

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

Europaudvalget  
(Alm. del - bilag 274)  
transportministerråd  
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres  
stedfortrædere

Bilag Journalnummer

Kontor

1 400.C.2-0

EU-sekr.

26. november 1999

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 3. december 1999 - dagsordenspunkt rådsmøde (transportministre) den 9.-10. december 1999 - fremsendes vedlagt Erhvervsministeriets notat over de punkter, der forventes optaget på dagsordenen for rådsmødet.

25. november 1999 Sag 95-813-25/HEIEM0273

**vedrørende rådsmøde (Transport)**

**den 9. - 10. december 1999**

Punkt 10:

## Kommissionens meddelelse om udviklingen af short sea shipping

i Europa - Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde

- KOM(1999)317 endelig udgave \_\_\_\_\_.. side 2

Punkt 11 - eventuelt:

Kommissionens rapport om den økonomiske betydning af forslag

til Rådets direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af

fartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne

- SEK (1999) 172 \_\_\_\_\_ side 6

For punkt 1-9 henvises til aktuelt notat fra Trafikministeriet

## **10. Kommissionens meddelelse om udviklingen af short sea shipping i Europa - Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde - KOM(1999)317 endelig udgave**

(Nyt notat)

### **Resumé**

Kommissionens 2-årige statusrapport fastslår, at short sea shippings markedsandel stadig er for lille i forhold til vejtransportens. Kommissionen foreslår en række tiltag, der kan udvikle og effektivisere short sea shipping i EU. En del af anbefalingerne er præciseret i et udkast til rådskonklusioner, som forventes vedtaget på rådsmødet. Hverken meddelelsen eller rådskonklusionerne har i sig selv lovgivningsmæssige, statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

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

Som led i Kommissionens meddelelse fra 1995 om udviklingen af short sea shipping (nærskibsfart) i EU opfordrede Rådet Kommissionen til at forelægge 2-årige situationsrapporter om udviklingen. Dette er meddelelse nr. 2.

Ifølge meddelelsen er både short sea shipping og vejtransport opgjort i ton-kilometer (produktet af transporteret mængde og transporteret afstand) steget med ca. 25% fra 1990 til 1997, mens jernbanetransporten har haft en negativ vækst på 7%. Short sea shipping og vejtransport tegner sig hver for ca. 40% af den samlede transport opgjort i ton-kilometer i Europa. Opgjort i transporteret mængde er short sea shippings markedsandel imidlertid kun 6% mod vejtransportens 80%.

På den miljømæssige side henviser meddelelsen til, at transport ad søvejen er langt mere energieffektiv end andre transportmåder. Udledning af svovldioxid bør dog reduceres.

Udvikling af intermodale transportkæder, der kombinerer og integrerer de stærke sider hos de forskellige transportformer (-modes), og som samtidig ses som led i samlede logistikløsninger, fremhæves som vigtig for udviklingen af short sea shipping.

Det forudsættes endvidere, at transportkøberne bliver opmærksomme på de løsninger, der involverer short sea shipping. Her er der identificeret store image-barrierer. Short sea shipping opfattes som en gammeldags, langsom og kompliceret transportmåde, som hovedsagelig anvendes til transport af store mængder bulk, f. eks. korn og olieprodukter.

Kommissionen har sammenlignet kravene til dokumentation og administrative procedurer inden for short sea shipping og vejtransport. Sammenligningen viser, at disse forhold hverken påvirker valg af transportmåde eller skaber hyppige forsinkelser. Omvendt kan der ske forbedringer på short sea shipping området, f.eks. i forbindelse med udformning af formularer og myndighedsbehandling.

Også på havneområdet mener Kommissionen, at der er behov for en udvikling, der effektiviserer short sea shipping, f.eks. udbygning af infrastruktur og landforbindelser og effektivisering af godshåndteringen.

Hovedansvaret for udviklingen af short sea shipping lægges på transportkædens aktører samtidig med, at de pågældende medlemsstater og Kommissionen aktivt skal gå ind og påvirke rammebetingelserne.

På baggrund af Kommissionens meddelelse har Rådets transportarbejdsgruppe udarbejdet et forslag til rådskonklusioner. I rådskonklusionerne bakes op omkring meddelelsens sigte og initiativer samt øvrige EU-initiativer, som har betydning for short sea shipping, herunder miljø og en bæredygtig transportudvikling. Herudover opfordres Kommissionen bl.a. til i et samarbejde med medlemslandene at identificere flaskehalse, som hæmmer udvikling af short sea shipping; at udvikle værktøjer til måling af emissioner fra transportkæder, der indeholder et short sea shipping led; at foretage en studie af sådanne transportkæders konkurrenceevne; at undersøge mulighederne for at øremærke flere fællesskabsressourcer til short sea shipping; og endelig - indenfor statsstøtteregeleer - at se på mulighederne for en forøget inddragelse af nationale og EU-ressourcer til initiering af nye short sea shipping projekter.

## **2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Kommissionen har ikke udtalt sig om forholdet til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

## **3. Gældende dansk ret**

Kommissionens meddelelse berører ikke dansk lovgivning.

## **4. Høring**

Meddelelsen har været i høring i EF-specialudvalget vedr. skibsfartspolitiske spørgsmål

Følgende har haft bemærkninger:

Erhvervenes Transportudvalg peger på, at der er behov for behandling af spørgsmålet om standardisering af containere, der uden stuvetab kan indeholde EUR-paller. Sådanne containere kan reducere behovet for transport af lastbiler/trailere og dermed for ro/ro skibe, som er den skibstype, der har den laveste udnyttelsesgrad.

På den miljømæssige side oplyser man, at meddelelsens emissionstal for vejtransport er betydelig højere end de emissioner, der fremgår af håndbogen om miljø og sikkerhed udarbejdet af Erhvervenes Transportudvalg/Foreningen af Danske Eksportvognmænd.

Herudover efterlyses uniforme regler for transportøransvar i transportkæder.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for Mindre Skibe finder generelt, at meddelelsens anbefalinger er fornuftige i forhold til fremme af nærskibsfarten. Det er dog foreningernes opfattelse, at de miljømæssige overvejelser ikke virker gennemarbejdede og til tider er fejlagtige.

Danmarks Rederiforening mener ikke, at der er behov for standardisering og harmonisering af transportmateriel, herunder containere og trailere. Baggrunden herfor er, at nye standarder kan nedsætte værdien af foretagne investeringer og medføre nye investeringsbehov.

Rederiforeningen går heller ikke ind for en gennemgående forsikring, der skal gælde for samtlige transportformer, idet sådanne uniforme regler vil være med til at fordyre søtransportleddet gennem højere forsikringspræmier.

Europas Maritime Udviklingscenter anfører, at alle indsatsområder forekommer relevante, men bredden heraf og dermed den brede målgruppe for handling gør, at ingen reelt føler sig forpligtet til at gøre noget. Særligt punkterne omkring dokumentation og administrative procedurer anføres at være vigtige.

SID beklager, at Kommissionen ikke lægger vægt på, hvilke flag der udøver short sea shipping, ligesom Kommissionen ikke vægter det beskæftigelsespotentiale, der ligger i short sea shipping. Netop short sea shipping udgør en væsentlig faktor i at tilbyde søfarende beskæftigelse og således medvirke til at tiltrække nye søfarende til erhvervet.

## **5. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser**

Kommissionens meddelelse og forslaget til rådskonklusioner har ikke i sig selv lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

## **6. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Meddelelsen og forslaget til rådskonklusioner har ikke i sig selv samfundsøkonomiske konsekvenser.

Alle prognoser over transportbehovet i de kommende år viser, at der bliver tale om en betydelig vækst. Dette gælder især på højværdiareområdet, der består af færdigvarer og halvfabrikata m.v., og hvor transporten kommer fra gods, der fragtes i trailere, veksellad og containere m.v.

Iværksættelse af anbefalingerne i konklusionerne forventes at medføre, at short sea shippings andel vil blive yderligere forøget. Rederier som DFDS og Scandlines, der allerede har short sea shipping som et væsentligt aktivitetsområde, vil kunne få del i denne udvikling. Tilsvarende gælder for små og mellemstore danske transportvirksomheder, herunder rederier, der samarbejder for at etablere dør til dør transportkæder. Endelig vil initiativerne - sammen med den nye havnelov - give sit bidrag til en udvikling af havnesiden.

Sammenfattende kan der forventes, at iværksættelse af anbefalingerne vil have en positiv samfundsøkonomisk effekt.

## **7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget**

Kommissionens meddelelse har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.

## **11. Kommissionens rapport om den økonomiske betydning af forslag til Rådest direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af fartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne SEK (1999) 1721**

(Nyt notat)

## **1. Baggrund og indhold**

Forslag til Rådets direktiv om bestemmelser om bemanning af fartøjer i fast passager- og færgefart mellem medlemsstaterne, KOM(1998)251, er et af elementerne i Kommissionens meddelelse om en fælles politik om bemanning af fast passager- og færgesejls i og mellem medlemsstater. Direktivforslaget, der omfatter såvel EU- som tredjelandes skibe, indfører krav om f.eks. løn og arbejdstid til bemanningen. Tredjelandes søfarende, ansat på EU-skibe, skal sidestilles med personer, der har bopæl i flagstaten, og skal omfattes af flagstatens regler om løn og arbejdsforhold.

På rådsmødet den 1. december 1998 blev direktivforslaget drøftet, og Kommissionen blev anmodet om at undersøge de økonomiske konsekvenser af forslaget. På baggrund af denne anmodning har Kommissionen udarbejdet en rapport i samarbejde med repræsentanter fra European Community Shipowner's Association (ECSA), Federation of Transport Worker's Unions in the European Union (FST) og to uafhængige eksperter. Rapporten er udsendt den 9. november 1999.

I rapporten anføres bl.a., at en vedtagelse af direktivet på kort sigt vil have indvirkning på konkurrencen for 5 EU-rederier og et kroatisk rederi. Disse rederier har tilsammen 541 ansatte fra tredjelande, der ikke aflønnes på EU-niveau. De samlede øgede omkostninger for disse rederier bliver gennemsnitligt ca. 8 mio. EURO årligt. Det forventes, at DFDS og P&O North Sea Ferries, der begge opererer i Nordsøen, vil komme til at bære 73% (6 mio. EURO) af omkostningerne.

Der er ikke enighed i arbejdsgruppen om direktivets langtidseffekt. FST finder, at direktivet er beskæftigelsesfremmende for EU-søfarende, mens ECSA finder, at direktivforslaget kan bevirke, at visse ruter bliver lukket, med beskæftigelsesnedgang som følge.

På andre punkter har der heller ikke været enighed i arbejdsgruppen. Det gælder bl.a. spørgsmålet om risikoen for modforanstaltninger ved at stille krav om, at skibe fra tredjelande med tredjelandes besætning skal opfylde EU-krav og ikke flagstatens krav.

## **2. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

I rapporten nævnes ikke noget om nærheds- og proportionalitetsprincippet.

## **3. Gældende dansk ret**

Rapporten har i sig selv ingen indflydelse på gældende dansk ret.

## **4. Høring**

Rapporten har været sendt i høring hos en række erhvervsorganisationer. I lighed med, hvad der gælder på EU-plan, er hovedsynspunkterne hos de danske organisationer delte. De søfarendes organisationer følger FST's synspunkter, mens Danmarks Rederiforening følger ECSA.

## **5. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Rapporten har i sig selv ingen lovgivnings- eller statsfinansielle konsekvenser.

## **6. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Rapporten har i sig selv ingen samfundsmæssige konsekvenser.

## **7. Tidligere forelæggelser i Europaudvalget**

Kommissionens rapport har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Direktivforslaget om bemanning har været forelagt Europaudvalget den 12. juni 1998 til orientering samt den 27. november 1998 til forhandlingsoplæg. Notater om direktivforslaget har været fremsendt den 4. juni 1998 (grundnotat), 8. juni 1998 og 20. november 1998.