et stort antal ny lovgivning indenfor særligt det grønne og digitale. Ny lovgivning har bl.a. medført et stigende antal krav til virksomhedernes rapporteringsforpligtigelser inden for bæredygtighed. Af meddelelsen fremgår, at Kommissionen i løbet af efteråret 2023 vil fremsætte konkrete forslag til, hvordan byrderne fra sådanne rapporteringskrav vil kunne reduceres. Kommissionsformand Ursula von der Leyen har ligeledes bekræftet denne målsætning i en tale til Europa-Parlamentet i marts 2023<sup>4</sup>.

### **3. Formål og indhold**

På konkurrenceevnerådsmødet forventes en drøftelse af, hvordan konkurrenceevnetjekket i forbindelse med fremsættelsen af ny lovgivning kan understøtte EU's langsigtede konkurrenceevne.

Derudover forventes en bredere politisk drøftelse af, hvordan EU's langsigtede konkurrenceevne og produktivitet kan styrkes med udgangspunkt i

---

<sup>1</sup> Dokument KOM(2023)168 af den 16. marts 2023.

<sup>2</sup> Dokument KOM(2023) 162 af den 16. marts 2023

<sup>3</sup> De ni fokusområder omfatter: Et velfungerende indre marked, adgang til privat kapital og investeringer, offentlige investeringer og infrastruktur, forskning og innovation, energi, cirkularitet, digitalisering, uddannelse og færdigheder samt handel og åben strategisk autonomi.

<sup>4</sup> Kommissionsformand Ursula von der Leyens tale til plenarsessionen i Europa-Parlamentet den 15. marts 2023.

Kommissionens seneste meddelelser om 'EU's konkurrenceevne på lang sigt efter 2030' og '30 året for det indre marked', herunder målsætningen om en 25-pct. reduktion i virksomheders rapporteringsforpligtigelser.

**4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Ikke relevant.

**5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

**6. Gældende dansk ret**

Ikke relevant.

**7. Konsekvenser**

Drøftelsen har i sig selv ikke lovgivningsmæssige, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

**8. Høring**

Sagen har ikke været i høring.

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

Der forventes bred opbakning på tværs af medlemsstaterne til at styrke EU's langsigtede konkurrenceevne, og at ny lovgivning bør fremsættes med udgangspunkt i gennearbejdede konsekvensanalyser, der kan give et samlet billede af et lovforslags konsekvenser.

**10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen hilser drøftelsen på rådsmødet velkommen og støtter fuldt ud ambitionen om at styrke EU's langsigtede konkurrenceevne. Regeringen finder det vigtigt, at EU i tillæg til at håndtere kortsigtede udfordringer anlægger en proaktiv tilgang til at fremtidssikre den europæiske økonomi gennem initiativer, der bidrager til øget vækst og produktivitet.

Regeringen mener, at gode vækst- og konkurrencevilkår er afgørende for den europæiske økonomi og konkurrenceevne. Det indebærer blandt andet, at kvaliteten i erhvervsrettet EU-lovgivning sikres, og at den samlede mængde af erhvervsøkonomiske byrder mindskes. Derfor støtter regeringen også en tilføjelse af et konkurrenceevnetjek i udarbejdelsen af Kommissionens konsekvensanalyser. Regeringen vil i den forbindelse arbejde for, at konkurrenceevnetjekket i tilstrækkelig grad belyser et lovforslags betydning for EU's konkurrenceevne, og at der tages højde for dette i fremsættelsen af nye lovforslag.

Regeringen støtter derudover målsætningen om en 25 pct. reduktion i virksomhedernes rapporteringsforpligtigelser og vil arbejde for, at der fremsættes ambitiøse tiltag, der kan sikre at målsætningen opnås.

**11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Regeringens holdning til meddelelserne 'EU's konkurrenceevne på lang sigt' og '30 året for det indre marked' fremgik af grund- og nærhedsnotater oversendt til Folketinget hhv. den 9. og 31. maj 2023.

### 3. EU's maritime sikkerhedspakke

#### a. Forslag til ændring af direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren, KOM (2023) 270 Final

*Revideret udgave af grund- og nærhedsnotat af 29. juni 2023. Ændringer er markeret med streg i margen, fed og kursiv.*

##### 1. Resumé

*Med forslaget tilsigter Kommissionen at opdatere og præcisere grundlaget for undersøgelse af ulykker til søs i det maritime kommercielle segment. Dette for at fremme læring fra ulykker og forebyggelse af tilsvarende fremadrettet.*

*Med forslaget indarbejdes tillige de erfaringer og den udvikling, der er sket i den internationale regulering siden revisionen i 2009. Herunder falder navnlig den Internationale Kode for ulykkes undersøgelse<sup>5</sup>, som er udarbejdet af FN's søfartsorganisation IMO (International Maritime Organization).*

*EU-reguleringen er imidlertid mere omfattende end de internationale regler. Således fastlægges det, at EU-medlemslandene skal etablere uafhængige undersøgelsesenheder, som via national regulering informeres om maritime ulykker og hændelser. De uafhængige undersøgelsesenheder skal herefter foranledige en undersøgelse af maritime ulykker efter fælles retningslinjer og metoder. For alvorlige ulykker skal der udarbejdes og offentliggøres sikkerhedsundersøgelsesrapporter herom. Med henblik på erfaringsopsamling skal alle ulykker og hændelser tillige registreres i en fælles EU-database.*

*Med direktivforslaget lægges op til, at maritime ulykkesundersøgelser skal forestås af en selvstændig myndighed. For at kunne udføre en grundig og dækkende ulykkesundersøgelse skal de involverede ulykkesundersøgere således have vide beføjelser. De skal eksempelvis have fornøden adgang til et ulykkessted, kunne kræve nødvendig dokumentation udleveret, og de skal kunne udspørge skaderamte og vidner. En struktur, som allerede er gennemført for den Danske Maritime Havarikommission (Danish Maritime Accident Investigation Board - DMAIB). Hertil skal de ressourcemæssige rammer sikres, og denne myndigheds virke skal kvalitetssikres og certificeres.*

*Fokus har i det nuværende direktiv været på last- og passagerskibe samt større fiskeskibe. Det er imidlertid en erkendelse, at mange ulykker finder sted på mindre fiskeskibe. Kommissionen foreslår derfor, at alvorlige ulykker på fiskeskibe under 15 meter tillige skal undersøges.*

---

<sup>5</sup> Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)

*Endelig lægger forslaget op til, at EU's søsikkerhedsagentur, EMSA, i større omfang skal tilbyde uddannelse af ulykkesundersøgere og yde teknisk og operationel bistand til medlemslandene.*

*Regeringen er positiv over for at opdatere grundlaget for ulykkesundersøgelse til søs, herunder at grundlaget på EU-plan kommer til at omfatte mindre fiskeskibe, hvilket allerede er tilfældet i Danmark. Regeringen støtter forslaget om, at nationale ulykkesundersøgelser skal udføres af en selvstændig myndighed og hvile på et egnet kvalitetsstyringssystem. Proportionaliteten i forslaget om, at systemet tillige skal certificeres, skal yderligere drøftes og afvejes i lyset af, at flere medlemslande (herunder Danmark) har relativt små ulykkesundersøgelsesenheder, hvorfor en certificering kan forekomme ressourcetung. Regeringen vil herudover arbejde for at få området for ulykkesundersøgelse afgrænset til hændelser, der sker i direkte forbindelse med maritime transport- og arbejdsopgaver til søs.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen fremlagde den 1. juni 2023 en maritim sikkerhedspakke, der indeholder forslag til revision af fem retsakter:

- Direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater
- Direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol
- Direktiv 2009/18/EF om undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren
- Direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser og
- Forordning (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af det europæiske agentur for søfartssikkerhed (EMSA)

Hensigten er at modernisere og styrke EU-reglerne for maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse. Kommissionen ønsker med forslagene at tilpasse EU-regelsættet til de internationale bestemmelser, der er fastsat i bl.a. FN's Søfartsorganisation (IMO); at styrke sikkerhed til søs, miljøbeskyttelse og digitalisering; og at fremme tillid og samarbejde mellem medlemslandene, Kommissionen og interessenter.

For ændring af Direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren blev den danske sprogversion af forslaget fremsendt til Rådet den 5. juni 2023.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget fremsættes som opfølgning på den evaluering, Kommissionen udførte på det maritime transportområde i 2018. Evalueringen viste, at reguleringen havde opnået sit formål, fortsat er relevant og har medført merværdi i form af selvstændige og uvildige undersøgelser af ulykker i den maritime transportsektor. Undersøgelser, som helt overordnet bidrager til bedre viden om sikkerhed til søs og som værktøj til at identificere områder, som fordrer en særlig indsats.

Evalueringen viste yderligere, at der var behov for en opdatering, så direktivet stemmer overens med den udvikling, der er sket i international regulering. Dette drejer sig blandt andet om vedtagelsen af en ny IMO kode særlig for ulykkesundersøgelser<sup>6</sup>, som skal sikres indført i medlemslandene. Evalueringen viste også, at der er særlige udfordringer med visse kategorier af fartøjer, som ikke indgår i det nuværende undersøgelsesregime, herunder fiskeskibe med en længde under 15 meter. Der bliver altså ikke på nuværende tidspunkt foretaget en systematisk undersøgelse af alvorlige ulykker for mindre fiskeskibe i EU-landene. Generelt var der også behov for at præcisere uklare definitioner herunder at tydeliggøre, på hvilken måde forskellige ulykker skal undersøges. Endelig fastlægges tidsrammer for undersøgelser ligesom grøn teknologi inddrages.

Kommissionen fremlægger forslaget som led i en større maritim pakke som tillige tilsigter en revision af havestatskontroldirektivet<sup>7</sup> og flagstatsdirektivet<sup>8</sup>.

### **3. Formål og indhold**

Med forslaget vil Kommissionen adressere den internationale udvikling i normer for ulykkesundersøgelse, de erfaringer, der er oparbejdet siden det nuværende direktiv trådte i kraft, og det behov, der er konstateret for en harmoniseret tilgang til området.

Konkret foreslås det at:

- i) fastlægge, at ulykkesundersøgelser skal udføres af en myndighed i medlemslandene, da det fordrer vidtgående beføjelser for at kunne undersøge en hændelse på tilstrækkelig vis.
- ii) præcisere, at skibe uden mekaniske fremdrivningsmidler, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer omfattes, såfremt de anvendes kommercielt.
- iii) udvide området for ulykkesundersøgelser således, at det for meget alvorlige ulykker (dødsulykker og forlis) på fiskeskibe med en

---

<sup>6</sup> Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code).

<sup>7</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol.

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater.

- længde under 15 skal vurderes, om der skal iværksættes en ulykkesundersøgelse.
- iv) opdatere den fælles EU-regulering så den stemmer overens med den udvikling, der er sket i forhold til internationale regulering på ulykkesundersøgelser og evt. udbygge, hvor det er relevant.
  - v) muliggøre, at andre involverede lande kan bidrage med relevant information til en ulykkesundersøgelse.
  - vi) pålægge medlemslandene, at alle ulykker rapporteres til den fælles EU-database hertil (EMCIP).
  - vii) medlemslandene skal sikre de fornødne ressourcer til maritime ulykkesundersøgelser.
  - viii) sikre at ulykkesundersøgelse sker på grundlag af et certificeret kvalitetsstyringssystem.
  - ix) pålægge Kommissionen at sikre en kapacitetsopbygning til at støtte ulykkesundersøgelser i de enkelte medlemslande med såvel træning og vejledning som teknisk bistand.

Kommissionen finder, at forslaget vil fremme maritim sikkerhed ved, at erfaringer fra undersøgelser af ulykker til søs inddrages i læring og forebyggelse af tilsvarende ulykker fremadrettet.

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

Europa-Parlamentet skal inddrages i henhold til TEUF artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

Forslaget behandles i Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN).

#### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget skal fremme, at maritime ulykkesundersøgelser iværksættes konsekvent i alle EU-lande og på et fælles grundlag. Tilsvarende, at der sker en rapportering til en fælles EU-database, hvorfra medlemslandene og Kommissionen kan udlede læring og tendenser, der fordrer handling.

En individuel tilgang til maritime ulykkesundersøgelser i de enkelte lande vil medføre en større grad af vilkårlighed i såvel omfanget af ulykkesundersøgelser som de fremgangsmåder, der anvendes. En ordning, der ikke sikrer, at ulykkesundersøgelser finder sted i alle medlemslande, kan betyde usikkerhed og forvriddning af det indre marked. Erfaringen med det nuværende direktiv har desuden vist, at fælles rammer fremmer samarbejdet om ulykkesundersøgelser mellem medlemslandene og mulighederne for at drage fælles læring.



Det vurderes derfor, at fælles rammer for ulykkesundersøgelser bedst kan opnås ved tilpasning af fællesskabsreguleringen, nu med mere præcise rammer herfor.

Regeringen vurderer på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

## **6. Gældende dansk ret**

Det nuværende direktiv fastlægger primært rammer for, hvorledes de enkelte medlemslande organiserer maritime ulykkesundersøgelser. Denne ikke-borgerrettede del er ikke indført i national regulering. Den borgerrettede del om pligten til at anmelde søulykker m.v. er gennemført ved bekendtgørelse nr. 638 af 14. juni 2011 om indberetning af søulykker, dødsfald samt hændelser til søs.

## **7. Konsekvenser**

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Direktivforslaget rettes primært mod myndigheder i medlemslandene. Hertil er det allerede indeholdt i den danske regulering om indberetning af søulykker m.v. fastlagt, at de omhandlede hændelser skal indberettes til Søfartsstyrelsen. Der vurderes derfor ikke at være behov for nye reguleringsmæssige tiltag.

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Der vurderes ikke, at de foreslåede ændringer til direktivet medfører nye økonomiske konsekvenser for skibsfarten.

### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser.

Tilpasningen og certificeringen af det kvalitetssystem, som i dag anvendes, forventes at koste 1-2 mio. kr. Hertil kommer et årligt beløb i størrelsesordenen 300.000 kr. til opretholdelse og styring af sikkerhedsstyringssystemet.

Kommissionens forslag om at udvide området for ulykkesundersøgelser af pramme, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer vurderes at medføre yderligere merudgifter.

Det bemærkes, at det følger af budgetvejledningen, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme.

### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Der er ikke identificeret andre konsekvenser ved forslaget.

Forslaget forventes at fremme beskyttelsesniveauet for arbejdstagere i den maritime transportsektor i Danmark og Europa.

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i Skibsfartspolitisk Specialudvalg den 7. juni 2023 med frist den 19. juni 2023.

Der er modtaget høringssvar fra CO-Søfart, Danske Rederier og Danske Havne.

CO-Søfart har ikke bemærkninger til forslaget.

Danske Rederier har ikke bemærkninger til forslaget, men er generelt interesseret i at EU opererer med ensartede principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren for at forbedre sikkerheden til søs og beskytte havmiljøet.

Danske Havne har ikke bemærkninger til de overordnede formål med forslaget, som de kan tilslutte sig, men finder det uhensigtsmæssigt, hvis midler til Connecting Europe Facility (CEF) reduceres som følge af styrkelsen af EU's søsikkerhedsagentur, EMSA.

## **9. Forhandlingssituationen**

Forhandlingerne startede i juni 2023. Der er bred opbakning til formålet med Kommissionens forslag. En række lande lægger vægt på, at direktivet fortsat alene finder anvendelse på maritime transport- og arbejdsopgaver. Dertil kommer, at flere lande ønsker at sikre fleksibilitet mht. et certificeret kvalitetsstyringssystem.

Flere lande ønsker ikke at udvide direktivets anvendelsesområde mht. skibe, der ikke fremdrives med mekaniske midler, primitive træskibe og fritidsfartøjer. Ligeledes er medlemslandene splittede omkring at lade mindre fiskeskibe være omfattet af direktivet.

Slutteligt er det et ønske fra flere medlemslande om klarheden om uafhængigheden af undersøgelsesenhederne samt EMSA's involvering i ulykkesundersøgelser.

## **10. Regeringens holdning**

Regeringen støtter arbejdet for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af de søfarende.

Konkret er regeringen positiv over for at opdatere grundlaget for ulykkesundersøgelse til søs, herunder at grundlaget på EU-plan kommer til at omfatte mindre fiskeskibe, hvilket allerede er tilfældet i Danmark.

Regeringen støtter forslaget om, at nationale ulykkesundersøgelser skal udføres af en myndighed og hvile på et egnet kvalitetsstyringssystem. Proportionaliteten i forslaget om, at systemet tillige skal certificeres, skal yderligere drøftes og afvejes i lyset af, at flere medlemslande (herunder Danmark) har relativt små ulykkesundersøgelsesenheder, hvorfor en certificering kan forekomme ressourcetung.

Regeringen vil herudover arbejde for at få området for ulykkesundersøgelse afgrænset til hændelser, der sker i direkte forbindelse med maritime transport- og arbejdsopgaver til søs.

Regeringen finder det uhensigtsmæssigt at fastsætte udgifter for EU's budget fra 2028 og frem, og finder det centralt, at forslaget ikke foregriber forhandlinger om den kommende flerårig finansielle ramme for EU's budget, og at udgifter behandles som led i en samlet prioritering.

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

| Folketinget modtog grund- og nærhedsnotat d. 29. juni 2023.

## **b. Forslag til ændring af direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater**

KOM (2023) 272

*Notatet er en opdateret version af grund- og nærhedsnotat af 1. september 2023. Ændringer er markeret med streg i margin.*

### **1. Resumé**

*Kommissionen har den 1. juni 2023 præsenteret forslag til ændring af flagstatsdirektivet. Direktivet regulerer flagstaters forpligtelser til at sikre, at internationale regler for sikkerhed til søs på flagstatens egne skibe er opfyldt.*

*Med forslaget ønsker Kommissionen at opdatere og tilpasse direktivet i forhold til nye internationale regler og procedurer; at sikre tilstrækkelig kapacitet hos flagstaterne til at udføre inspektion af egne skibe og monitorering af anerkendte organisationer (klassifikationsselskaber), som udfører arbejdet på vegne af flagstater; at fremme digitale løsninger i forhold til inspektionsrapporter og brug af udveksling af elektroniske certifikater; og at sikre en ensartet tilgang til opgørelsen af, i hvilken grad flagstaten opfylder sine forpligtelser.*

*Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser til forvaltning af de foreslåede ændringer, da der bl.a. stilles krav om en øget kontrolindsats over for egne skibe samt over for de anerkendte organisationer, som udfører kontrol på vegne af flagstater. Der stilles også krav om EU-fælles efteruddannelse af skibsinspektører, som udfører flagstatskontrol. Desuden kan der forventes en potentiel it-udviklingsudgift for at gøre nationale systemer kompatible med EU-systemer.*

*Regeringen hilser forslaget om en revision af flagstatsdirektivet velkomment sammen med ambitionen om styrket implementering og håndhævelse af internationale regler for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af søfarende. Regeringen er enig i at fremme digitalisering af den maritime sektor, grøn skibsfart og reducere administrative byrder for søfartsadministrationerne og erhvervet. Dertil finder regeringen det vigtigt, at der skabes størst mulig sammenhæng mellem de forskellige dele af den maritime sikkerhedspakke, og forslaget ikke påfører staten urimeligt store byrder.*

*Regeringen finder, at reglerne som udgangspunkt skal følge de internationale forpligtelser, og at eventuelle supplerende europæiske krav skal være velbegrundede og stå mål med formålet. Regeringen finder det vigtigt, at medlemslandene bevarer muligheden for selv at tilrettelægge arbejdet med maritim*

*sikkerhed og ønsker derfor, at medlemslandene bevarer fleksibilitet med hensyn til uddannelse af inspektører og til prioritering af egne ressourcer i forhold til tilsyn, således at unødige statsfinansielle udgifter kan undgås, og sikkerhedsniveauet kan opretholdes.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen fremlagde den 1. juni 2023 en maritim sikkerhedspakke, der indeholder forslag til revision af fem retsakter, heriblandt direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af kravene til flagstater.

Hensigten med den maritime sikkerhedspakke er at modernisere og styrke EU-reglerne for maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse. Kommissionen ønsker med forslagene at tilpasse EU-regelsættet til de internationale bestemmelser, der er fastsat i bl.a. FN's Søfartsorganisation (IMO), samt styrke sikkerhed til søs, miljøbeskyttelse og digitalisering, og at fremme tillid og samarbejde mellem medlemslandene, Kommissionen og interessenter.

Den danske sprogversion af forslaget blev oversendt til Rådet den 5. juli 2023. Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget fremsættes som opfølgning på en evaluering, Kommissionen udførte på det maritime transportområde i 2018, samt løbende monitorering af landes implementering fra Kommissionens side. Evalueringen viste, at direktivet bidrog til et højt niveau af søfartssikkerhed i EU i kraft af en harmoniseret gennemførelse og håndhævelse af internationale regler.

Evalueringen viste også, at der i Kommissionens øjne var behov for:

- i) at der skabes klarhed i forhold til implementering af nye internationale regler på EU niveau,
- ii) en harmoniseret tilgang til flagstaters inspektioner, kontroller, monitorering af og informationsudveksling om deres skibe,
- iii) at sikre, at de nationale myndigheder har de nødvendige ressourcer til at opfylde flagstatskravene.

Forslaget er en del af Kommissionens REFIT program, som skal sikre klarere og mere effektiv regulering, som er i tråd med blandt andet den teknologiske udvikling. Kommissionen peger på, at forslaget introducerer brug af elektronisk udveksling af information, som vil reducere administrative byrder. Det fremhæves også, at forslaget tjener til at implementere EU's politiske ret-

ning om en kulstofneutral og konkurrencedygtig europæisk maritim transportsektor og bidrager til European Green Deal ved at introducere nye teknologier, som skal effektivisere og dermed gøre maritim transport mere grøn.

### **3. Formål og indhold**

Formålet med opdateringen af flagstatsdirektivet (2009/21/EF) er at sikre, at medlemsstaterne effektivt og konsekvent opfylder deres forpligtelser ifølge FN's søfartsorganisations (IMO) konventioner om sikkerhed til søs, der fastsætter en række globale regler for søfarten. Sigtet med direktivet er at forbedre sikkerheden og forebygge forurening fra skibe, der sejler i international fart under en medlemsstats flag og dermed sikre kvaliteten af europæisk skibsfart.

Medlemsstaterne forpligtes blandt andet til at sikre, at procedurer for registrering og inspektion af skibe overholdes, at skibe overholder internationale regler og standarder, at kontrol- og overvågningssystemer implementeres, at eventuelle overtrædelser af internationale regler sanktioneres, samt at en række nærmere angivne retningslinjer for medlemsstaternes indsats, hvor et skib tilbageholdes ved havnestatskontrol,<sup>9</sup> overholdes.

Dette gøres ved, at flagstater udsteder relevante certifikater på baggrund af flagstatsinspektioner. Flagstater kan uddelegere dette arbejde til organisationer,<sup>10</sup> som er anerkendte af EU, men det endelige ansvar for, at skibe overholder reglerne, ligger hos flagstaterne.

Formålet med de foreslåede ændringer til direktivet er tillige at opdatere og tilpasse direktivet til gældende internationale regler for dermed at sikre juridisk klarhed og en ensartet tilgang på EU-niveau. Dette gælder særligt i forhold til IMO's kode for gennemførelse af retligt bindende IMO instrumenter (III-koden), hvor de kontraherende lande blandt andet er forpligtet til at undergå regelmæssige audits i forhold til regelimplementering.

Ændringerne skal også sikre tilstrækkelig inspektion af skibe og monitorering af anerkendte organisationer, som udfører dette arbejde på vegne af flagstater. Det indebærer at sikre en mere harmoniseret tilgang til inspektioner og konsistens i forhold til tilsyn med anerkendte organisationer. Til dette arbejde lægger forslaget op til, at der bevares en kernekapacitet af teknisk personale i flagstatsadministrationerne. Medlemslandene skal dermed sikre, at personale, som er involveret i at udføre syn, inspektioner eller

---

<sup>9</sup> Havnestatskontrol er medlemsstatens kontrol af fremmedflaggede skibe i sine havne med hensyn til overholdelse af internationale konventioner mv. for skibes sikkerhed, forureningsforebyggelse samt besætningens leve- og arbejdsvilkår om bord.

<sup>10</sup> Ikke-statslige organisationer, som fastsætter og vedligeholder tekniske standarder for skibsoperation og konstruktion med henblik på forsikring af skibe (klassifikationsselskaber). Organisationerne varetager forskellige godkendelsesopgaver og certifikatudstedelser på vegne af flagstater.

audits af skibe og rederier, har deltaget i en fælles ordning for kapacitetsopbygning, som oprettes af Kommissionen efter rådførelse med medlemsstaterne. Ikke-myndighedspersonel kan anvendes til at bistå med udførelsen af inspektioner, men der stilles krav til dokumentation af typen og omfanget af det inspektionsarbejde, der kan udføres, og det skal præciseres, hvordan dette personel skal kommunikere og rapportere. Flagstaten skal også sikre, at dette personel har tilstrækkelig uddannelse, og at de overvåges i henhold til deres definerede opgaver.

Ændringerne har også til formål at fremme digitale løsninger. Dette gælder særligt rapportering i forbindelse med skibsinspektioner samt brug af og udveksling af elektroniske certifikater, som skal ske på måder, der er kompatible med Det Europæiske Maritime Sikkerhedsagenturs (EMSA) databaser. Dette tiltag sker på baggrund af et pilotprojekt mellem Søfartsstyrelsen og EMSA om udvikling og indførelse af elektroniske certifikater.

Ændringerne skal yderligere sikre en ensartet tilgang til forståelsen og opgørelsen af, hvor godt flagstater opfylder sine krav som flagstat. Dette indebærer forbedret samarbejde mellem nationale myndigheder, herunder nedsættelsen af en EU højniveaugruppe for flagstatsanliggender. Desuden skal systemet til at opgøre opfyldelsen af krav (performance measurement scheme) opdateres og moderniseres for en mere effektiv og fortsat forbedret indsats.

Forslaget indfører et krav om, at administrationerne skal råde over tilstrækkelige ressourcer, der svarer til flådens størrelse og type med henblik på at opfylde forpligtelsen til at udføre supplerende inspektioner af skibe, der synes af anerkendte organisationer, samt efterleve EU-krav for tilsyn med og overvågning af anerkendte organisationer. De nærmere bestemmelser herfor vil blive fastlagt ved en gennemførelsesretsakt.

I forslaget er der tilføjet et annekst til flagstatsdirektivet, som indeholder de for flagstater relevante dele af IMO's kode for gennemførelse af retligt bindende IMO instrumenter (III-koden). Kommissionen tildeles beføjelser til at udstede delegerede retsakter i forhold til til opdatere annekset i tilfælde af at nye bestemmelser for flagstater vedtages internationalt, særligt i IMO.

Forslaget giver på nuværende tidspunkt anledning til en ændring i EU-budgettet i form af en øget bevilling til EMSA. Kommissionen foreslår, at EMSA tilføres 26 mio. kr. i perioden 2024-2027 samt 50 mio. kr. i perioden 2028-2034. Bevillingen finansieres inden for det eksisterende EU-budget via omprioritering inden for udgiftsområde 1 (det indre marked, innovation og det digitale område) fra Connecting Europe Facility.

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

Europa-Parlamentets holdning til forslaget foreligger endnu ikke.

Forslaget vil blive behandlet i Europa-Parlamentets udvalg for transport og turisme (TRAN).

## **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget skal sikre, at internationale krav til flagstater iværksættes konsekvent i alle EU-lande og på et fælles grundlag for at sikre skibsfart af høj kvalitet og lige markedsvilkår. I lyset af skibsfartens internationale karakter vurderes det, at formålet ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af de individuelle medlemsstater.

Det vurderes derfor, at fælles rammer for krav til flagstater bedst kan opnås ved tilpasning af fællesskabsreguleringen, nu med mere præcise rammer herfor.

Regeringen vurderer på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt.

## **6. Gældende dansk ret**

Forpligtelserne til at varetage flagstatsopgaverne med henblik på at opfylde de gældende internationale konventioner, som Danmark er tiltrådt, er indarbejdet i gældende dansk ret, hvorfor forslaget vedrører en lang række danske søfartslove med tilhørende bekendtgørelser og tekniske forskrifter.

## **7. Konsekvenser**

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget forventes ikke at medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning, idet det primært er rettet mod myndighedsarbejde, som ikke vil skulle reguleres med lovgivning.

### *Økonomiske konsekvenser*

Det vurderes, at de foreslåede ændringer til direktivet vil medføre nye erhvervsøkonomiske konsekvenser for skibsfarten bl.a. i form af betaling af supplerende tilsyn fra Søfartsstyrelsen, ud over de tilsyn som foretages af de anerkendte organisationer. Disse vurderes dog ikke være af væsentlig karakter, ligesom forslaget heller ikke forventes at medføre væsentlige administrative konsekvenser for dansk erhvervsliv.

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser på ca. 8 mio. kr. årligt. Der lægges op til en forøget kontrolindsats over for alle danske skibe, som ikke nødvendigvis kan dækkes fuldt ud af brugerbetaling. Herudover skal der gennemføres en yderligere kontrolindsats over for de anerkendte organisationer, som udfører kontrol på vegne af Danmark. Ligeledes gøres efteruddannelse i regi af EMSA af skibsinspektører, som udfører flagstatskontrol, obligatorisk. Indførelsen af en inspektionsdatabase vil



desuden skulle gøres kompatibel med nationale it-systemer, hvilket kan medføre en potentiel it-udviklingsudgift.

En vedtagelse af forslaget, som det foreligger, forventes derfor at medføre væsentlige udgifter til opnormering af antallet og uddannelsen af skibsinpektører samt andre udgifter forbundet med efterlevelsen af ovennævnte bestemmelser. Det bemærkes, at udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for eksisterende bevillingsrammer, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

#### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Forslaget forventes på EU-niveau at bidrage til forebyggelse af ulykker, som involverer tab af menneskeliv eller skade på miljøet, som resultat af den forbedrede sikkerhed.

Forslaget forventes at fremme beskyttelsesniveauet for arbejdstagere i den maritime transportsektor i Danmark og Europa.

### **8. Høring**

Forslaget har været sendt i høring i EU-specialudvalg for skibsfartspolitik med frist den 14. august 2023. Der er ved fristens udløb ikke modtaget høringsvar vedr. forslaget.

### **9. Forhandlingssituationen**

Forhandlingerne er på et tidligt stadie. Generelt tegner sig bred opbakning til formålet med forslaget. Der er også en del lande, som ønsker at reducere administrative byrder, tilpasse regelsættet til international regulering samt fremme digitalisering og grøn skibsfart. Flere lande udtrykker skepsis i forhold til medlemsstaternes kapacitet til at imødekomme de nye krav, de administrative byrder og omkostninger forbundet hermed.

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

Regeringen hilser forslaget om en revision af direktivet om opfyldelse af krav til flagstater velkomment og bakker op om Kommissionens ambition om at styrke implementering og håndhævelse af internationale regler.

Regeringen støtter arbejdet for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af de søfarende. Regeringen finder, at kvalitetsskibsfart er essentielt i forhold til at styrke sikkerhed til søs og for at skabe lige konkurrencevilkår globalt.

Regeringen er enig i, at revisionen skal facilitere digitalisering af den maritime sektor, fremme grøn skibsfart og reducere administrative byrder for søfartsadministrationerne og erhvervet. Dertil finder regeringen det vigtigt, at

der skabes størst mulig sammenhæng mellem de forskellige dele af den maritime sikkerhedspakke og at forslagene ikke påfører staten urimeligt store byrder.

Grundet søfartens globale karakter finder regeringen, at reglerne som udgangspunkt skal følge de internationale forpligtelser, og at eventuelle supplerende europæiske krav skal være velbegrundede og stå mål med formålet.

Regeringen finder det vigtigt at sikre et højt generelt sikkerhedsniveau på skibe. Regeringen finder det derfor vigtigt, at medlemslandene bevarer muligheden for selv at tilrettelægge arbejdet med maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse, således at unødvendige statsfinansielle udgifter kan undgås og sikkerhedsniveauet på danskflagede skibe opretholdes. Regeringen vil derfor arbejde for, at medlemslandene bevarer fleksibilitet med hensyn til uddannelse af inspektører og til prioritering af egne ressourcer i forhold til synsindsatsen.

Regeringen ønsker, at tilgangen til sikkerhedskontrol på skibe skal fremme en sikkerhedskultur, hvor der er en generel forståelse af vigtigheden af sikkerhed, og hvordan den opnås. Tilgangen skal være risikobaseret og tage højde for det enkelte skibs individuelle operationelle forhold.

Regeringen finder det u hensigtsmæssigt at fastsætte udgifter for EU's budget fra 2028 og frem, og finder det centralt, at forslaget ikke foregriber forhandlinger om den kommende flerårige finansielle ramme for EU's budget, og at udgifter behandles som led i en samlet prioritering.

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

Folketinget modtog grund- og nærhedsnotat d. 1. september 2023.

**c. Kommissionens forslag til direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EC af 23. april 2009 om havnestatskontrol (havnestatskontroldirektivet)**

KOM (2023) 271

*Notatet er en opdateret version af grund- og nærhedsnotat af 1. september 2023. Ændringer er markeret med streg i margin.*

**1. Resumé**

*Kommissionen har den 1. juni 2023 præsenteret forslag til ændring af direktiv om havnestatskontrol (havnestatskontroldirektivet).*

*Havnestatskontroldirektivet regulerer inspektioner af fremmede skibe i nationale havne med henblik på kontrol af overholdelse af regler for sikkerhed, miljø, arbejds- og levevilkår om bord på skibe. Kommissionen ønsker med forslaget at opdatere direktivet i forhold til nye internationale regler og procedurer, at inkludere større fiskeskibe i kontrolregimet, at sikre udbredelsen af digitale løsninger og at sikre en effektiv og harmoniseret tilgang til udførelsen af havnestatskontrol på tværs af EU, som har fokus på nye komponenter såsom opfyldelse af miljøkrav og brug af digitale løsninger som elektroniske certifikater.*

*Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige konsekvenser i form af behov for opdatering af national regulering. Forslaget forventes ikke at have væsentlige administrative eller økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Der forventes at være statsfinansielle konsekvenser forbundet med forslaget i form af øget ressourcebehov til forvaltning af de foreslåede ændringer.*

*Regeringen hilser forslaget om en revision af havnestatskontroldirektivet velkomment sammen med ambitionen om styrket implementering og håndhævelse af internationale regler, for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af søfarende. Regeringen er enig i, at revisionen skal facilitere digitalisering af den maritime sektor, fremme grøn skibsfart og reducere administrative byrder for søfartsadministrationerne og erhvervet. Dertil finder regeringen det vigtigt, at der skabes størst mulig sammenhæng mellem de forskellige dele af den maritime sikkerhedspakke og at forslaget ikke påfører staten urimeligt store byrder. Regeringen finder, at reglerne som udgangspunkt skal følge de internationale forpligtelser, og at eventuelle supplerende europæiske krav skal være velbegrundede og stå mål med formålet. Regeringen finder det vigtigt, at medlemslandene bevarer muligheden for selv at tilrettelægge arbejdet med sikring af maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse, således at unødige statsfinansielle udgifter kan undgås og sikkerhedsniveauet opretholdes.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen fremlagde den 1. juni 2023 en maritim sikkerhedspakke, der indeholder forslag til revision af fem retsakter, herunder direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol.

Hensigten med pakken er at modernisere og styrke EU-reglerne for maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse. Kommissionen ønsker med forslagene at tilpasse EU-regelsættet til de internationale bestemmelser, der er fastsat i bl.a. FN's Søfartsorganisation (IMO); at styrke sikkerhed til søs, miljøbeskyttelse og digitalisering; og at fremme tillid og samarbejde mellem medlemslandene, Kommissionen og interessenter.

Forslag til ændring af direktiv 2009/16/EC om havnestatskontrol blev oversendt til Rådet den 4. juli 2023 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsendt med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet. Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget fremsættes som opfølgning på den evaluering, Kommissionen udførte på det maritime transportområde i 2018, samt løbende monitorering af landenes implementering fra Kommissionens side. Evalueringen konkluderede, at direktivet bidrog til søfartssikkerheden i EU i kraft af en harmoniseret gennemførelse og håndhævelse af internationale regler. Evalueringen viste dog også nogle områder, som var problematiske herunder:

- i) uoverensstemmelse mellem EU-krav og international regulering,
- ii) EU-krav finder ikke anvendelse på fiskeskibe,
- iii) en skæv fordeling af inspektioner i EU,
- iv) udformning af skibets risikoprofil og mekanismen til udvælgelse af skibe til inspektion er utidssvarende,
- v) overdreven afhængighed af papirbaserede certifikater,
- vi) utilstrækkelige og ufleksible procedurer og ressourcer.

Forslaget er en del af Kommissionens REFIT program, som skal medvirke til, at EU lovgivning er enkel og tydelig, ikke medfører unødvendige byrder og holder trit med den politiske, samfundsmæssige og teknologiske udvikling.

## **3. Formål og indhold**

Havnestatskontrol er en ordning for inspektioner af fremmede skibe i nationale havne og skal bidrage til at sikre, at flagstatskravene er overholdt på skibe under andre landes flag. Kontrollen foretages af havnestatsinspektører med henblik på at sikre, at besætningens kompetencer og skibets tilstand og udstyr opfylder kravene i internationale konventioner om sikkerhed, miljø, arbejds- og levevilkår om bord.

De specifikke formål med revisionen af havnestatskontroldirektivet er at:

- 1) opdatere og tilpasse direktivet til nye internationale regler og procedurer, som er fastsat i FN's internationale søfartsorganisation (IMO), den internationale arbejdsorganisation (ILO) og det regionale havnestatskontrolregime (Paris-MoU).<sup>11</sup>
- 2) beskytte fiskefartøjer, deres besætning og miljøet. Fiskefartøjer er for nuværende ikke omfattet af havnestatskontrollen. Forslaget indebærer en mulighed for havnestaten til at indføre et havnestatskontrolsystem for større fiskefartøjer med en længde på over 24 meter for derved at øge graden af overholdelse af de internationale standarder for sikkerhed og miljøbeskyttelse for denne type fartøj.
- 3) sikre en større udbredelse af digitale løsninger. Ændringerne tilskynder navnlig en udbredelse og anvendelse af lovpligtige elektroniske certifikater ved at knytte dem til skibets risikoprofil. En profil, der anvendes når skibe udvælges til inspektion.
- 4) sikre en effektiv og harmoniseret tilgang til at udføre havnestatskontrolinspektioner for bedre at kunne udpege fartøjer til inspektion. Det indebærer en ændring af den risikoprofil, der ligger til grund for udpegningen af fartøjer til inspektion. Der tilføjes blandt andet nye komponenter for at målrette inspektioner mod skibe, der ikke opfylder standarderne, mens skibe som opfylder kravene belønnes med mindre hyppige inspektioner. De nye komponenter lægger blandt andet øget vægt på efterlevelse af miljøkrav og brug af elektroniske certifikater.
- 5) opdatere en række definitioner og henvisninger til relateret EU-lovgivning og relaterede IMO-regler for derved at sikre klarhed og sammenhæng.

I forslaget tildeles Kommissionen beføjelser til at udstede delegerede retsakter med henblik på at opdatere en liste med henvisninger til konventioner, hvis nye konventioner vedtages som relevante instrumenter i regi af Paris-

---

<sup>11</sup> Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) er et internationalt samarbejde om havnestatskontrol, der blev udarbejdet i 1982 som det første af ni regionale mellemstatslige strukturer til systematisk koordination af arbejdet med havnestatskontrol.

MoU. Kommissionen får også beføjelse til at ajourføre listen over procedurer og retningslinjer vedrørende havnestatskontrol, der er vedtaget i Paris-MoU.

Forslaget fastsætter desuden, at Kommissionen ved vedtagelsen af gennemførelsesretsakter skal tage særligt hensyn til Paris-MoU's rolle og ekspertise, og sørge for at sådanne retsakter tager hensyn til den ekspertise og erfaring, der er opbygget i inspektionssystemet i EU.

Forslaget giver på nuværende tidspunkt anledning til en ændring i EU-budgettet i form af en øget bevilling til Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA). Kommissionen foreslår, EMSA tilføres 14 mio. kr. i perioden 2024-2027 samt 31 mio. kr. i perioden 2028-2034. Bevillingen finansieres inden for det eksisterende EU-budget via omprioritering inden for udgiftsområde 1 (det indre marked, innovation og det digitale område) fra Connecting Europe Facility.

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

Europa-Parlamentets holdning til forslaget foreligger endnu ikke.

Forslaget vil blive behandlet i Europa-Parlamentets udvalg for transport og turisme (TRAN).

#### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget skal sikre, at havnestatskontrol iværksættes konsekvent i alle EU-lande og på et fælles grundlag for at sikre skibsfart af høj kvalitet og lige markedsvilkår. I lyset af skibsfartens internationale karakter vurderes det, at formålet ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af de individuelle medlemsstater.

Regeringen finder på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

#### **6. Gældende dansk ret**

Forpligtelserne til at varetage havnestatsopgaverne med henblik på at opfylde de gældende internationale konventioner, som Danmark har tiltrådt, er indarbejdet i gældende dansk ret i Bekendtgørelse om havnestatskontrol af skibe (BEK nr. 262 af 09/04/2018).

#### **7. Konsekvenser**

##### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget kan medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning, herunder Bekendtgørelse om havnestatskontrol af skibe (BEK nr. 262 af 09/04/2018).

##### *Økonomiske konsekvenser*

Forslaget forventes ikke at medføre væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser. Kommissionens tiltag sker på baggrund af et pilotprojekt mellem Søfartsstyrelsen og EMSA om udvikling og indførelse af elektroniske certifikater. Der er således allerede gennemført indførelse af elektroniske certifikater for danske skibe omfattet af direktivet. Der forventes administrative lettelser for erhvervet som følge af afskaffelse af kravet om, at skibe, der potentielt er genstand for inspektion, skal anmelde det forventede ankomsttidspunkt 72 timer i forvejen.

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser på ca. 6 mio. kr. årligt i form af flere årsværk til Søfartsstyrelsen til forvaltningen af de foreslåede ændringer. Dette gælder særligt i forhold til, at der indføres krav om, at alle rapporter fra havnestatskontrolinspektioner skal valideres af en anden inspektør end den inspektør, der har foretaget inspektionen. Der stilles også krav om, at udvidede inspektioner af visse fartøjer, som anses for at frembyde en højere risiko, skal foretages af mere end én havnestatsinspektør. Såfremt der fra dansk side gøres brug af den frivillige ordning om at gennemføre havnestatskontrol af større udenlandske fiskeskibe, vil dette medføre yderligere statsfinansielle konsekvenser i form af flere årsværk til Søfartsstyrelsen til gennemførelse af kontrollen og forvaltningen af den foreslåede ordning. Det bemærkes, at udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for eksisterende bevillingsrammer, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

#### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes at have en positiv effekt for sikkerheden til søs og bidrage til efterlevelsen af miljøkrav og reglerne om forurening fra skibe samt sikre bedre arbejds- og levevilkår om bord for søfarende.

Forslaget forventes at fremme beskyttelsesniveauet for arbejdstagere i den maritime transportsektor samt at bidrage til lige konkurrencevilkår i sektoren.

### **8. Høring**

Forslaget har været sendt i høring i EU-specialudvalg for skibsfartspolitik med frist den 14. august 2023. Der er ved fristens udløb indkommet høringssvar fra Danske Rederier, Danske Havne og Danske Shipping og Havnevirk-somheder

**Danske Rederier** støtter Kommissionens forslag om at overveje at inkorporere miljøparametre i skibets risikoprofil for inspektioner i havnestater, så længe disse kan håndhæves effektivt og bidrager til at skabe lige vilkår for alle skibe. Samtidig lægger Danske Rederier op til, at det skal sikres, at sikkerhedsparametre bevarer deres betydning i forhold til beregningen af

skibets risikoprofil. Danske Rederier mener, at en omfattende og afbalanceret tilgang er afgørende for at opretholde sikkerheden og miljøintegriteten for skibe, der opererer i danske farvande. Det helt primære mål med havnestatskontrol er stadig muligheden for at kunne identificere skibe, der ikke lever op til de internationale regler via et harmoniseret system. Danske Rederier bemærker i den forbindelse, at Kommissionen ønsker at inddrage skibets Carbon Intensity Indicator (CII) som en parameter for skibets risikoprofil, hvilket Danske Rederier stiller sig uforstående overfor. Kommissionen foreslår, at skibe i CII kategori D-E skal anses som skibe med en højere risiko, og derfor skal udtages til hyppigere inspektion. Danske Rederier vil her gerne bemærke, at hvis et skib bliver klasset i kategori D (3 år i træk) eller E, så er rederiet forpligtet til at udarbejde en action plan, som herefter kan godkendes af skibets flagstat, hvorefter der udstedes et Certificate of Compliance, som medfører at skibet kan sejle videre i helt lovlig og compliant tilstand. Danske Rederier mener derfor ikke, at inddragelse af CII i skibets risikofaktor vil være i tråd med hensigten i havnestatskontrollen, og bemærker i tillæg også, at et skib kan få en mindre god rating, hvis det grundet sin operation har ligget meget stille i længere perioder, og at det derfor ikke behøver at være et udtryk for mis-management.

Danske Rederier bemærker også Kommissionens hensigt med at fremme brugen af elektroniske certifikater, ved at inddrage dette som en risikofaktor for udvælgelse af skibe til havnestatskontrol. Det er Danske Rederiers opfattelse, at dette ikke er en hensigtsmæssig måde at fremme brugen af elektroniske certifikater, idet der ikke er belæg for at tro, at skibe er mere sikre eller compliant, hvis de er udstyrede med elektroniske certifikater i forhold til konventionelle papircertifikater. Desuden så er papircertifikater fortsat i overensstemmelse med de internationale konventioner.

**Danske Havne** har ikke generelle bemærkninger til de overordnede regler i forslaget. Danske havne har dog følgende konkrete bemærkninger:

*Ad art. 8 (12) om force majeure og adgangsforbud:* Danske Havne lægger vægt på, at opgaven ikke vil påføre havnene væsentlige administrative byrder, herunder at det er nemt tilgængeligt at undersøge, hvilke skibe er omfattet af adgangsforbud.

*Ad art. 25 om oplysninger, som en havnemyndighed skal meddele havnestatskontrolmyndigheden:* Danske Havne lægger vægt på, at opgaven ikke vil påføre havnene væsentlige administrative byrder.

*Ad art. 30 om overvågning af medlemsstaternes overholdelse af reglerne:* Det fremgår ikke klart, hvem der har ansvaret for at lave et kvalitetsstyringssystem, men det lægges til grund, at det er Søfartsstyrelsen, som bærer ansvar og omkostninger herfor.



**Danske Shipping og Havnevirksomheder** bemærker den tidsmæssige stramning af den eksisterende tidsramme for hvornår Actual Time Arrived (ATA) og Actual Time Departure (ATD), jf. Artikel 24 stk. 2., senest skal indrapporeres efter faktisk ankomst og afgang i SafeSeaNet.

I den eksisterende operationelle virkelighed accepterer Søfartsstyrelsen op til 6 timers forsinkelse, hvilket betyder at der er tale om en væsentlig stramning.

I en offentlig tilgængelig tabel med procentvis fordeling af hvornår registreringerne af ATA og ATD i medlemslandene finder sted, kan man læse følgende fordelinger, der op-rundet fra en decimal er ens i Danmark:

Indenfor 3 timer: 72%

Efter 3 timer: 27%

Danske Shipping og Havnevirksomheder opfordrer derfor til at have denne fordeling i erindring ift. en overgang til tre timers frist, og for Danske Shipping og Havnevirksomheder er det ønskeligt at en stramning tidsmæssigt er tættere på 6 timer end på 3 timer, på baggrund af den operationelle virkelighed.

## **9. Forhandlingssituationen**

Forhandlingerne er på et meget tidligt stadie. Der forventes bred opbakning til forslagetets formål. Der er en del lande, som ønsker at reducere administrative byrder, tilpasse regelsættet til international regulering samt fremme digitalisering og grøn skibsfart. Flere lande har udtrykt skepsis, hvad angår medlemsstaternes kapacitet til at imødekomme de nye krav, de administrative byrder og omkostninger forbundet hermed.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen hilser forslaget om en revision af havnestatskontroldirektivet velkomment og bakker op om Kommissionens ambition om at styrke implementering og håndhævelse af internationale regler.

Regeringen støtter arbejdet for at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af de søfarende. Regeringen finder, at kvalitetsskibsfart er essentielt i forhold til at styrke sikkerhed til søs og for at skabe lige konkurrencevilkår globalt.

Regeringen er enig i, at revisionen skal facilitere digitalisering af den maritime sektor, reducere administrative byrder for søfartsadministrationerne og erhvervet samt fremme grøn skibsfart. Dertil finder regeringen det vigtigt, at

der skabes størst mulig sammenhæng mellem de forskellige dele af den maritime sikkerhedspakke, og at forslagene ikke påfører staten urimeligt store byrder.

Grundet søfartens globale karakter finder regeringen, at reglerne som udgangspunkt skal følge de internationale forpligtelser, og at eventuelle supplerende europæiske krav skal være velbegrundede og proportionale. Regeringen finder det vigtigt, at medlemslandene bevarer muligheden for selv at tilrettelægge arbejdet med sikring af maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse, således at unødige statsfinansielle udgifter kan undgås og sikkerhedsniveauet på danskflagede skibe opretholdes.

Regeringen vil generelt arbejde for, at ændringer i direktivet tjener faglige formål og ikke skaber unødige byrder for erhvervet eller myndighederne.

Regeringen ønsker derudover, at direktivet følger procedurer og vejledninger vedtaget i regi af det internationale samarbejde om havnestatskontrol, Paris-MoU. Forslaget inkluderer for eksempel frivillig havnestatskontrol af fiske-skibe over 24 meter, hvilket regeringen stiller sig positiv over for. Dog vil regeringen arbejde for, at det forberedende arbejde sker i regi af Paris MoU, da den største ekspertise inden for området findes her.

Regeringen finder det uhensigtsmæssigt at fastsætte udgifter for EU's budget fra 2028 og frem, og finder det centralt, at forslaget ikke foregriber forhandlinger om den kommende flerårige finansielle ramme for EU's budget, og at udgifter behandles som led i en samlet prioritering.

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

Folketinget modtog grund- og nærhedsnotat d. 1. september 2023.

## **d. Forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1406/2002**

KOM (2023) 269

*Notatet er en opdateret version af grund- og nærhedsnotat af 1. september 2023. Ændringer er markeret med streg i marginen.*

### **1. Resumé**

*Kommissionen fremsatte den 1. juni 2023 forslag til revision af forordning om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA). Forordningen sætter rammerne for EMSA's opgaveportefølje og forpligtelser, og med forslaget opdateres forordningen i lyset af de forpligtelser, EMSA er blevet pålagt i kraft af anden EU-lovgivning siden seneste revision af forordningen i 2016.*

*Med forslaget ønsker Kommissionen at skabe det bedst mulige grundlag for, at EMSA kan støtte medlemsstaterne og Kommissionen med den nødvendige tekniske, operationelle og videnskabelige bistand for at sikre sikkerhed til søs samt den grønne og digitale omstilling i sektoren. Ydermere søger Kommissionen at sikre, at forordningen er fremtidssikret ved at indarbejde tilstrækkelig fleksibilitet til, at forordningen kan omfatte potentielt nye opgaver, der imødekommer søfartssektorens foranderlige natur.*

*Forslaget forventes ikke at give anledning til yderligere udgifter for relevante danske myndigheder. Forslaget forventes imidlertid at få konsekvenser for EU-budgettet, idet Kommissionen søger at imødekomme EMSA's behov for tilstrækkelige menneskelige og finansielle ressourcer.*

*Regeringen støtter en opdatering af EMSA-forordningen, således at agenturets mandat, ansvarsområde og portefølje afspejles mere retvisende. Regeringen ønsker at beholde og fokusere EMSA's rolle som teknisk rådgiver for Kommissionen og medlemsstaterne. Regeringen ønsker tillige, at EMSA fungerer som drivkraft for fælles digitale løsninger og for digitaliseringen af søfartssektoren i EU.*

*Regeringen finder det vigtigt at fastholde, at bevillinger for EU's budget fra 2028 og frem ikke foregriber forhandlinger om den kommende MFF, og at udgifter behandles som led i en samlet prioritering. Regeringen finder det tilsvarende vigtigt, at antallet af ansatte stabiliseres jf. gældende MFF-aftale, hvorfor evt. nye årsværk må findes via omprioritering og at forslaget ikke påfører staten urimeligt store byrder.*

### **2. Baggrund**

Kommissionen fremlagde den 1. juni 2023 en maritim sikkerhedspakke, der indeholder forslag til revision af fem retsakter, herunder forordning EF nr. 1406/2002 om det europæiske agentur for søfartssikkerhed (EMSA).

Hensigten med den maritime sikkerhedspakke er at modernisere og styrke EU-reglerne for maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse. Med forslagene ønsker Kommissionen at tilpasse EU-regelsættet til de internationale bestemmelser, der er fastsat i bl.a. FN's Søfartsorganisation (IMO); at styrke sikkerhed til søs, miljøbeskyttelse og digitalisering; og at fremme tillid og samarbejde mellem medlemsstaterne, Kommissionen og interessenter.

Den danske sprogversion af forslaget blev oversendt til Rådet den 5. juli 2023. Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 100, stk. 2, ifølge hvilken der fastlægges foranstaltninger på søtransportområdet, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget til revision af EMSA-forordningen fremsættes som opfølgning på en ekstern evaluering i 2017. Evalueringen fandt, at selvom EMSA's mål, aktiviteter og output var tilstrækkelige, kunne der være behov for at opdatere EMSA's mandat for at tilpasse det til udviklingen i lovgivningen, søfartssektoren og nye politiske prioriteter. Forslaget skal dermed også ses i sammenhæng med den europæiske grønne pagt, strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, EU's strategi for maritim sikkerhed (EUMSS) og "Fit for 55"-pakken.

### **3. Formål og indhold**

EMSA er etableret i kraft af forordning EF nr. 1406/2002, som fastlægger EMSA's mandat. Med forslaget ønsker Kommissionen at revidere mandattet, som senest blev ændret i 2016. Den foreslåede revision af EMSA's mandat har til formål at:

- 1) bedre forankre og afspejle agenturets nuværende opgaver og mål i forordningen om dets oprettelse. Agenturets juridiske mandat skal tydeliggøres, således at det kan udføre dets opgaver i tråd med forordningen. På den måde kan EMSA understøtte medlemsstaterne og Kommissionen med den nødvendige tekniske, operationelle og videnskabelige bistand for at sikre sikkerhed til søs samt den grønne og digitale omstilling i sektoren,
- 2) sikre, at EMSA's mandat i forordningen er fremtidssikret ved at give tilstrækkelig fleksibilitet til, at nye opgaver, der imødekommer søfartssektorens skiftende behov, kan indarbejdes,
- 3) sikre, at agenturet har tilstrækkelige ressourcer til at varetage sine opgaver og udfylde sin rolle som rådgiver for både medlemsstaterne og Kommissionen.

Forordningen giver EMSA mandat til at bistå medlemsstaterne og Kommissionen teknisk og operationelt med en bred vifte af aktiviteter, der udspringer af forskellige dele af søfartslovgivningen.

Med hensyn til sikkerhed til søs afspejler forordningen EMSA's bistand til Kommissionen og medlemsstaterne i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2009/21/EF om opfyldelse af til flagstater, direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol og direktiv 2009/18/EF om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren. I revisionen tages der hensyn til Kommissionens forslag til ændring af disse tre direktiver som del af den maritime sikkerhedspakke.

Desuden har forordningen også forbindelser til EU-lovgivningen om passagerskibes sikkerhed og registrering. Der er navnlig tale om direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe samt Rådets direktiv 98/41/EF om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater. Med forslaget ønsker Kommissionen at fortsætte med at udvikle relevante databaser og værktøjer, der støtter gennemførelsen af disse direktiver, samt at agenturet fortsat aktivt kan bistå med passagerskibes generelle sikkerhed. Endvidere foreslås det i forordningen at fortsætte agenturets bistand med at gennemføre reglerne om "anerkendte organisationer"<sup>12</sup> i henhold til forordning (EF) nr. 391/2009, som vedrører fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, samt direktiv 2014/90/EU om skibsudstyr og direktiv (EU) 2022/993 om minimumsudannelsesniveaut for søfartserhverv.

På miljøområdet ønsker Kommissionen, at EMSA skal fortsætte og udvide sin bistand med gennemførelsen af de nye foreslåede regler om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser. Samtidig skal agenturet fortsat støtte gennemførelsen af det supplerende direktiv (EU) 2019/883 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe. Forslaget giver endvidere agenturet mandat til fortsat at støtte direktiv 2008/56/EF om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategirammedirektivet) samt direktiv (EU) 2016/802 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer. Endelig afspejler forslaget agenturets igangværende arbejde med at støtte gennemførelsen af forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe.

Hvad angår dekarbonisering af skibsfarten forventes EMSA at støtte Kommissionen og medlemsstaterne i gennemførelsen af nye regler om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport

---

<sup>12</sup> Ikke-statslige organisationer, som fastsætter og vedligeholder tekniske standarder for skibsoperation og konstruktion med henblik på forsikring af skibe (klassifikationsselskaber). Disse organisationer varetager forskellige godkendelsesopgaver og certifikatuddstedelser på vegne af flagstater.

og de regler, der følger af udvidelsen af EU's emissionshandelssystem til søtransport. Sådanne aktiviteter vil blive føjet til de tjenester, som agenturet allerede leverer, og det vil fortsat være forpligtet til at yde Kommissionen og medlemsstaterne støtte i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport.

I forhold til maritim sikring foreslås det fortsætte den bistand, som EMSA tilbyder Kommissionen i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 725/2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. Med hensyn til overvågning af skibes position og overvågning på havet er forslaget i overensstemmelse med de opgaver, som agenturet allerede udfører i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet.

Endelig er forslaget i overensstemmelse med de opgaver, der er pålagt Kommissionen i henhold til forordning (EU) 2019/1239 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe), som giver agenturet mandat til fortsat at bistå Kommissionen med disse opgaver.

I forhold til at sikre agenturet har tilstrækkelige menneskelige og finansielle ressourcer anslås det, at EMSA får behov for et yderligere budget på 379,9 mio. kr. og 33 yderligere stillinger i den resterende periode af den flerårige finansielle ramme for at kunne håndhæve det reviderede mandat. Midlerne skal findes i EU-budgettet og omallokering af ressourcer. EMSA's finansieringsbehov vil bl.a. afhænge af udfaldet af forhandlingerne af de sidste fire øvrige lovgivningstiltag i den maritime sikkerhedspakke.

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

Europa-Parlamentets holdning til forslaget foreligger endnu ikke.

Forslaget vil blive behandlet i Europa-Parlamentets udvalg for transport og turisme (TRAN).

#### **5. Nærhedsprincippet**

Med forslaget ønsker Kommissionen at skabe det bedst mulige grundlag for, at EMSA kan støtte medlemsstaterne og Kommissionen med den nødvendige tekniske, operationelle og videnskabelige bistand for at opretholde et højt niveau af sikkerhed til søs samt understøtte den grønne og digitale omstilling i sektoren.

I lyset af skibsfartens internationale karakter vurderes det, at formålet ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af de individuelle medlemsstater.

Regeringen finder på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

## 6. Gældende dansk ret

Forordningen (EF) nr. 1406/2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed trådte i kraft i dansk ret den 25. august 2002 og har siden været revideret fem gange som følge af ændringer i EU's søfartslovgivning.

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forordningen har direkte virkning i dansk ret og rettes primært mod myndigheder i medlemsstaterne. Forordningen erstatter den eksisterende forordning og tildeler ikke medlemsstaterne yderligere pligter.

### Økonomiske konsekvenser

Det vurderes ikke, at de foreslåede ændringer til forordningen medfører nye erhvervsøkonomiske konsekvenser.

EMSA-forordningen forventes ikke at give anledning til yderligere udgifter for relevante danske myndigheder.

EMSA-forordningen forventes imidlertid at få konsekvenser for EU-budgettet. EMSA's budget og personale er fastsat i den flerårige finansielle ramme (MFF). Kommissionen anslår, at der frem til 2027 vil være behov for at tildele EMSA yderligere 379,9 mio. kr. og 33 yderligere stillinger, idet agenturet alene har kunnet omprioritere syv stillinger til at varetage opgaverne i forordningen. Udgifterne finansieres via omprioritering på det eksisterende EU-budget.

### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Der er ikke identificeret andre konsekvenser ved forslaget.

## 8. Høring

Forslaget er sendt i høring i Skibsfartspolitisk Specialudvalg den 6. juli med frist den 14. august. Der er ved fristens udløb ikke modtaget høringsvar vedr. forslaget.

## 9. Forhandlingssituationen

Forhandlingerne er endnu ikke påbegyndt, hvorfor forhandlingssituationen endnu ikke er afklaret.

## 10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter en opdatering af EMSA-forordningen, således at agenturets mandat, ansvarsområde og portefølje afspejles mere retvisende. Regeringen hilser derfor revisionen velkommen og ønsker at beholde og fokusere EMSA's rolle som teknisk rådgiver for Kommissionen og medlemsstaterne og at forslaget ikke påfører staten urimeligt store byrder.

Regeringen støtter arbejdet med at sikre et højt niveau af maritim sikkerhed, bekæmpelse af forurening og beskyttelse af de søfarende. Regeringen finder, at kvalitetsskibsfart i EU er essentielt i forhold til at styrke sikkerhed til søs og for at skabe lige konkurrencevilkår globalt. Tillige finder regeringen det vigtigt, at der skabes størst mulig sammenhæng mellem de forskellige dele af den maritime sikkerhedspakke, og at medlemsstaterne bevarer muligheden for selv at tilrettelægge arbejdet med sikring af maritim sikkerhed og miljøbeskyttelse, således at unødige statsfinansielle udgifter kan undgås og sikkerhedsniveauet på danskflagede skibe opretholdes.

Regeringen er enig i, at revisionen skal facilitere digitalisering af den maritime sektor, fremme grøn skibsfart og reducere administrative byrder for søfartsadministrationerne og erhvervet. Regeringen ønsker således, at EMSA fungerer som drivkraft i fælles digitale løsninger og som en drivkraft i digitaliseringen af søfartssektoren i EU.

Regeringen finder det vigtigt at fastholde, at bevillinger for EU's budget fra 2028 og frem ikke foregriber forhandlingerne om den kommende MFF med virkning fra 2028, og at udgifter behandles som led i en samlet prioritering. Regeringen finder det tilsvarende vigtigt, at antallet af ansatte stabiliseres jf. gældende MFF-aftale, hvorfor evt. nye årsværk må findes via omprioritering.

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

Folketinget modtog grund- og nærhedsnotat d. 1. september 2023.



#### **4. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning vedrørende en platform for strategiske teknologier i Europa (STEP)**

KOM(2023) 335

*Nyt notat*

##### **1. Resumé**

*Kommissionen har den 20. juni 2023 fremsat forslag til en forordning vedrørende etableringen af en platform for strategiske teknologier i Europa. Platformen skal bidrage til at fastholde og udbygge den europæiske industris styrkepositioner inden for strategisk vigtige teknologier, og at understøtte at der opbygges styrkepositioner inden for nye teknologiområder af central betydning.*

*Forslaget lægger også op til, at en række af de eksisterende EU-fonde og programmer ændres, således at de vil kunne anvendes til at kanalisere midler som støtte til strategiske teknologier.*

*Forslaget forventes at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser via EU-budgettet. Forslaget ventes overordnet at medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, dog med forbehold for hjemtaget inden for Horizon Europe-programmet. Forslaget ventes ikke at have væsentlig lovgivningsmæssige konsekvenser.*

*Regeringen støtter ambitionen om at styrke EU's position inden for strategisk vigtige teknologier, særligt i lyset af en skærpet geopolitisk situation og en global konkurrence om strategiske teknologier. Forslaget må dog ikke foregribe forhandlingerne af Kommissionens forslag til revision af EU's flerårige ramme, ligesom det er vigtigt, at excellence-princippet fastholdes i udmøntningen af EU's støtteprogrammer.*

##### **2. Baggrund**

Europa-Kommissionen har den 20. juni 2023 fremsat et forslag til en forordning som skal oprette en platform til finansieringen af innovation og produktionen af strategiske teknologier for Europa (Strategic Technologies for Europe Platform, STEP). Forslaget skal bidrage til, at EU kan etablere, fastholde og udbygge den europæiske industris styrkepositioner inden for strategisk vigtige teknologier og understøtte EU's position i forhold til nye teknologier. Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 11. juli 2023.

Forslaget er fremsat som del af Kommissionens pakke om midtvejsevaluering af EU's flerårige finansielle ramme (MFF), som også indeholder forslag til ændring af selve MFF samt forslag til ny Ukraine-facilitet.

Forslaget skal ifølge Kommissionen ses i kontekst af en ændret geopolitisk virkelighed, hvor EU risikerer at tabe terræn i den globale konkurrence inden for en række nøgleteknologier bl.a. på det digitale og grønne område. Europæiske virksomheder har generelt beklaget, at den regulatoriske proces i Europa for innovation og produktion af grønne teknologier er for byrdefuld, og at der kan opnås betydelig statsstøttefordele i andre regioner. Dette gælder ikke mindst den amerikanske Inflation Reduction Act (IRA), som estimeres at uddele op til 370 mia. dollars over de kommende 10 år til produktion af grønne teknologier.

Som reaktion på IRA, globale udsving i forsyningskæder, og et teknologikapløb mellem USA og Kina mv. har Kommissionen fremlagt EU's industripolitik. EU's industripolitik har til formål at skabe bedre erhvervspolitiske rammevilkår for at fastholde og opskalere virksomheders produktion af grønne nøgleteknologier i EU. Der er to hovedelementer. Det ene er regulering, forsyningskæder mv., som forslag til forordninger vedr. kritiske råstoffer, nettonulindustrier og mikrochips omhandler. Det andet er støtte til virksomheders etablering og opskalering af grønne teknologier. Det adresseres i de allerede vedtagne lempede og midlertidige statsstøtteregler samt dette forslag til at målrette EU-midler til strategiske teknologier.

Kommissionsformand Ursula von der Leyen har tidligere varslet en Suverænitetfond, men Kommissionen har imidlertid skønnet, at det ville tage for lang tid at etablere en helt ny fond og har derfor i stedet fremsat forslag til STEP. I dette forslag kanaliseres midler ud via en række eksisterende EU-programmer, som ændres for at kunne omfatte formålene under STEP. Kommissionen beskriver i forslaget, at man ser det som en trædesten frem mod en egentlig Suverænitetfond, som vil kunne etableres i forbindelse med den kommende MFF for 2028 – 2034.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artiklerne 164, 173, 175(3), 176, 177, 178, 182(1) samt 191(1) TEUF og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

### **3. Formål og indhold**

I forslaget lægges der op til at oprette en platform for at støtte udviklingen og produktionen af teknologier inden for en række teknologiområder, som Kommissionen anser for kritiske og strategisk vigtige.

Konkret vil platformen kunne støtte udvikling eller fremstilling inden for områderne digitale teknologier, grønne teknologier og bioteknologi.

Teknologi inden for disse områder anses for kritisk, såfremt den enten bidrager med et særdeles innovativt element med betydeligt økonomisk potentiale for det indre marked eller bidrager til at nedbringe eller forhindre strategiske afhængigheder for EU.

Støtten til projekter kan omfatte udvikling og produktion af kritiske teknologier. Derudover kan der ydes støtte til projekter med henblik på uddannelse og videreuddanne, for at sikre de nødvendige kompetencer til produktionen af strategiske teknologier.

Forslaget indebærer ny finansiering på 10 mia. euro, som kanaliseres ud i eksisterende programmer. Det lægges op til at tilføre Innovationsfonden 5 mia. euro, Den Europæiske Forsvarsfond 1,5 mia. euro, Horizon Europe 0,5 mia. euro, og InvestEU 3 mia. euro. Midlerne forhandles i regi af Kommissionens forslag til revision af MFF<sup>13</sup>.

Herudover forslås det, at 2,13 mia. euro allokeres til European Innovation Council (EIC) under Horizon Europe. Midler allokeres fra andre dele af Horizon Europe samt ved genaktivering af midler, som ikke er blevet udbetalt, under Horizon 2020.

Der ændres dertil i en række eksisterende EU-programmer, så de også vil kunne støtte projekter som falder inden for platformens formål. Der åbnes for fleksibilitet i reglerne for tildeling af støtte via EU's Regionalfond, Fonden for Retfærdig Omstilling og Den Europæiske Socialfond Plus til STEP-projekter. For at skabe incitament for at rette støttemidler mod STEP-formål lægges der op til, at der kan opnås 100 pct. EU-finansiering af projekter. Der er også mulighed for forudbetaling (dvs. udbetaling inden tiltag er gennemført) i 2024 på 30 pct. af støttemidler fra disse fonde til STEP-formål. Hertil vil der være muligt at støtte andre virksomheder end SMV'er (fx større virksomheder) i regioner eller lande med velstandsniveau under EU-gennemsnittet.

Forslaget indebærer yderligere fleksibilitet i form af, at lofterne for frivillige overførsler fra EU-landenes genopretningsplaner til InvestEU øges (fra 4 til 10 pct.).

Kommissionen anslår, at de øgede midler samt øgede fleksibilitet kan investeringer for op mod 160 mia. euro.

Forslaget indebærer derudover, at størrelsen på mulige investeringer under Horizon Europe's EIC, øges fra 15 mio. EUR til 50 mio. EUR, hvor Danmark har et mindre hjemtag.

---

<sup>13</sup> KOM(2023) 337

Desuden vil der blive indført en bestemmelse om, at de nye midler, der kanaliseres via Innovationsfonden til støtte af strategiske teknologier, alene kan gå til projekter i EU-medlemslande, hvor BNP pr. indbygger ligger under EU27-gennemsnittet.

Forslaget vil oprette et såkaldt suverænitetmærke ("Sovereignty Seal"). Mærket skal fungere som en kvalitetsmarkør og indikere, at et projekt falder ind under de formål, som platformen opstiller vedrørende støtte til strategisk vigtige teknologiområder. Formålet med mærket er at signalere overfor private investorer, at et projekt har gennemgået ansøgningsprocessen for ét af fem omfattede programmer på EU's budget, og det i den forbindelse er konstateret, at det efterlever en række minimumskrav. Dertil vil projekter med suverænitetmærke kunne opnå støtte fra flere EU-programmer.

Kommissionen skal oprette en hjemmeside (Sovereignty Portal), som skal samle informationer om alle projekter, der har opnået støtte inden for STEP-formålene, og tilvejebringe information om alle igangværende ansøgningsrunder om støtte til projekter inden for platformens anvendelsesområde. Portalen vil også indeholde oplysninger om strategiske projekter i regi af Net-Zero Industry Act og Critical Raw Materials Act<sup>14</sup>.

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

Foreligger ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen vurderer, at udfordringerne med strategiske afhængigheder og behovet for styrket produktion af strategiske teknologier går på tværs af alle medlemslande. Håndtering af disse udfordringer via fælleseuropæiske initiativer er derfor at foretrække, da der derved kan opnås større skala, ligesom man derigennem kan undgå fragmenterede nationale indsatser. Håndtering på medlemsstatsniveau vil være mindre effektivt samt indebære risikoen for et statsstøttekapløb mellem medlemslandene. Regeringen er enig i denne vurdering.

Der er tale om et initiativ, der vil supplere evt. nationale initiativer, og medlemsstater vil således fortsat kunne gennemføre nationale tiltag for at understøtte strategiske teknologier under hensyntagen til konkurrencereglerne og statsstøttereglerne.

Derfor finder regeringen, at nærhedsprincippet er overholdt.

---

<sup>14</sup> KOM(2023) 160 og KOM(2023) 161

## 6. Gældende dansk ret

Lov nr. 2381 af 14. december 2021 om ændring af lov om administration af tilskud fra Den Europæiske Regionalfond og Den Europæiske Socialfond og lov om erhvervsfremme.

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Der er tale om en forordning, som er direkte gældende i dansk ret. Ved gennemførelsen vil det blive vurderet, hvorvidt der er behov for at supplere forordningen med nationale regler i forbindelse med den konkrete udmøntning.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget forventes at medføre væsentlige statsfinansielle konsekvenser via EU's budget som led i Kommissionens forslag til MFF-revision.

Kommissionen forslår, at der i alt tilføres 10 mia. euro til STEP-forslaget i perioden 2024-2027 (løbende priser), foruden øget dispositionsmulighed for yderligere 1,2 mia. euro til forskning ved genanvendelse af annullerede tilsagn. Forudsat en dansk finansieringsandel på ca. 2 pct. af EU's udgifter, vil Danmarks bidrag til EU-finansieringen gennem STEP svare til ca. 1,9 mia. kr.

Hertil vil forslaget have statsfinansielle konsekvenser via det danske EU-bidrag, idet forslagene skønnes at fremrykke betalinger fra senere finansår samt at midler, der enten ville have været annulleret eller faldet til betaling i efterfølgende år, kan anvendes hurtigere i EU-landene.

Hertil vil der for myndigheder være opgaver forbundet med at varetage opgaven som nationalt kontaktpunkt. Omfanget af opgaverne er ikke muligt at kvantificere på foreliggende grundlag, men vurderes at være beskedne. Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

De nærmere samfundsøkonomiske konsekvenser kendes ikke, idet der udestår en nærmere og i dansk kontekst anvendelig konsekvensanalyse fra Kommissionen.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget ventes at få betydning for danske virksomheders og forskningsinstitutioners hjemtagsmuligheder og generere øget økonomisk aktivitet for

danske aktører. Det vurderes, at dansk hjemtag fra Horizon Europe kan blive negativt påvirket af forslaget, da omfordelingen af midler under Horizon Europe tilgodeser dele af rammeprogrammet, hvor Danmark har et mindre hjemtag. Dertil kommer, at midlerne vil gå til enkeltmodtagere frem for forskningskonsortier, hvorfor danske aktører i mindre grad forventes at byde ind.

Det vurderes, at dansk hjemtag fra Den Europæiske Forsvarsfond kan blive positivt påvirket af forslaget, da der tilføres 1,5 mia. kr. til fonden. Danske virksomheder og forskningsinstitutioner har mulighed for at få del i disse midler gennem ansøgninger om finansiering til udvikling- og forskningsprojekter i relation til forsvarsteknologi.

Forslaget forventes at medføre administrative lettelser, navnlig i medfør af forslagets indførelse af et "Sovereignty Seal". Konkret vil virksomheder, som får tildelt et såkaldt "Sovereignty Seal" kunne opnå lettelser, såfremt der søges om støtte fra flere af de fem omfattede EU-programmer, da de i den forbindelse kan anvende suverænitetmærket som dokumentation for, at virksomheden lever op til minimumskravene for at opnå støtte fra de pågældende EU-programmer. Omfanget af de administrative lettelser kan ikke kvantificeres på nuværende tidspunkt, men vil så vidt muligt blive af-dækket i det videre forløb.

#### **Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet**

Forslaget forventes ikke at have øvrige konsekvenser eller påvirke beskyttelsesniveauet.

### **8. Høring**

Forslaget til forordning har været sendt i høring i EU-specialudvalget for konkurrenceevne, vækst og forbrugerspørgsmål med frist for bemærkninger den 7. juli 2023. Der er indkommet høringssvar fra Dansk Industri (DI), Dansk Metal og Green Power Denmark.

#### *DI*

I DIs (Dansk Industri) høringssvar fremhæves vigtigheden af adgang til kapital og finansiering for europæiske virksomheder for at fremme den grønne og digitale omstilling, styrke konkurrenceevnen og mindske EU's afhængighed af andre lande. DI støtter EU-Kommissionens forslag om at etablere STEP (Strategic Technologies for Europe Platform), der sigter mod at styrke finansieringsmulighederne for virksomheder ved hjælp af eksisterende EU-fonde. DI mener, at det er positivt, at STEP omfatter en bredere tilgang til teknologier og værdikæder end Net Zero Industri Act og at det er positivt, at eksempelvis bioteknologi er inkluderet i forslaget. Derudover påpeger DI, at STEP kan bidrage til mere ensartede konkurrence-

vilkår og mindske behovet for statsstøtte konkurrence mellem medlemslandene. DI mener, at det er vigtigt, at STEP forenkler adgangen til EU-finansiering og at et "Suverænitetmærke" for projekter, der støtter STEP's formål, skal udformes således, at det ikke hindrer de bedste projekter i at kunne opnå finansiering. DI påpeger også behovet for lige adgang for virksomheder i medlemslandene ift. de ekstra midler, der foreslås allokeret til Innovationsfonden. Her bør det afgørende være det pågældende projekts kvalitet fremfor hvor det er placeret i Europa, samtidig med, at det bør være en grundlæggende præmis for det videre arbejde, at danske virksomheder ikke stilles dårligere end virksomheder i andre medlemslande.

#### *Dansk Metal*

Dansk Metal støtter hensigten med forslaget, da man finder det afgørende at EU investerer i nye teknologier for at bevare og udbygge sin frontløberposition inden for grønne og digitale løsninger, og at der arbejdes for et mere resilient Europa for at fastholde og udvikle produktionsarbejdspladser i EU. Ligeledes bakker Dansk Metal op om hensigten bag oprettelsen af et suverænitetmærke for at hjælpe projekter med at få adgang til offentlige og private investeringer og EU-finansiering. De støtter også oprettelsen af, en suverænitetportal, der kan skabe synergier mellem eksisterende EU-fonde og gøre det nemmere for virksomheder at opnå finansiering. Dansk Metal fremfører dog, at det kommer an på den faktiske implementering i de enkelte medlemslande, hvorledes de vil kunne bidrage til formålet i forslaget. Endelig fremhæver Dansk Metal, at det er afgørende, at forslaget styrker EU's konkurrenceevne uden, at det resulterer i, at den interne konkurrence svækkes ved en øget brug af statsstøtte.

#### *Green Power Denmark*

Green Power Denmark støtter forslaget, men finder ikke, at det leverer tilstrækkeligt på det investeringsbehov, som den tidligere foreslåede Suverænitetfond skulle levere på. Da der er et stort investeringsbehov i hele EU i forbindelse med den grønne omstilling bør projekter i alle EU-lande kunne støttes. Derfor er Green Power Denmark imod, at en stor del af midlerne kun skal kunne gå til projekter i lande, der har et BNP under EU-gennemsnittet. Derudover støtter Green Power Denmark det foreslåede Sovereignty Seal og angiver, at det kan gøre det nemmere for virksomheder at kombinere midler fra forskellige støtteinstrumenter. Ligeledes støtter Green Power Denmark den foreslåede Sovereignty Portal, og finder blandt andet, at den kan gøre det lettere for virksomheder og projektere at navigere i de mange støtteinstrumenter, der falder ind under STEP. Green Power Denmark påpeger i den forbindelse, at det er vigtigt, at det nationale kontaktpunkt får tilstrækkelige ressourcer til at vejlede danske virksomheder. Endelig peger Green Power Denmark på, at man skal passe på med løsninger, der fortrinsvist kan tilgås af IPCEI-godkendte projekter (vigtige

projekter af fælles europæisk interesse), da danske projekter generelt vil stå dårligere, idet vi har færre IPCEI-projekter end vores nabolande.

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

Der forventes bred støtte til at investere i strategiske teknologier via EU-budgettet. Fra en række medlemslandes side forventes der dog at være et ønske om at forøge platformens økonomiske størrelse. Andre medlemslande ventes at arbejde for, at forslaget ikke fører til forhøjede nationale bidrag til EU-budgettet.

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

Regeringen hilser forslaget velkomment og støtter ambitionen om at styrke EU's position inden for strategisk vigtige teknologier, herunder både i forhold til udvikling og fremstilling af de omfattede teknologier samt øget forsyningsikkerhed i værdikæder. I lyset af en skærpet geopolitisk situation og en global konkurrence om strategiske teknologier kan forslaget medvirke til at styrke EU's langsigtede konkurrenceevne og et mere robust og modstandsdygtigt samfund i EU og Danmark.

Det er samtidig væsentligt, at offentlige midler anvendes målrettet og effektivt. Regeringen finder, at forhandlingerne om STEP ikke bør foregribe forhandlingerne om revision af den flerårige finansielle ramme (MFF), hvor regeringen er skeptisk over for en genåbning af MFF-aftalen, herunder yderst skeptisk over for at justere i de aftalte udgiftslofter. Regeringen finder således, at forslaget i stedet finansieres via omprioriteringer inden for de nuværende programmer. Forøgelse i rammerne for de enkelte programmer bør under alle omstændigheder målrettes dem med højest potentiale for inddragelse af private investeringer.

Regeringen finder det vigtigt, at midler til at støtte strategiske teknologier uddeles efter projekternes kvalitet og bidrag til europæisk konkurrenceevne og den grønne omstilling. Regeringen er derfor kritisk overfor, at forslaget vil øremærke de yderligere midler, der skal fordeles via Innovationsfonden til projekter i medlemslande, med en BNP pr. indbygger under EU27-gennemsnittet. Det vil umuliggøre dansk hjemtag og betyder, at det ikke nødvendigvis er de bedste projekter, der opnår finansiering.

Regeringen finder det væsentligt, at midler fra programmerne anvendes inden for rammerne af deres overordnede formål, herunder at midler konkurrenceudsættes. Regeringen finder det generelt vigtigt at fastholde EU's ambitioner for at støtte excellent forskning.

Regeringen finder det vigtigt at sikre lokalt ejerskab over projekter, hvorfor princippet om national medfinansiering bør fastholdes, således at der ikke



med forslaget gives mulighed for at opnå 100 pct. EU-finansiering til et projekt.

Regeringen finder, at der bør være en snæver og evidensbaseret afgrænsning af hvilke teknologier og formål, der vil kunne få støtte via forslaget. Regeringen finder det vigtigt at sikre tæt inddragelse af medlemslandene i udarbejdelsen af retningslinjer for, hvordan man konkret skal fortolke de tre overordnede teknologiområder, som forordningen vil dække.

Regeringen finder det vigtigt, at et suverænitetmærke medfører reelle administrative lettelser for virksomheder, og at de omfattede ordninger er tilstrækkeligt sammenlignelige til, at mærket kan finde anvendelse på tværs af dem. Det nye suverænitetmærke bør udformes og anvendes i overensstemmelse med gældende regler for konkurrenceudsatte opslag under de enkelte programmer. Dette med henblik på at balancere hensynet til at give en forenklet adgang til støttekilder under STEP uden uproportionelt at udvande de enkelte programmets tildelingskriterier, herunder f.eks. excellence-kriteriet i Horizon Europe. Excellence-princippet vurderes således centralt for EU-merværdi såvel som fremtidigt dansk hjemtag.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.