

# UDENRIGSMINISTERIET

## EUROPAUDVALGET (2. samling)

Alm. del - bilag 1017 (offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Errangeres  
Girokonto 300-1806

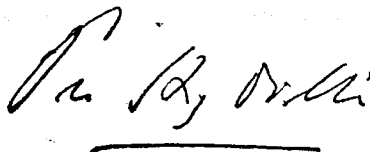
Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EU-sekr.

5. august 2002

Til orientering for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe – KOM(2002) 396.

  
P. H. Olsen



# GRUNNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Økonomi- og  
Erhvervsministeriet

## Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe – KOM(2002) 396

### Resumé

2 . august 2002

Forslaget indebærer i alt væsentligt, at FN's internationale søfartsorganisations (IMO) konvention om forbud mod skadelige anti-begroningssystemer på skibe (TBT-konventionen), der blev vedtaget i efteråret 2001, implementeres i EU.

Sag 199922136  
SFS/ASS

Skibe sejler hurtigere og bruger mindre brændstof, når deres skrog er rene og glatte, dvs. fri for begroning med alger, muslinger og lignende. Skibe behandles derfor med anti-begroningsmidler.

Ifølge forslaget forbydes anvendelse af anti-begroningsmidler, der indeholder den organiske tinforbindelse tributyltin (TBT), der har vist sig at være skadeligt for miljøet.

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes alene at have mindre statsfinansielle konsekvenser.

### 1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 12. juli 2002 fremlagt et forslag til forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Skibe sejler hurtigere og bruger mindre brændstof, når deres skrog er rene og glatte, dvs. fri for begroning med alger, muslinger og lignende. Skibe behandles derfor med anti-begroningsmidler. Undersøgelser har imidlertid vist, at organiske tinforbindelser, især TBT, i anti-begroningssystemer på skibe skader miljøet.

IMO vedtog på denne baggrund i oktober 2001 TBT-konventionen. EU medlemsstaterne og Kommissionen samarbejdede i forløbet op til vedtagelsen, og Rådet og Kommissionen har siden erklæret sig tilfredse med resultatet.

Forslaget til forordning indebærer i alt væsentligt, at TBT-konventionen implementeres i EU. Kommissionen finder, at der er behov for EU-regulering med henblik på at opfylde TBT-konventionens mål på EU-plan. Endvidere finder Kommissionen, at dette tiltag vil kunne fremme medlemsstaternes ratifikation af TBT-konventionen, så den kan træde i kraft hurtigst muligt.

Forslaget skal ses i sammenhæng med reguleringen af organotin i direktiv 76/769/EØF om forbud mod markedsføring, salg og anvendelse af visse skadelige stoffer og produkter.

Forslaget omfatter både skibe og off shore platforme.

Forslaget indebærer et forbud mod *påmaling* af TBT-holdig bundmaling fra 1. januar 2003 (artikel 3, jfr. artikel 4). I perioden indtil TBT-konventionen træder i kraft, gælder denne bestemmelse kun EU skibe.

*Tilstedeværelse* af TBT i det hele taget forbydes fra 1. januar 2008. Dette betyder, at skibe, der inden 2003 lovligt har fået påført TBT, skal have denne TBT-maling fjernet eller forsejlet inden 2008 og males på ny med TBT-fri maling (artikel 3, jfr. artikel 5). Denne bestemmelse gælder alle skibe, der anløber EU havn.

Der etableres i henhold til artikel 6 en ordning for syn og certificering af større skibe (bruttotonnage på over 400) svarende til TBT-konventionen. Foruden skibe i international fart (der er omfattet af konventionens ordning) udvides ordningen herved til at omfatte skibe i national fart. Der etableres endvidere mulighed for, at der gennem udvalgsprocedure kan vedtages regler om syn og certifikater for skibe med en bruttotonnage under 400, men med en længde på 24 meter eller derover.

Med hensyn til kontrol af certifikaterne henviser forslaget artikel 7 til direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol. Dette direktiv kan dog kun anvendes til at håndhæve internationale konventioner, der er trådt i kraft. I perioden indtil konventionen træder i kraft skal medlemslandene derfor over for andre medlemslandes skibe udføre kontrol svarende til direktivets.

Endelig indeholder forslaget bestemmelser om tilpasning, udvalgsprocedure og evaluering (artikel 8, 9 og 10).

## 2. Nærheds- og proportionalitets princippet

Kommissionen forholder sig ikke specifikt til nærheds- og proportionalitetsprincippet. Kommissionen anfører dog, at en ikke-harmoniseret indførelse af konventionens TBT-forbud kan være til skade for skibsfarten og kan føre til konkurrenceforvridning mellem medlemsstaterne. Regeringen er enig i denne betragtning.

### 3. Gældende dansk ret

På grundlag af direktiv 76/769/EØF om visse farlige stoffer og produkter gælder i øjeblikket alene et forbud mod markedsføring, salg og anvendelse af TBT-holdig bundmaling til anvendelse på skibe under 25 meter samt fartøjer, uanset længde, som hovedsagligt anvendes på indre vandveje og søer, jfr. bekendtgørelse nr. 297 af 22. april 2000. I april 2002 blev der vedtaget en ændring af direktivet, så dette forbud mod markedsføring, salg og anvendelse udvides med virkning fra 1. januar 2003 til at gælde alle skibe uanset størrelse. Den foreslåede forordning skal ses som supplement hertil, idet dens forbud også vil finde anvendelse på danske skibe, der males i udlandet, samt – på et senere tidspunkt – udenlandske skibe, der anløber dansk havn.

### 4. Høring

Forslaget sendes i høring i Skibsfartspolitisk Specialudvalg. Der vil blive fremsendt et supplerende notat om høringsresultatet.

### 5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Forslaget kræver ikke lovændring.

For så vidt angår de statsfinansielle konsekvenser skønnes øgede kontrolforanstaltninger i forbindelse med håndhævelse af forbudet at være i størrelsesordenen 600.000 kr. Skønnet er behæftet med en vis usikkerhed som følge af, at retningslinierne for den fysiske inspektion endnu ikke er vedtaget i IMO.

### 6. Samfundsøkonomiske konsekvenser

En reders udgifter til bundmaling vil isoleret set stige 2-3 gange ved anvendelse af TBT-fri maling. Da der imidlertid er væsentlige omkostninger forbundet med at dokke et skib, at gennemføre rustbehandling samt at foretage selve påsmøringen, anses den øgede malingsudgift ikke i sig selv for at udgøre en urimelig byrde.

For mindre danske reparationsværfter vil der i en kortere overgangsperiode mellem EU-forbudet og det globale forbud være risiko for en vis ordredgang, fordi disse værfter ikke – modsat værfter uden for EU – må imødekomme ønsker om maling med TBT-holdig maling. Denne situation er dog i første række fremkaldt af ændringen fra april i år af direktiv 76/769/EØF om forbud mod markedsføring, salg og anvendelse af TBT-holdig bundmaling til anvendelse på skibe uanset størrelse.

En af verdens største producenter af skibsmaling er hjemmehørende i Danmark. Virksomheden vil på hele verdensmarkedet udelukkende producere TBT-fri maling fra 1. januar 2003.

Effekten af den potentielle konkurrenceforvridning forventes hurtigt at aftage, dels fordi TBT-holdig maling forventes at forsvinde helt fra markedet, dels fordi forbudet vil finde anvendelse i flere og flere lande.

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

Forslaget har ikke tidligere være forelagt.

