



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

18. august 2021
2021 - 10608

Kommissionens meddelelse om en ny strategi for en bæredygtig blå økonomi i EU - Omstilling af EU's blå økonomi med henblik på en bæredygtig fremtid (COM (2021) 240 Final)

1. Resumé

Kommissionen fremsatte den 17. maj 2021 meddelelse om en ny strategi for en bæredygtig blå økonomi i EU. Strategien skal understøtte realiseringen af den europæiske grønne pagt og indeholder en række indsatsområder og initiativer, som skal bidrage til at skabe en bæredygtig blå økonomi.

Foruden en række tværgående initiativer indeholder meddelelsen forslag til tiltag inden for bl.a. søfartsområdet, fiskeri, miljøområdet, fødevareresektoren etc. Det gælder bl.a. tiltag, som skal styrke dekarboniseringen af skibsfarten, bidrage til at reducere forureningen af havene samt øge beskyttelsen af biodiversiteten.

Meddelelsen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige, statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen er overordnet set positivt indstillet over for Kommissionens nye strategi for en bæredygtig blå økonomi i EU og ser frem til arbejdet med Kommissionens konkrete initiativer i de kommende år. Regeringen vil tage stilling til de specifikke tiltag, når disse foreligger.

2. Baggrund

Kommissionen lancerede den 17. maj 2021 meddelelsen om "En ny strategi for en bæredygtig blå økonomi i EU – Omstilling af EU's blå økonomi med henblik på en bæredygtig fremtid"(COM (2021)240), der sigter på at præsentere en helhedsorienteret strategi, der integrerer havrelaterede spørgsmål i Europas nye økonomiske politik. Meddelelsen blev modtaget i dansk sprogversion den 18. maj 2021.

Europas blå økonomi giver direkte beskæftigelse til 4,5 mio. mennesker, heraf mange i regioner, hvor der kun findes få alternativer. Den blå økonomi omfatter alle industrier og sektorer, der er knyttet til hav- og kystområderne, hvad enten aktiviteterne finder sted til søs (f.eks. skibsfart, fiskeri

og energiproduktion) eller til lands (havne, skibsværfter, landbaseret akvakultur, algeproduktion og kystturisme).

Kommissionen påpeger, at økonomiske aktiviteter og klimaforandringer har en kumulativ negativ indvirkning på havmiljøet, som ikke bare er en udfordring for den blå økonomi, men generelt for samfundet. På den baggrund fremlægges en helhedsorienteret strategi for den blå økonomi, der både har fokus på beskyttelse og udnyttelse af havet og kystområderne.

Strategien supplerer Kommissionens øvrige tiltag på området, herunder særligt "*Den Europæiske Grønne Pagt*" (COM (2019) 640/3 final), som blev fremsat i 2019, med henblik på at håndtere klima- og miljøudfordringer ved at omstille en række sektorer, og "*Genopretningsplanen for Europa*" (COM (2020) 442 final), der skal fremme den grønne og digitale omstilling for at gøre EU's økonomi mere retfærdigt, modstandsdygtigt og bæredygtigt

Strategien ligger i forlængelse af tidligere lignende meddelelser fra Kommissionen om den blå økonomi fra henholdsvis 2012 (*meddelelse om blå vækst -mulighederne for bæredygtig vækst i den maritime økonomi, COM (2012) 494 final*) og 2014 (*meddelelse om innovation i den blå økonomi – indfrielse af havenes potentiale for vækst og beskæftigelse, COM (2014) 254 final/2*).

Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget har modtaget meddelelsen.

3. Formål og indhold

Formålet med strategien er at styrke en grøn omstilling af den blå økonomi samt bidrage til en modstandsdygtig og bæredygtig økonomi i EU.

Kommissionen peger på, at Europas have og den blå økonomi, som disse understøtter, spiller en uundværlig rolle for gennemførelsen af den omstilling, der er beskrevet i den europæiske grønne pagt. Der er derfor behov for at skabe bedre sammenhæng mellem de grønne og de blå politikker både i og uden for EU's grænser. Kommissionen ønsker, at EU anvender denne tilgang til at skabe en ledende rolle for international havforvaltning.

I meddelelsen identificerer Kommissionen tre områder, der er nødvendige for den blå økonomis omstilling.

1. Omstilling af den blå økonomis værdikæder

Kommissionen har på tværs af den blå økonomi udpeget følgende fem indsatsområder, som skal være retningsgivende for en bæredygtig omstilling af den blå økonomis værdikæder:

- 1) Opfyldelse af målsætningerne om klimaneutralitet og nulforurening
- 2) Den cirkulære økonomi og forebyggelse af affald
- 3) Biodiversitet og investering i naturen
- 4) Modstandsdygtige kyster
- 5) Ansvarlige fødevarer-systemer

2. Støtte udviklingen af en bæredygtig blå økonomi

Derudover indeholder strategien en række nye initiativer og værktøjer, som skal skabe de nødvendige forudsætninger for at omstille den blå økonomi. Det gælder bl.a. ny viden om havene, havrelateret og maritim forskning og innovation, flere investeringer i den blå økonomi samt en kvalificeret arbejdsstyrke (blå færdigheder og arbejdspladser).

3. Skabelse af betingelser for bæredygtig forvaltning

Kommissionen peger i meddelelsen på følgende fem konkrete områder, som skal være katalysatorer for en bæredygtig forvaltning af havet:

- 1) Maritim fysisk planlægning
- 2) Inddragelse af borgerne og viden om havene
- 3) Havområder, regionalt samarbejde og støtte til kystområder
- 4) Maritim sikkerhed
- 5) Fremme af en bæredygtig blå økonomi uden for EU

Strategien indeholder initiativer inden for følgende områder:

Søfart

I forlængelse af målsætningen om at reducere udledningen af drivhusgasser med 90 % på tværs af transportformer vil Kommissionen understøtte dekarboniseringen af skibsfarten og gøre den mere miljøvenlig ved at fremme anvendelsen af EU-midler til bl.a. at øge omfanget af nærskibsfarten i stedet for mere forurenende transportformer samt renovere EU's skibsflåde mhp. at forbedre energieffektiviteten.

Kommissionen påpeger derudover, at de ønsker at fremme vedtagelsen og gennemførelsen af konventioner under Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) og FN's søfartsorganisation (IMO) mhp. at forbedre arbejdsvilkårene samt harmonisere uddannelseskra- v for besætningsmedlemmer.

Havne

På havneområdet vil Kommissionen realisere målet om nulemissionshavne, som er fastsat i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet bl.a. gennem arbejdet i det europæiske havneforums undergruppe om bæredygtige havne, herunder udveksle best practice og fremme initiativer, som skal gøre havnetjenester mere miljøvenlige.

Fiskeri

På fiskeriområdet har Kommissionen til hensigt bl.a. at anvende den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond til at støtte fiskerifartøjer i at indføre mindre forurenedede maskiner og metoder.

Kommissionen vil iværksætte en række tiltag, som skal opbygge bæredygtige fødevarer-systemer i den blå økonomi. Det gælder bl.a. digitalisering af fiskekontrol samt styrkelsen af fiskeriforvaltningen i Middelhavet og Sortehavet.

Akvakultur

Kommissionen påpeger, at akvakultur er en værdifuld kilde til fødevarer og foder med lav miljøpåvirkning, hvis produktionen forvaltes bæredygtigt. Konkret peges på forbedringer mht. diversificering bl.a. ift. opdrættede arter, konkurrenceevne og miljøpræstationer. Kommissionen ser bl.a., at akvakulturproduktion med lav miljøpåvirkning, f.eks. økologisk og lavtrofisk akvakultur (tang og skaldyr), kan yde et stort bidrag til den europæiske grønne pagt, jord til bord-strategien og en bæredygtig blå økonomi.

Miljøområdet

På miljøområdet fremhæver Kommissionen en række initiativer, som skal reducere forureningen af havene, beskytte biodiversiteten samt styrke den cirkulære økonomi. Kommissionen sigter bl.a. på at træffe foranstaltninger til at halvere plastikaffald i havet senest i 2030 samt begrænse mængden af mikroplastik.

Kommissionen fremhæver også, at de ønsker at revidere forordning om op-hugning af skibe (skibsophugningsforordningen) senest i 2023 med henblik på at udvide forordningens anvendelsesområde, samt at styrke forordningen.

Kommissionen agter på den 15. partskonference under FN's konvention om biologisk mangfoldighed at slå til lyd for en ambitiøs global biodiversitetsramme for perioden efter 2020, som beskytter og genopretter havøkosystemer og -habitater og omfatter en global aftale om beskyttelse af mindst 30 % af jordklodens havarealer

Kommissionen agter endvidere at stå i spidsen for bestræbelserne for at nå frem til en global aftale om plast og fremme udbredelsen af en cirkulær

økonomisk tilgang til behandlingen af plast, som ville kunne danne grundlag for en stærkere og mere koordineret reaktion på plastforurening på globalt plan.

Kommissionen har også til hensigt at fremsætte forslag til bl.a. et retligt bindende EU-mål for genopretning af skadede økosystemer navnlig store gyde- og yngleområder og områder med det største potentiale for opsamling og lagring af kulstof og forebyggelse. Herudover med direkte fiskeresourcerne og beskyttelse af havets økosystemer, herunder identificering og udpegning af flere beskyttede havområder.

Samtidigt ønsker Kommissionen at igangsætte en revision af EU-kravene for demontering af offshore platforme. Det er endvidere ambitionen, at affald fanget i forbindelse med fiskeri indberettes ved anløb af havn, herunder at fiskeredskaber af plast indsamles og genanvendes.

Fødevarer

På fødevarerområdet vil Kommissionen iværksætte en række tiltag, som skal opbygge bæredygtige fødevarer-systemer i den blå økonomi. Kommissionen sigter derudover på at vedtage et initiativ i 2022, som skal lette markedsføringen af alger som fødevarer.

Maritim sikkerhed

Kommissionen anfører, at et sikkert havområde er en forudsætning for beskyttelsen af EU's strategiske interesser såsom retten til fri sejlads, kontrollen ved de ydre grænser og forsyningen med vigtige materialer samt for beskyttelsen af økonomiske aktiviteter og borgere, både til søs og til lands.

En udfordring på området er miljøsikkerhed, der omfatter forudsigelse og forvaltning af klimaændringer og forebyggelse af ulovlige udledninger, dumpning af affald, havarier og andre miljørisici. Det er derfor Kommissionens ambition i 2024 at fremsætte et forslag om implementeringen af den operationelle fase for det europæiske fællesramme for udveksling af maritime oplysninger (CISE), som skal være med til at skabe et fuldt udbygget overvågningssystem for udveksling af informationer mellem maritime overvågningsmyndigheder i EU, herunder både civile og militære myndigheder.

Tværgående tiltag

Ud over de mere sektorspecifikke initiativer indeholder strategien en række tværgående tiltag.

Kommissionen ønsker at øge *koordinationen på tværs af sektorer* og fremhæver bl.a. etableringen af et blåt forum, som skal koordinere en dialog

mellem offshore-operatører, interessenter og forskere, som beskæftiger sig med fiskeri, akvakultur, skibsfart, vedvarende energi etc.

Forskningsmæssigt ønsker Kommissionen at styrke viden, forskning og innovation i den blå økonomi bl.a. ved at etablere et observatorium for den blå økonomi i 2021, som årligt skal fremlægge en rapport for den blå økonomi, herunder fremskridt med dekarbonisering. Derudover er det hensigten i 2023 at søsætte et europæisk partnerskab for en klimaneutral, bæredygtig og produktiv blå økonomi, som skal være et offentligt initiativ, som medfinansieres af både EU og medlemsstater.

På *investeringssiden* agter Kommissionen at samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank mhp. at tilskynde investeringer i redueringen af forureningen i havene.

Erhvervsmæssigt vil Kommissionen fremme blå arbejdspladser og virksomheder ved bl.a. at fremme kvinder i den blå arbejdsstyrke gennem den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond. Samtidigt vil Kommissionen tilskynde etablering af relevante færdighedspartnerskaber i forlængelse af EU's industristrategi.

Kommissionen fremhæver endvidere vigtigheden af *havplanlægning* og vil i 2022 aflægge rapport om gennemførelsen af det eksisterende EU-direktiv om havplanlægning samt indlede en revision af havstrategirammedirektivet. Kommissionen vil yderligere udarbejde retningslinjer for en økobaseret tilgang til havplanlægning.

Kommissionen vil herudover støtte den grønne omstilling og modstandsdydighed over for klimaforandringer i *kystområder*. Det er i den forbindelse Kommissionens hensigt at udarbejde en støttepakke samt retningslinjer mhp. at hjælpe byer og regioner med at forvalte en grøn og digital omstilling på lokalt plan samt benytte EU-midler til udvikling af en miljøvenlig hav- og kystturisme.

Kommissionen vil samtidigt prioritere en god *inddragelse af borgere* ved bl.a. at benytte initiativet EU4Ocean, som har til formål at skabe et netværk af europæiske skoler, som skal fokusere på havrelaterede spørgsmål.

På det *globale plan* fremhæver Kommissionen en række tiltag mhp. at fremme en bæredygtig blå økonomi uden for EU. Det skal eksempelvis gøres ved at støtte tredjelande i at skabe en bæredygtig blå økonomi, stå i spidsen for at nå en global aftale om plastik samt bidrage til, at der indgås en aftale om udpegning af beskyttede havområder omkring havet i Antarktis.

4. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Meddelelsen har ikke i sig selv lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Meddelelsen har ikke i sig selv samfundsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Meddelelsen har ikke konsekvenser for beskyttelsesniveauet og medfører ikke i sig selv administrative konsekvenser for dansk erhvervsliv.

8. Høring

Kommissionens meddelelse har været sendt i høring i Skibsfartspolitisk Specialudvalg den 24. juni 2021 med frist for bemærkninger den 28. juni 2021. Der er indkommet høringssvar fra Danske Havne, Danske Maritime, Danske Rederier og Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation.

Danske Havne støtter Kommissionens strategi for en bæredygtig blå økonomi i EU og er enig i, at havnene har en meget vigtig rolle i den grønne omstilling, både som energiknudepunkter (for integreret elektricitet, hydrogen og andre vedvarende og kulstoffattige brændstofs-systemer), knudepunkter for den cirkulære økonomi (indsamling, omladning og bortskaffelse af affald fra skibe og andre havneindustrier og ophugning af skibe), knudepunkter for kommunikation (for undersøiske kabler) og knudepunkter for industrien (som industriklynger).

Danske Havne støtter endvidere, at der skabes et blåt forum for de parter, der bruger havet, med henblik på at koordinere en dialog mellem offshoreoperatører, interessenter og forskere, der beskæftiger sig med fiskeri, akvakultur, skibsfart, turisme, vedvarende energi og andre aktiviteter. Dette vil kunne bidrage til at skabe synergieffekter mellem de forskellige aktiviteter og forlige de forskellige former for konkurrerende udnyttelse af havet.

Danske Havne er ligeledes enig i, at strategien vil fremme en mere miljøvenlig søtransport ved at EU-midler anvendes til at øge omfanget af nærskibsfarten i stedet for at anvende mere forurenende transportformer, renovere EU's skibsflåde (f.eks. passagerskibe og forsyningsfartøjer til offshore anlæg) for at forbedre deres energieffektivitet samt udvikle EU's meget avancerede fremstillings- og teknologikapacitet

Danske Maritime finder, at den maritime industri er central, hvis strategien for en bæredygtig blå økonomi skal realiseres og strategien indeholder mange gode intentioner og initiativer, der kan medvirke til at sikre den nødvendige omstilling af EU's blå økonomi med henblik på en bæredygtig fremtid.

Derudover ser **Danske Maritime** gerne, at der i EU-regi tages konkrete skridt til at etablere flådeopgraderingsprogrammer fx under det nye InvestEU-program. Sådanne programmer kan støtte retrofitindsatsen på europæiske værfter og hos europæiske maritime udstyrsproducenter i forhold til installation af nye klima- og miljøvenlige teknologier og udstyr om bord på den eksisterende skibsflåde, der enten ejes/opereres af europæiske skibsejere eller af offentlige myndigheder i de europæiske lande

Danske Maritime støtter desuden op om strategiens omtale af den maritime sikkerheds betydning i EU's havområde i forhold til beskyttelsen af Unionens strategiske interesser. Af særlig betydning for Danske Maritime er en styrkelse af håndhævelsen vedr. den eksisterende lovgivning ikke alene angående sikkerhed til søs, men også den maritime miljølovgivning.

Danske Maritime hilser det velkomment, at meddelelsen fokuserer på kvalificeret arbejdskraft. Den maritime industri vil fremover få behov for at ansætte både faglært arbejdskraft og akademikere med ingeniørmæssig baggrund. Flere kampagner, der kan synliggøre fordelene ved en karriere inden for den blå økonomi, er naturligvis vigtige, men endnu vigtigere er det at styrke de maritime uddannelsesinstitutioner, lige fra de erhvervsfaglige til de akademisk tekniske institutioner.

Danske Maritime påpeger endvidere, at den europæiske, herunder den danske, maritime industri i en årrække har oplevet unfair markedsadfærd fra maritim industriaktivitet, der hidrører fra Asien. Omstillingen af den blå økonomi i bæredygtig retning bør i videst muligt omfang være baseret på teknologier og løsninger udviklet i Europa for derved at sikre den fremtidige vækst, udvikling og beskæftigelse på vores kontinent.

Danske Rederier finder det væsentligt, at der politisk er en ambition om øget nærskibstrafik og det iboende klima- og produktivitetspotentiale, der ligger i at overføre gods fra vej til sø, herunder at Kommissionen ønsker at

fremme anvendelsen af EU-midler til at gøre søtransporten mere miljøvenlig ved at øge omfanget af nærskibsfarten i stedet for at anvende mere forurenende transportformer.

Danske Rederier understreger, at målet om femdobling af EU's offshore havvindkapacitet inden 2030 og 30-dobling inden 2050 er helt central for søfartens grønne omstilling og er samtidig et område med erhvervsmæssigt potentiale i forhold til etablering og servicering af havvindparker og flydende energiøer samt transport af fanget CO₂ og nye grønne brændstoffer.

Danske Rederier fremhæver ligeledes, at det er desuden positivt, at flere tiltag reflekterer anbefalingerne fra regeringens klimapartnerskab med Det Blå Danmark, herunder havnes nøglerolle som energiknudepunkter for søfartens grønne omstilling, f.eks. til produktion og oplagring af nye grønne brændstoffer samt elektricitet fra havn til skib til brug i batterier, eller når skibet ligger til kaj. Samtidigt er etableringen af et blåt forum til dialog mellem de maritime interessenter et positivt parallelt initiativ til den maritime fysiske planlægningsproces.

Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation (DFPO) finder, at ifm. en revision af energibeskatningsdirektivet bør der tilvejebringes kW til eventuelle klimaalternativer for fiskefartøjer. I forhold til bundtrawl og forbrug af brændstof, bør man i virkeligheden overveje at fjerne kW-tankegangen, da mindre motorer ikke skal tvinges til at arbejde på højtryk, da det forurener mest, og fiskeriet i EU styres af kvoter og forvaltningsplaner.

DFPO påpeger endvidere, at der er sat mange initiativer i gang fra EU's side for at belyse problemstillingen om marint affald og sikre at udtjente fiskeredskaber ilandbringes, men det er vigtigt at brede generaliseringer om problemernes omfang på EU-plan ikke er årsag til, at veletablerede ordninger for muligheden for aflevering og bortskaffelse af affald og udtjente fiskeredskaber medlemsstater ikke ødelægges. Det ville i så fald kunne medføre, at formålet med diverse ~~ikke~~ ikke nås og i værste fald reelt modvirke hensigten med et givent direktiv eks. SUP-direktivets bestemmelser om udvidet producentansvar for fiskeredskaber, hvor bortskaffelsen i Danmark i dag er den enkelte havns ansvar.

DFPO anerkender, at det er vigtigt at genanvende det, der kan blive genanvendt, men tanken om cirkulær design af fiskeredskaber ikke må være hovedformålet ved design af fiskeredskaber, da formålet er at fange fisk på den mest effektive måde med minimal fangst af utilsigtede bifangster. Nogle plasttyper er ikke særlig genanvendelige, men vælges pga. materialets lethed, så eksempelvis brændstofudledningen og bundkontakten mindskes, hvorfor flere hensyn bør overvejes og ikke alene fokusere på

den cirkulære genanvendelse af et fiskeredskab. Desuden gøres opmærksom på, at konkurrenter uden for EU ikke vil være underlagsådanne krav, og derved kan europæiske producenter risikere at blive stillet ringere end producenter uden for EU.

Fsva. biodiversitet anerkender **DFPO** ikke den brede generalisering af, at redskaber med bundkontakt er mestskadelig for biodiversiteten. Ethvert fiskeri har en påvirkning på havmiljøet, og et redskab med bundkontakt påvirker det konkrete område den er i kontakt med, men det er ikke nødvendigvis ødelæggende for et helt områdes biodiversitet, og det afhænger desuden af definitionen af biodiversitet.

DFPO gør opmærksom på, at visse arter ikke kan fanges af passive redskaber eller at fangsterne i passive redskaber ikke er tilstrækkelig til at udnytte kvoterne for fiskeriet. **DFPO** gør ydermere opmærksom på, at der ydes en stor indsats for at minimere tab eller discard af udtjente fiskeredskaber i EU, men størstedelen af de spøgelsesnet, der forekommer i farvandene omkring Danmark stammer fra det passive fiskeri (også fra fritidsfiskere), så det bør man være opmærksom på i forhold til initiativer for de forskellige områder.

Fsva. ansvarlige fødevarer systemer anerkender **DFPO**, at myndighederne står over for en stor udfordring ift. kontrol og monitorering af regelefterlevelsen i forbindelse med landingspligten, men europæiske fiskere føder ind til de samme markeder, og det er vigtigt, at der ikke er forskel mellem medlemsstater ift. forpligtigelser og sanktioner for håndhævelse af gældende regler. Dette kan i sidste ende medføre at konkurrencevilkårene for danske fiskere forringes i forhold til deres europæiske kollegaer, da udgifter til evt. implementering af digitale kontrolsystemer må forventes at være en betydelig udgift for den enkelte.

DFPO værdsætter, at der er fokus på de store forskelle imellem fiskerier i Syd- og Nordeuropa når det kommer til bestandsstatus og HCRs.

Ydermere peger **DFPO** på, at udviklede selektive redskaber for at minimere bifangst er svære at få godkendt i EU til trods for, at der forelægger videnskabelig dokumentation for deres gavnlige anvendelse i fiskeriet. Som konkrete eksempler kan nævnes roofless trawl i torskefiskeriet i Østersøen muligheden for anvendelse af ”excluderen” i sperlinge fiskeriet.

Det er derfor vigtigt for **DFPO** igen at påpege, at lovgivningen ikke må spænde ben for implementeringen af nye og mere selektive redskaber, som

ellers til tider er tilfældet i dag samt, at landingspligten kan modvirke en hurtigere genopbygning af bestande i de tilfælde, hvor en relativ stor andel af de fangede fisk potentielt ville kunne overleve.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen har været drøftet på virtuel møde i "*Friends of the Presidency for intregret maritim politik*" den 16. juni 2021, hvor der var generel opbakning fra andre medlemslande til Kommissionens strategi for en bæredygtig blå økonomi i EU, herunder særligt sammenkoblingen mellem den blå økonomi og den grønne omstilling.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er overordnet set positivt indstillet over for Kommissionens strategi for en bæredygtig blå økonomi i EU og støtter generelt op om strategien. Regeringen ser frem til arbejdet med Kommissionens konkrete initiativer i de kommende år og vil i den forbindelse tage stilling til de specifikke tiltag.

På *søfartsområdet* hilser regeringen generelt Kommissionens initiativer velkomne, herunder øget investering i styrkelse af forskning og innovation i den blå økonomi. Regeringen støtter op om en fremme af nærskibsfart samt oprettelsen af et blåt forum på tværs af maritime interessenter, da disse tiltag bl.a. kan bidrage til en mere grøn og bæredygtig søfart.

Regeringen støtter op om Kommissionens ambition om en femdobling af EU's offshore havvindkapacitet inden 2030 og 30-dobling inden 2050. Dette er centralt for søfartens grønne omstilling og er samtidig et område med et bredt erhvervmæssigt og beskæftigelses potentiale.

Generelt finder regeringen det vigtigt, at EU-tiltag på søfartsområdet belønner virksomheder, som går forrest i brug af ny teknologi til at fremme grøn og bæredygtig transport og derigennem skaber incitament til innovation.

Regeringen er enig i, at *havnenes* rolle som energiknudepunkter for integreret elektricitet, hydrogen m.m. bør udvikles. Prioriteringen af havnearealer og hvilke aktiviteter, danske havne lovligt kan beskæftige sig med, er reguleret i havneloven. Regeringen lægger derfor vægt på, at strategiens initiativer ikke fratager medlemsstaterne retten til selv at prioritere over havnearealernes anvendelse samt havnenes aktiviteter.

På *akvakulturområdet* hilser regeringen generelt Kommissionens initiativer velkommen. Regeringen ønsker at fremme økologisk akvakulturpro-

duktion, lavtrofisk produktion og produktion i moderne landbaserede fiskeopdrætsanlæg, hvor miljøpåvirkningen minimeres mest muligt gennem rensning og recirkulering af vandet. Det bemærkes, at de gældende EU-regler (økologiforordningen) er til hinder for, at de mest ressourceeffektive og miljøvenlige landbaserede fiskeopdrætsanlæg kan producere økologisk.

Kommissionen ønsker at fremme økologisk akvakulturproduktion, da den ifølge Kommissionen har en lavere miljøpåvirkning. Hertil bemærker regeringen, at såfremt Kommissionen ønsker at fremme fiskeopdræt med mindst mulig miljøpåvirkning, så bør der ikke udelukkende fokuseres på økologisk fiskeopdræt. De gældende EU regler på området (økologiforordningen) muliggør ikke, at de mest ressourceeffektive og miljøvenlige landbaserede fiskeopdrætsanlæg kan producere økologisk. Regeringen har generelt fokus på landbaseret fiskeopdræt i lukkede anlæg med mulighed for recirkulering og rensning af vandet, da miljøpåvirkningen derved minimeres mest muligt.

På *miljøområdet* lægger regeringen vægt på, at udviklingen af den blå økonomi sker på en bæredygtigt måde og i tråd med den økosystembaserede forvaltningstilgang.

Regeringen finder det positivt, at Kommission agter at revidere skibsophugningsforordningen i 2023 og imødeser en styrkelse af forordningen, samt en eventuel udvidelse af dens anvendelsesområde.

Regeringen hilser det velkomment, at EU vil stå i spidsen for en global aftale om marint affald og plastik forurening.

Regeringen støtter Kommissionens hensigt om på den 15. partskonference under FN's konvention om biologisk mangfoldighed at arbejde for ambitiøse globale biodiversitetsmål for perioden indtil 2030, som beskytter og genopretter havøkosystemer og -habitater og omfatter en global aftale om beskyttelse af mindst 30 % af jordklodens havarealer.

På *fiskeriområdet* hilser regeringen det velkomment, at man har fokus på, hvordan fiskeriet fortsat kan udvikles med henblik på at være en del af EU's bæredygtige fremtid. På den baggrund hilses initiativerne velkommen.

Regeringen prioriterer en grøn omstilling af fiskeriet. Naturen og biodiversiteten skal beskyttes og styrkes. Flere beskyttede havområder og udvikling og anvendelse af mere selektive redskaber skal være med til at sikre, at man også i fremtiden kan have sunde fiskebestande at fiske på.

Regeringen vil lægge vægt på, at der sikres en videnskabeligt baseret tilgang, at tiltag er proportionale, tager højde for regionale forskelle og er

med til at understøtte et fortsat kommercielt fiskeri, der sikrer arbejdspladser og fiskevarer til forbrugerne.

På *fødevarerområdet* er regeringen generelt positiv over for en højere grad af udnyttelse af marine råvarer og nye marine råvarer, som er bæredygtige og sikre. Regeringen er også positiv over for at der sættes fokus på forskning og innovation inden for området.

På det *maritime sikkerhedsområde* afventer regeringen Kommissionens forslag om implementering af den operationelle fase af CISE, før der tages videre stilling til eventuel dansk deltagelse i CISE på operativt niveau. Samarbejdet i CISE er frivilligt og Danmark har hidtil valgt ikke at deltage i den operative del af CISE, da oplysninger allerede er tilgængelige inden for eksisterende samarbejder, såsom det nationale Single Window System, SafeSeaNet samt EUROSUR.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt.