

## **GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

6. december 2006

/nwj/jtv

### **Kommissionens grøn bog En fremtidig havpolitik for EU: En europæisk vision for havene, KOM(2006) 275.**

#### **Resumé**

*Sigtet med Kommissionens grøn bog En fremtidig havpolitik for EU: En europæisk vision for havene er at iværksætte en debat om behovet for og indholdet af EU's fremtidige maritime strategi.*

*Der anlægges en holistisk synsvinkel, hvor forskellige politikområder fra fiskeri og turisme til miljø og søtransport, som hidtil har været behandlet separat, nu søges tænkt ind i en samlet strategi for den maritime sektor. Målet er en gensidig styrkelse af økonomisk vækst, social velfærd og miljøbeskyttelse. Der er iværksat en konsultationsproces frem til 30. juni 2007.*

*Kommissionens grøn bog er et debatoplæg, der sætter fokus på udfordringer og problemstillinger samt mulige løsninger inden for 5 hovedemner. Kommissionen vil – i lyset af de modtagne hørings svar – fremkomme med et mere konkret udspil til den fremtidige maritime politik og om muligt en aktionsplan.*

*Grøn bogen vil ikke i sig selv have lovgivningsmæssige, samfundsøkonomiske, statsfinansielle eller erhvervsøkonomiske konsekvenser, men en eventuel senere udmøntning af forslag på baggrund af grøn bogen vurderes at kunne få statsfinansielle konsekvenser.*

#### **1. Baggrund og indhold**

Grøn bogen blev vedtaget af Kommissionen den 7. juni 2006 og blev modtaget i Rådet den 12. juni 2006 – dog ikke i en dansk sprogversion, som fortsat ikke foreligger.<sup>1</sup>

Offentliggørelsen af grøn bogen har indledt en konsultationsproces frem til 30. juni 2007. På baggrund heraf vil Kommissionen overveje, hvilke konkrete initiativer der skal tages.

Grøn bogen er et debatoplæg, hvis formål er at få en bred drøftelse af behovet for og indholdet af EU's fremtidige maritime strategi.

---

<sup>1</sup> I dansk sprogversion er der endnu kun modtaget et meget kort resumé af grøn bogen.

Kommissionen lægger op til en holistisk synsvinkel, hvorefter forskellige politikområder, som hidtil har været behandlet separat, nu søges tænkt ind i en samlet strategi for den maritime sektor. Målet er en gensidig styrkelse af økonomisk vækst, social velfærd og miljøbeskyttelse. Den maritime politik skal forankres i Lissabon-strategien, der har fokus på vækst og skabelse af flere og bedre jobs, ligesom havmiljøet skal sikres og forbedres. Grundlæggende skal der kun handles på EU-niveau, når det bidrager med merværdi i forhold til medlemsstaternes aktiviteter.

Grønbogen beskæftiger sig med fem hovedtemaer:

1. Fastholdelse af Europas lederskab inden for holdbar maritim udvikling
2. Forbedring af livskvaliteten i kystområder
3. Tilvejebringelse af redskaberne til håndtering af vore relationer med havene
4. Maritim regulering
5. Generhvervelse af Europas maritime arv og bekræftelse af Europas maritime identitet

Grønbogen berører derfor en variation af emner fra konkurrenceevne i de maritime industrier til bedre regulering og kontrol. Også beskyttelsen af miljøet indgår som et væsentligt element i en fremtidig politik. Der henvises her til, at Kommissionens Tematiske Strategi (KOM(2005) 504 af 24. oktober 2005), skal indgå som et af de bærende elementer i en ny maritim politik.

Der peges også på fremme af turisme i de kystnære områder samt fremme, prioritering og koordinering af maritim forskning og udvikling. Her peges blandt andet på spørgsmålet om oprettelsen af et europæisk maritimt observatorium og datanetværk, behovet for en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer og havområdet, støtte til yderområder samt prioritering af uddannelse og beskæftigelse.

Der tages også andre spørgsmål op såsom brugen af søfarende fra tredjelande, EU-medlemskab af FN's internationale søfartsorganisation IMO (International Maritime Organization), oprettelsen af et EU-skibsregister samt oprettelsen af en EU-kystvagt. Herudover ønskes en debat om, hvorvidt international trafik, uanset flag, mellem to EU-lande skal undergives EU-regulering og ikke international regulering.

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig i sagen.

## **3. Nærhedsprincippet**

Da der er tale om en grøn bog, er en vurdering af nærhedsprincippet ikke relevant. Når grøn bogen eventuelt udmøntes i mere konkrete tiltag, vil der ske en vurdering af nærhedsprincippet.

#### 4. Gældende dansk ret

Da der er tale om en grøn bog, hvor der ikke sker udmøntning i forslag til retsakter, har den ikke konsekvenser for gældende dansk ret.

#### 5. Høring

Grøn bogen blev sendt i høring i en bred kreds af høringsparter i juni 2006. Derudover har der været afholdt to høringsmøder vedrørende grøn bogen henholdsvis den 19. september og den 4. oktober 2006, hvori repræsentanter fra myndigheder og interesseorganisationer deltog.

Der er modtaget høringssvar fra Dansk Energi, der gerne ser en særlig opmærksomhed omkring NOx-problemstillingen (reduktion af udledningen af nitrøse gasser).

Danmarks Rederiforening støtter udformningen af en mere overordnet og koordineret politik men understreger, at skibsfartens internationale karakter kræver internationale rammevilkår, der skal være globalt konkurrencedygtige og baseret på kvalitetsskibsfart. EU-kompetence er derfor ikke altid den bedste løsning, bl.a. kan foreningen ikke støtte tankerne om et europæisk skibsregister, ligesom man ikke umiddelbart kan se behovet for en europæisk kystvagt. Forslaget om et 'European Maritime Space' må heller ikke lede til regionale protektionistiske forslag. Vedrørende beskæftigelse ser man gerne, at grøn bogen fokuserer mere på skibsfartserhvervets beskæftigelse i land, som er større og mere værdiskabende end beskæftigelsen til søs. Der peges endelig på, at muligheden for at beskæftige udenlandske søfarende på lønvilkår, der afspejler leveomkostningerne i hjemlandet, er helt afgørende for at opretholde europæiske rederiers globale konkurrenceevne.

Danske Maritime peger på, at en fremtidig maritim politik for EU bør sikre, at tiltagene på området indgår i en global sammenhæng i tråd med den maritime sektors internationale karakter. En kommende maritim politik for EU bør endvidere søges begrænset til de områder, hvor de maritime aspekter klart kan defineres. Endvidere bør en koordineret EU-optræden i internationale fora respektere de enkelte medlemsstaters muligheder for selvstændigt at nuancere synspunkterne. En maritim politik for kystnære randområder bør ikke indeholde virksomhedsstøtte men infrastrukturinvesteringer. Man ser gerne indførelse af mekanismer på EU-niveau, der sikrer medlemsstaternes ratifikation af relevante internationale konventioner. Endelig støtter man fastsættelse af høje sikkerhedskrav, der følger den tekniske udvikling, men kravene bør ikke beskrive produkter og metoder i detaljer men overlade en vis fleksibilitet til producenten.

WWF Verdensnaturfonden støtter formålet med grøn bogen og idéen om en holistisk tilgang men ønsker en større erkendelse af, at "den økologiske bæredygtighed" er en forudsætning for en konkurrencedygtig og holdbar maritim økonomi. Man ser gerne, at Kommissionen får en stærkere koordinerende rolle i forhold til medlemsstaterne, og at Kommissionen optræder mere markant i forbindelse med indsatsen mod klimaændringer. Endelig øn-

sker man større fokus på Integrated Coastal Zone Management (ICZM) som grundlag for national forvaltning af kystfarvandene.

Vindmølleindustrien støtter udviklingen af en helhedsorienteret fælles europæisk maritim politik under hensyntagen til de miljømæssige aspekter. Man finder, at grønbogen ikke giver nok vægt til offshore vindkraft, og at grønbogen specifikt bør referere til bl.a. Copenhagen Strategy, som en række EU-lande vedtog i oktober 2005 ved et arrangement, som Energistyrelsen var vært for. Copenhagen Strategy opfordrer Kommissionen til en europæisk politik for offshore vindkraft i form af en aktionsplan. Endvidere ser man gerne, at grønbogen inkluderer referencer til den nødvendige udvikling af elnet og infrastruktur for offshore vind. Der tænkes bl.a. på etablering af undersøiske elnet og elkabler og tilførsel af europæiske forskningsmidler.

## **6. Andre landes holdninger**

En række medlemsstater har givet udtryk for, at de ønsker at gennemføre nationale høringsprocedurer, inden de fremkommer med en mere præcis holdning. Der er dog ved forskellige lejligheder fremkommet kommentarer til grønbogen. Storbritannien har blandt andet tilkendegivet foreløbigt, at man ikke støtter tanker om en EU-kystvagt og et EU-skibsregister, ligesom man har understreget behovet for at sikre, at der er en reel merværdi, hvis der skal gennemføres yderligere EU-tiltag, samt at der skal være en klar kompetencedeling mellem medlemsstaterne og Kommissionen. Fra Tysklands side har man også været noget forbeholden over for de mange tiltag og anført, at der skulle være en reel tilvækst ved nye politiske tiltag på EU-plan. Grækenland har blandt andet udtalt sig imod Fællesskabets medlemskab af IMO og har, uden at støtte tanken om en regulær kystvagt, ikke stillet sig afvisende over for, at enkelte opgaver, f.eks. kontrol med ulovlig immigration til søs, indgik i et tættere samarbejde.

## **7. Foreløbig dansk holdning**

Fra dansk side ser man generelt positivt på det fremlagte debatoplæg og på sigtet med at styrke de europæiske maritime sektorer og det forhold, at Kommissionen lægger op til en politik, som skal styrke økonomisk vækst, social velstand og miljømæssig bæredygtighed.

Det er positivt, at Kommissionen erkender vigtigheden af, at regeldannelse for skibsfart bør være global. Det har stor betydning for Danmark som skibsfartsnation, at den internationale konkurrence sker på lige vilkår. Globale regler sikrer endvidere, at skibe, der opholder sig i internationalt farvand, også er omfattet. Af samme grund er man fra dansk side skeptisk over for Kommissionens tanker om skabelsen af et "Common European Maritime Space" med fælles sociale, miljømæssige og sikkerhedsmæssige standarder, som skal gælde for trafik mellem EU-lande, uanset flag. En sådan regulering kan underminere de internationale regler.

Danmark ser ikke generelt et behov for ny EU-regulering, herunder om fiskeri. Indsatsen bør i stedet fokusere på, at den eksisterende lovgivning

gennemføres effektivt. I det omfang Kommissionen fremkommer med forslag til ny regulering, er det vigtigt, at der er foretaget konsekvensvurderinger, der dokumenter nytteværdien og giver detaljerede oplysninger om modtagne høringsvar.

#### **8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Da der er tale om en grønbog, hvor der ikke sker udmøntning i forslag til retsakter, har den ikke i sig selv lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser. En eventuel senere udmøntning af forslag på baggrund af grønbogen vurderes dog at kunne få visse statsfinansielle konsekvenser. Udgiftskonsekvenser i forbindelse med sådanne eventuelle senere forslag vil skulle vurderes særskilt.

#### **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Da der er tale om en grønbog, hvor der ikke sker udmøntning i forslag til retsakter, har den ikke samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### **10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Da der er tale om en grønbog, hvor der ikke sker udmøntning i forslag til retsakter, har den ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.