



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

23. oktober 2013

Forslag til forordning om ændring af forordning 718/1999 om en kapacitetspolitik for EF's indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten

KOM(2013) 621 endelig

1. Resumé

Med forslaget udvides anvendelsesområdet for de indenlandske skibsfartsfonde, der er etableret i medfør af forordning 718/1999. Fondene er etableret i alle medlemslande med indre vandveje, der støder op til en anden medlemsstats indre vandveje. Formålet er at finansiere iværksættelsen af konkrete afhjælpeforanstaltninger i tilfælde af alvorlige markedsforstyrrelser. Fondene har endnu ikke været anvendt. På den baggrund, og for at fremme innovation, miljø og sikkerhed, foreslås det, at udvide anvendelsesområdet for disse fonde.

Forslaget har ingen konsekvenser for Danmark. Den EU-retlige regulering af "indre vandveje" finder ikke anvendelse i Danmark.

2. Baggrund

Kommissionen har ved forslag til forordning (KOM (2013) 621 endelig) af 10. september 2013 fremsendt forslag om ændring af forordning 718/1999 om en kapacitetspolitik for EF's indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af en samlet pakke der, ud over forordningsforslaget, også indeholder et direktivforslag (om tekniske forskrifter for fartøjer der udfører indenlandsk vandvejstransport, og ophævelse af Rådets og Europaparlamentets direktiv 2006/87/EU) samt en meddelelse (om NAIADES II handlingsplanen).

I 2009 blev der med forordning 718/1999 vedtaget en fælles kapacitetspolitik for skibstransport ad indre vandveje i EU. Det overordnede formål med denne

politik er at sikre et velfungerende marked for transport ad indre vandveje og forhindre overkapacitet i markedet.

Med henblik på at sikre dette blev der i forordningen stillet krav om, at hver relevant medlemsstat - med en flådetonnage på over 100.000 tons, og hvis indre vandveje støder op til indre vandveje i en anden medlemsstat – for egne midler etablerer en såkaldt ”indenlandsk skibsfond”. Hver fond består af en reserve, der finansieres af restmidler fra struktursaneringsindsatsen frem til 28. april 1999 samt særbidrag indbetalt af fartøjsejere i forbindelse med udskiftning af tonnage (den såkaldte ”gammelt-for-nyt-regl”).

I forordningens artikel 8 er de nærmere kriterier for udmøntning af denne reserve fastlagt. Det fremgår heraf, at medlemsstaterne kan træffe forskellige foranstaltninger, der har til formål at fremme en strukturel tilpasning af erhvervet og sikre et velfungerende marked for indenlandsk vandvejstransport. Forordningen må ikke finde anvendelse på bl.a. færger eller fartøjer som udelukkende sejler nationale vandveje, der ikke er forbundet med fællesskabets øvrige indre vandveje

Til dato har fondenes midler dog endnu ikke været anvendt. Midlerne i fondene udgør samlet set 35 mio. € (ca. 262 mio. kr.).

Der er ikke etableret en indenlandsk skibsfond i Danmark. Den EU-retlige regulering af ”indre vandveje” finder ikke anvendelse i Danmark, da man har vurderet, at der ikke findes indre vandveje i Danmark. Danske farvande reguleres i stedet af regler der har udspring i de internationale og/eller EU-regler for søgående skibe, som fx direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og –standarder for passagerskibe.

3. Formål og indhold

Hovedformålet med forordningsforslaget er at udvide anvendelsesområdet for fondene i lyset af, at fondenes midler endnu ikke har været udmøntet.

Kommissionen har på baggrund af en høring af erhvervet konstateret en række barrierer for anvendelsen af fondene. For det første giver forordningen i dag kun mulighed for, at fondene kan yde støtte til uddannelse af lønmodtagere i erhvervet, men ikke selvstændige bådførere, som udgør en betydelig del af arbejdsstyrken. For det andet ser erhvervet behov for initiativer, der styrker organiseringen i erhvervet. For det tredje har erhvervet påpeget det potentielt nyttige i tiltag målrettet skibsinnovation og teknisk tilpasning i forhold til miljøkrav.

Forslaget indeholder på den baggrund en udvidelse af kriterierne i forordning 718/1999, artikel 8. Udvidelsen giver herefter medlemsstaterne mulighed for at anvende fondene til, at:

1. iværksætte uddannelsesinitiativer for alle besætningsmedlemmer, der forlader branchen,
2. yde støtte til en styrkelse af erhvervsorganisationer i branchen,
3. tilskynde til øget innovation i forhold til at tilpasse fartøjerne til den teknologiske udvikling af hensyn til miljøet.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal i henhold til TEUF art. 100, stk. 2, høres efter den almindelige beslutningsprocedure. Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har i forslaget ikke forholdt sig til spørgsmålet om nærhedsprincippet. Det er regeringens opfattelse, at forslaget overholder nærhedsprincippet, da en justering af betingelserne for udmøntning af fondene alene kan ske gennem fællesskabslovgivning.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Ikke relevant.

8. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Ikke relevant.

9. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Ikke relevant.

10. Høring

Forslaget blev sendt i høring i skibsfartspolitisk specialudvalg den 18. september 2013 med frist for besvarelse den 25. september. Der er ikke modtaget bemærkninger til forslaget.

11. Generelle forventninger til andre landes holdninger

De andre medlemsstaters holdning til forslaget er endnu ikke kendt.

12. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter generelt tiltag, som bidrager til gennemførelsen af et vel fungerende indre marked, herunder inden for søfart. Endvidere lægger regeringen vægt på at sikre, at de søfarende får mulighed for at udnytte deres kvali-

fikationer i hele EU, således at der ikke opstår barrierer mellem de enkelte medlemslande. Regeringen kan generelt tilslutte sig forslaget.

13. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.