

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

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 562)
økonomi- og finansministerråd
(Offentligt)

ERU, Alm. del - bilag 293 (Løbenr. 10401)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

| Bilag | Journalnummer | Kontor | |
|-------|---------------|----------|-----------------|
| 1 | 400.C.2-0 | EU-sekr. | 4. februar 2003 |

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94, KOM (2002) 780.

Økonomi- og

Erhvervsministeriet

4. februar 2003

Sag 199930483

/AJN

GRUNDNOTAT TIL

FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 417/2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for

Resumé

Forslaget har til formål at fremskynde udfasningen af enkeltskrogede tankskibe til fordel for øget brug af dobbeltskrogede tankskibe. Forslaget indeholder for det første en stramning af såvel skæringsdato som de aldersmæssige grænser for, hvornår skibene senest skal tages ud af drift. For det andet indeholder forslaget et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe med en dødvægtstonnage på 600 ton eller derover. For det tredje foreslås den særlige tilstandsvurdering udvidet, således at samtlige enkeltskrogede tankskibe med en dødvægtstonnage ned til 5.000 ton omfattes. Ordningen skal gælde, allerede fra skibene er 15 år gamle.

Drøftelserne af forslaget er netop påbegyndt i Rådets transportarbejdsgruppe. Kommissionen ønsker forslaget vedtaget inden udgangen af marts 2003.

Forslaget kræver ikke lovændring.

1. Baggrund og indhold

I lyset af olietankskibet PRESTIGEs forlis i slutningen af november 2002 annoncerede Kommissionen i sin meddelelse af 3. december 2002 om skærpelse af sikkerheden til søs, KOM(2002) 681, en række tiltag for at mindske risikoen for ulykker med skibe som eksempelvis ERIKA og PRESTIGE.

Rådet (Transport) opfordrede på sit møde den 6. december 2002 til at fremskynde tidsplanen for udfasning af enkeltskrogede olietankskibe, at anvende den særlige tilstandsvurdering, når et tankskib fylder 15 år, og at medlemsstaterne indgår administrative aftaler med henblik på at afvise enkeltskrogede olietankskibe, som transporterer tung olie til deres havne, terminaler og ankerpladser.

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen som opfølgning herpå den 20. december 2002 fremlagt ovennævnte forordningsforslag – KOM(2002) 780. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Kommissionen har foreslået tre ændringer til den eksisterende forordning (EF) nr. 417/2002 af 18. februar 2002 om fremskyndet indfasning af krav om dobbeltskrogs- eller tilsvarende design for olietankskibe med enkeltskrog og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2978/94. Ændringerne finder anvendelse for EU-landes skibe såvel som for tredjelandes skibe, der anløber havnene i EU.

Forslaget indeholder for det første et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe med en dødvægtstonnage på over 600, hvis der enten sejles under en EU-medlemsstats flag, eller der sejles til og fra havne, offshore terminaler eller opankringsområder under medlemsstaternes jurisdiktion. De omfattede olietyper er tung brændselsolie, tung råolie, spildolier, bitumen og tjære.

For det andet indeholder forslaget en model for fremskyndet udfasning af enkeltskrogede tankskibe. Aldersgrænsen sænkes, og skæringsdatoen, hvor skibene senest skal tages ud af drift, fremrykkes. Med de foreslåede ændringer nedsættes aldersgrænserne og skæringsdatoerne til det niveau, der oprindeligt blev foreslået i den såkaldte ERIKA I-pakke.

1. Skibe generelt bygget før 1982 (såkaldte kategori 1 skibe) tages ud af drift senest i 2005 (max. alder 23 år).
2. Skibe generelt bygget mellem 1982 – 1996 (kategori 2 skibe) tages ud af drift senest i 2010 (max. alder 28 år).
3. Mindre tankskibe (kategori 3 skibe) tages ud af drift senest i 2015 (max. alder 28 år).

Efter de gældende regler kan skibe i kategori 1 og 2, der endnu ikke har nået aldersgrænsen, tillades fortsat drift i perioderne 2005-2007 henholdsvis 2010-2015, forudsat skibene gennemgår en særlig tilstandsvurdering. Den maksimale aldersgrænse for skibe i kategori 1 og 2 ligger i dag i intervallet 26-30 år afhængigt af konstruktionsår. For skibe i kategori 3 er der efter de gældende regler mulighed for drift indtil 2015, uanset skibenes alder.

For det tredje indeholder forslaget en udvidelse af den særlige tilstandsvurdering for tankskibe ("Condition Assessment Scheme (CAS)"), hvis sigte er at afsløre konstruktionsmæssige svagheder i enkeltskrogede olietankskibe, til at omfatte samtlige enkeltskrogede tankskibe med en dødvægtstonnage ned til 5.000 ton allerede fra de er 15 år gamle.

Kommissionen lægger op til, at forordningsforslaget skal vedtages inden udgangen af marts 2003. Kommissionen er opmærksom på, at der med hensyn til forslaget tredje element om udvidelse af den særlige tilstandsvurdering for tankskibe kan være behov for først at øge antallet af inspektører til at foretage denne vurdering, og foreslår, at denne del af reglerne finder anvendelse fra 2005.

Desuden opfordrer Kommissionen til, at medlemsstaterne arbejder for, at lignende foranstaltninger samt en særlig tilstandsvurdering (svarende til CAS) for dobbeltkrogede tankskibe, der er fyldt 15 år, vedtages i FN's Internationale Søfartsorganisation (IMO).

1. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forordningsforslaget. Ved præsentationen af det græske formandskabsprogram tilkendegav Europa-parlamentet at ville samarbejde med henblik på snarlig vedtagelse af forslaget.

Nærheds- og proportionalitets princippet

Nærheds- og proportionalitetsprincippet vurderes opfyldt, idet den samme standard bør være gældende for alle olietankskibe, der anløber EU havne. Herudover tager forslaget sigte på at ændre en allerede eksisterende forordning, hvilket alene kan ske gennem en ny forordning.

Gældende dansk ret

Reglerne om tankskibes design og konstruktion med henblik på at beskytte havet mod forurening i tilfælde af kollision eller grundstødning findes i Søfartsstyrelsens Meddelelser B, kapitel 13, regel 13F og 13G.

Meddelelser B er udstedt i medfør af lov om skibes sikkerhed (senere ændret til lov om sikkerhed til søs) og lov om beskyttelse af havmiljøet. Reglerne implementerer IMO's konvention om forebyggelse af havforurening (MARPOL konventionen).

Høring

Forslaget har været sendt i skriftlig høring hos medlemmerne af EU-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Danmarks Rederiforening (DR) støtter et forbud mod transport af forurenende olieprodukter i enkeltkrogede tankskibe til og fra havne m.v. i EU, og at et sådan forbud omfatter skibe med en dødvægtstonnage under 5.000 tons. Dog understreger DR, at en uafhængig undersøgelse af konsekvenserne for den europæiske forsyningssikkerhed bør iværksættes, og at en sådan regulering af hensyn til det tilsvarende problem i forbindelse med transitsejladt må søges gennemført i IMO og i overensstemmelse med MARPOL konventionen. Lykkes det ikke i IMO-regi at finde en løsning vedrørende gennemsejling af danske farvande af enkeltkrogede tankskibe med tung olie, foreslår DR, at EU med en række kyststater – og eventuelt også visse flagstater – forhandler en snævrere regional løsning inden for MARPOL konventionens rammer, og/eller at der på frivillig basis og inden for rammerne af internationale konventioner indgås industriaftaler med danske importører og eksportører om at benytte olietankskibe med dobbeltkrog. Desuden understreger DR vigtigheden af, at definitionerne af tung olie bringes i overensstemmelse med eksisterende definitioner.

DR skønner behovet for en hurtigere udfasning af enkeltkrogsskibe stærkt reduceret, såfremt forslaget om forbud mod transport af tung olie i sådanne tankskibe vedtages. DR anser det for mere hensigtsmæssigt at søge nævnte forbud vedtaget end at fremføre nye krav om udfasning af enkeltkrogede tankskibe i IMO. Desuden peger DR på risikoen for, at en vedtagelse i EU om fremskyndet udfasning vil føre til en massiv udflagning, og at andre verdensdele vil føle sig inspireret til at gennemføre tilsvarende unilaterale/regionale tiltag. Endvidere fremhæves, at det kan være i strid med folkeretten at nægte skibe, som opfylder MARPOL, men ikke de nye EU regler, at anløbe havnene i EU.

For så vidt angår den særlige tilstandsvurdring finder DR, at der bør arbejdes for en harmonisering af de internationale krav, således at disse omfatter alle olietankskibe over 15 år.

Oliebranchens Fællesrepræsentation (OF) opfordrer regeringen til at modsætte sig forordningsforslaget. Dette skyldes følgende forhold, som vedrører tilgængelig tonnagekapacitet, raffinaderiproduktionens karakter og forslagets forebyggelseseffekt.

For det første vurderer OF, at et forbud mod transport af tung olie gældende for skibe med en dødvægtstonnage mellem 600 og 5.000 tons vil give betydelige problemer med at opretholde forsyningssikkerheden i områder, der er afhængig af

søtransport af olie, og sandsynligvis vil føre til periodiske nedlukninger af raffinaderierne på grund af problemer med at afsætte den producerede tunge olie. Da tung olie anvendes til produktion af øvrige produkter som benzin og gasolier, vil det samtidig medføre en indstilling af produktionen af disse produkter. Det skyldes, at et skib af passende størrelse og konstruktion ikke altid vil være tilgængeligt på det rette tidspunkt, hvilket vil medføre kortvarige afbrydelser i enten forsyning af råolie til raffinaderiet eller udskibningen af tunge olieprodukter fra raffinaderiet. Begge situationer vil medføre afbrydelse af forsyningen af benzin og gasolier. Problemet forstærkes af Kommissionens snævre definition af tung olie, som ikke er i overensstemmelse med internationale klassifikationer. Denne snævre definition vil kunne føre til reduktion i raffinaderiernes produktion. Et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe finder OF derfor vil have uoverskuelige konsekvenser for forsyningssikkerheden i såvel Danmark som EU.

For det andet understreger OF, at en fremskyndet udfasning af enkeltskrogede tankskibe bør håndteres i IMO frem for i EU. OF vurderer, at der også med den foreslåede nye udfasningsplan sandsynligvis vil være tilstrækkelig dobbeltskroget tonnage på markedet.

For det tredje finder OF ikke, at de foreslåede tiltag vil kunne sikre mod, at ulykker som PRESTIGE sker igen. Den væsentligste faktor er ikke dobbeltskrog, hvis fordele sammenlignet med enkeltskrog begrænser sig til kollisioner ved lav fart og grundstødninger, men derimod den generelle kvalitet af skib og besætning.

Bunker Branchen, repræsenteret ved O.W. Bunker & Trading Co. Ltd., A/S Trumf Bunker og A/S Dan-bunkering LTD, opererer en række mindre tankskibe med en dødvægtstonnage mellem 600 og 5.000 tons. Skibene transporterer og leverer brændselsolie til større skibe. Ifølge bunkersbranchen vil et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe have vidtgående konsekvenser for den samlede europæiske bunkerindustri samt det europæiske distributionssystem via indre vandveje, idet der ikke er tilstrækkelig erstatningstonnage under 5.000 tons. Vedtages forslaget i sin nuværende form, anmoder branchen om, at der samtidig etableres en overgangsordning for de nævnte skibe på eksempelvis fem år for at give branchen en realistisk mulighed for omstilling.

Danmarks Fiskeriforening opfordrer til, at tidsplanen for udfasning af enkeltskrogede tankskibe fremskyndes mest muligt, og at en særlig tilstandsvurdering med korte intervaller mellem synene iværksættes. Desuden opfordres til, at levetiden sænkes mest muligt for enkeltskrogede tankskibe, og at lastmængden i sådanne tankskibe begrænses i takt med, at skibene ældes. Endvidere opfordres til, at Danmark - sammen med nabolandene - øger kravene til tankskibe i transit, og at Danmark i IMO arbejder for en teknisk skærpelse over for olietankskibe samt en udstrækning af lodspligten i de indre danske farvande til at omfatte olietankskibe.

- **Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget kræver ikke lovændring.

Forslaget vil have økonomiske konsekvenser for staten i forbindelse med den generelle styrkelse af havnestatskontrollen samt håndhævelse af forbudet mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe. De yderligere ressourcer, der vil skulle anvendes af Søfartsstyrelsen hertil, skønnes at udgøre 3 årsværk, hvortil kommer ca. 0,5 mio. kr. til finansiering af en døgnvagt blandt skibsinspektørerne, løbende årlige driftsomkostninger på 0,3 mio. kr. og en engangsinvestering i udstyr på 0,2 mio. kr. I det omfang den foreslåede udvidelse af CAS indebærer statsfinansielle konsekvenser vil dette være indeholdt i de 3 årsværk.

Udgifterne vil blive afholdt inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets ramme.

- **Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Nogle få specialiserede danske virksomheder er beskæftiget med at forsyne passerende skibe med brændstof (bunkring). Det sker hovedsageligt fra mindre tankskibe, heraf nogle under andre EU-landes flag, både i danske og i nabostaters områder. Forretningen repræsenterer en milliardomsætning. Et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe vil for den ene af disse virksomheder være forbundet med væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet der må påregnes en udgift til kontrahering af to nye skibe til en samlet anslået værdi af DKK 140 mio.

Det er ikke været muligt at beregne de direkte økonomiske konsekvenser af et forbud mod transport af tung olie i enkeltskrogede tankskibe for de danske raffinaderier.

- **Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere være forelagt Folketingets Europaudvalg.