



GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Kommissionens meddelelse om EU's maritime transportpolitik frem mod 2018 - strategiske mål og anbefalinger, KOM (2009) 8

Resumé

Sigtet med meddelelsen er at sikre den fortsatte udvikling og ydeevne for det europæiske maritime transportsystem.

Meddelelsen fokuserer på seks hovedområder: Globaliseringens udfordringer for europæisk skibsfart, fremme af maritime kompetencer, kvalitets-skibsfart gennem særlig fokus på miljø og sikkerhed til søs, øget rolle for EU i internationale fora, forbedringer af forholdene for nærskibstrafik samt øget fokus på forskning og innovation.

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

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 22. januar 2009 fremlagt meddelelsen om EU's maritime transportpolitik frem mod 2018. Dansk sprogversion er modtaget den 26. januar 2009.

Meddelelsen er et resultat af konsultationer med bl.a. medlemslandene og repræsentanter fra skibsfartserhvervet, samt en baggrundsanalyse foretaget for Kommissionen om de fremtidige udfordringer for europæisk skibsfart.

Skibsfart er en vigtig faktor, når det gælder om fortsat at sikre økonomisk vækst og velstand i Europa. Det er således nødvendigt at sikre udviklingen og ydeevnen for det europæiske maritime transportsystem, herunder at sikre stabile økonomiske vilkår og fastholde centrale menneskelige og teknologiske ressourcer i Europa. I meddelelsen præsenterer Kommissionen de primære strategiske mål og indsatsområder for det europæiske maritime transportsystem frem mod 2018.

Meddelelsen beskæftiger sig med følgende hovedtemaer:

1. Europæisk skibsfart på det globaliserede marked

Der skal sikres stabile økonomiske rammebetingelser og gode konkurrencevilkår for europæisk skibsfart, bl.a. ved at fastholde og forbedre den europæiske ramme for tonnage- og indkomstbeskatning samt ret-

ningslinjer for statsstøtte. Derudover skal forhandlinger om liberalisering af den internationale maritime handel fortsættes på alle niveauer.

2. Maritime kompetencer, sømandskab og maritim ekspertise

På grund af den fortsatte knaphed på menneskelige ressourcer inden for de maritime erhverv i Europa er det nødvendigt at fokusere på at øge og forbedre de maritime kompetencer. Det skal bl.a. ske gennem bedre uddannelsesmuligheder for søfarende og andre inden for de maritime erhverv med henblik på at fastholde kompetencerne inden for den maritime klynge. Det skal f.eks. ske gennem etableringen af videregående kurser for søfarende og bedre karrieremuligheder for menige. Derudover skal der fokus på forbedringen af arbejds- og levevilkår til søs bl.a. ved at sikre gennemførelsen af FN's Arbejdsmarkedsorganisations (ILO) konvention fra 2006 om søfarendes arbejdsforhold. Endvidere vil man nedsætte en arbejdsgruppe, der skal undersøge balancen mellem beskæftigelsesvilkårene for søfarende og skibsfartserhvervets konkurrencedygtighed.

3. Kvalitetsskibsfart som en konkurrencefordel

EU har fokus på kvalitetsskibsfart og arbejder for globalt at opnå et ensartet højt niveau, hvor de internationale regler respekteres. Det indgår som et element i kvalitetsskibsfarten, at de klima- og miljømæssige konsekvenser ved skibsfarten skal mindskes, bl.a. ved at støtte det internationale arbejde med at mindske CO₂-udledningen fra skibsfarten og forbedre forholdene i forbindelse med affaldshåndtering og genbrug af skibe. Ligeledes er det centralt, at sikkerheden til søs fortsat øges, bl.a. i forbindelse med sejlads i arktiske områder og gennem bekæmpelse af pirateri. Samtidig skal der etableres et integreret overvågnings- og informationssystem for skibstrafikken i Europa, ligesom man ønsker øget fokus på søtransporten som en vigtig faktor i forhold til Europas energiforsyningsikkerhed.

4. Samarbejde på den internationale scene

Af meddelelsen fremgår det, at EU grundlæggende støtter arbejdet i internationale fora inden for maritim transport, og at EU i den forbindelse bør presse på for at opnå en omfattende international regulering inden for skibsfarten. EU's medlemslande og Kommissionen skal i højere grad koordinere indsatsen, når der arbejdes i internationale fora, såsom FN's Søfartsorganisation (IMO). Bl.a. foreslås det, at EU får observatørstatus i og gerne fuldt medlemskab af IMO. Det foreslås også, at det undersøges, om der kan laves en mere effektiv mekanisme for hurtigere ratifikationer af IMO-aftaler.

5. Bedre udnyttelse af mulighederne for nærskibstrafik og søtransport af gods og passagerer

Større økonomisk integration mellem EU's egne medlemslande og EU og dets nabolande vil øge behovet for nærskibstrafik. Potentialet for nærskibstrafikken skal derfor udnyttes, hvilket bl.a. skal ske gennem

etableringen af et europæisk søtransportområde uden barrierer, som fjerner unødvendige administrative hindringer for den fulde udnyttelse af nærskibstrafikken. Infrastrukturen i havnesektoren skal desuden forbedres, så forbindelserne mellem sø og land og den videre tilknytning mellem havneområder og opland optimeres.

6. Europa som verdens førende inden for forskning og innovation

Den europæiske skibsfarts konkurrencedygtighed og evnen til at møde de mange udfordringer afhænger i vid udstrækning af indsatsen inden for innovation og teknologi. Det er derfor nødvendigt, at der fokuseres på forskning, teknologi og udvikling inden for bl.a. skibsdesign, energi-effektivitet og IT-løsninger for skibsfarten.

Meddelelsen er foreløbigt sat på dagsorden for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 30.-31. marts 2009 med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europaparlamentet har endnu ikke udtalt sig i sagen.

3. Nærhedsprincippet

Da der er tale om en meddelelse, er en vurdering af nærhedsprincippet ikke relevant. Hvis meddelelsen eventuelt udmøntes i konkrete tiltag, vil der ske en vurdering af nærhedsprincippet.

4. Gældende dansk ret

Da der er tale om en meddelelse, hvor der ikke sker udmøntning i konkrete forslag til retsakter, har den ikke konsekvenser for gældende dansk ret. Det samme gælder i øvrigt eventuelle rådskonklusioner.

5. Høring

Forslaget har været i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål. Der er modtaget høringssvar fra Danske Havne, Danske Maritime, Danmarks Rederiforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Danske Regioner og Danmarks Skibsmæglerforening. Høringssvarene er generelt positivt indstillet over for meddelelsen, og mange har fremhævet områder, som man fandt af særlig positiv betydning. Derudover kan følgende betragtninger fra høringssvarene nævnes:

Danske Havne

Danske Havne tager afstand fra meddelelsens forslag om at graduere havneafgifterne for at belønne mere miljøvenlig transport, da central regulering af havneafgifter ikke er i overensstemmelse med den markedsbaserede drift af havnene, der eksisterer i Danmark.

Danske Havne mener, at der bør fokuseres på at tilvejebringe investeringer til havne, hvor der er potentiale for at modtage og afskibe gods fra

de mest overbelastede havne, således at de overbelastede havne bliver aflastet, og fleksibiliteten i det europæiske transportnet forstærkes.

Danske Havne ønsker desuden øget opmærksomhed på søtransportens betydning for energiforsyningen til EU, herunder konkrete initiativer til etablering af havneterminaler til modtagelse af flydende naturgas (LNG).

Danske Havne understreger vigtigheden af at være realistisk i forhold til at opnå en ”god økologisk tilstand” i havneområder i henhold til visse miljødirektiver, idet der er stor menneskelig aktivitet i havneområderne, og det derfor er vanskeligere at opnå en god miljøtilstand.

Danske Maritime

Danske Maritime påpeger, at meddelelsen i for høj grad lægger op til gennemførelsen af EU-regulering for skibsfarten på områder, hvor der endnu ikke er opnået global enighed. Danske Maritime er uenig i Kommissionens betragtning om, at EU bør have observatørstatus eller medlemskab af IMO, da man frygter, at søfartsnationerne i EU vil miste indflydelse på IMO-reguleringen.

Danmarks Rederiforening

Rederiforeningen fremfører, at det er essentielt at undgå protektionistiske tiltag og krav. Dette gælder også bl.a. i forhold til beskæftigelse af EU-søfarende og den foreslåede arbejdsgruppe, der skal se på balancen mellem vilkår for beskæftigelse af EU-søfolk og erhvervets konkurrencedygtighed. Protektionistiske tiltag må forventes at føre til udflagning.

Rederiforeningen understreger, at EU-tiltag på områder, hvor IMO-forhandlinger slår fejl, skal være flagneutrale af hensyn til konkurrenceevnen. Samtidig bør der heller ikke være en automatik mellem et eventuelt manglende resultat ved klimatopmødet i København i december 2009 og regionale EU-tiltag.

Rederiforeningen mener desuden, at forslaget om at undersøge en mere effektiv mekanisme for hurtigere ratifikationer af IMO-aftaler ikke er aktuelt. Der synes ikke at være grund til at tro, at der er behov for at erstatte den flagbaserede ratifikation med en ratifikation baseret på de lande, hvor flådens ejere har hjemsted. Rederiforeningen kan ikke tilslutte sig erklæringen om, at EU generelt skal samordne sin indsats i internationale fora.

Rederiforeningen peger endelig på visse formuleringer i meddelelsen, som man finder uklare, og som man ønsker yderligere præciseret, herunder bl.a. EU-harmonisering af dokumenter, som man mener i nogle tilfælde kan være fornuftig men ikke i andre.

Dansk Industri

Dansk Industri kan ikke støtte tanken om en øget rolle for EU i internationale fora, såsom IMO, da man mener, at reguleringen af søtransport fortsat bør tage sit udgangspunkt i et globalt perspektiv.

Fagligt Fælles Forbund - 3F

3F finder, at loven om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) går imod intentionerne i Kommissionens meddelelse om at sikre livslange karriereforløb for officerer og menige samt forbedre søfartens image. Man hilser derfor Kommissionens initiativ om at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal se på balancen mellem vilkårene for EU-søfarende og initiativer til fremme af den europæiske flådes konkurrencevilkår, velkommen.

6. Andre landes holdninger

Under de indledende forhandlinger i rådsregi har flere lande stillet sig positive over for Kommissionens meddelelse. Flere lande har endvidere tilkendegivet, at de er skeptiske over for forslaget om EU-medlemskab af IMO.

7. Foreløbig dansk holdning

Fra dansk side hilser man meddelelsen velkommen og bakker op om sigtet med fremadrettet at styrke det europæiske maritime transportsystem, herunder konkurrenceevnen med fokus på vækst for kvalitetsskibsfart. Det er efter dansk opfattelse essentielt at skabe stabile økonomiske rammebetingelser og gode konkurrencevilkår for europæisk skibsfart, fremme de maritime kompetencer i Europa og forbedre miljøet og sikkerheden til søs. Danmark ønsker, at fokus på kvalitetsskibsfart som en konkurrencefordel fastholdes og øges fremadrettet.

Det er positivt, at Kommissionen grundlæggende anerkender, at regeldannelsen for skibsfart bør være global. Det er en fordel for Danmark både som flagstat og som kyststat. I meddelelsen nævnes det både direkte og indirekte, at yderligere EU-regulering bør overvejes på enkelte områder. Danmark er generelt af den opfattelse, at fokus bør være på at sikre vedtagelsen af global regulering. Desuden er det en prioritet at sikre en effektiv implementering af den eksisterende europæiske og globale regulering. Herudover er det væsentligt at undgå protektionistiske tiltag eller ensidige reguleringer, der kan føre til udflagning.

Danmark er skeptisk over for forslaget om, at EU skal have observatørstatus og eventuelt medlemskab af IMO. Der synes ikke at være en reel merværdi forbundet med EU-observatørstatus eller medlemskab af IMO, hvor der allerede i dag sker en EU-koordination mellem medlemslandene forud for møder i IMO. Desuden er det uklart, hvilke konsekvenser et EU-medlemskab af IMO vil få for den juridiske kompetencefordeling mellem EU og medlemslandene. Som et minimum bør de juridiske og politiske konsekvenser af en sådan ændring derfor undersøges grundigt, inden der træffes beslutninger. Kommissionen har allerede på nuværende tidspunkt observatørstatus i IMO.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Da der er tale om en meddelelse, hvor der ikke sker en udmøntning i forslag til retsakter, har den ikke i sig selv lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

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

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

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

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.