

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

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 205)
transportministerråd
(Offentligt)

TRU, Alm. del - bilag 202

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg og deres stedfortrædere Bilag Journalnummer Kontor

1 400.C.2-0 N.1
20. november

1998

Med henblik på mødet i Folketingets Europaudvalg den 27. november 1998 fremsendes vedlagt Erhvervsministeriets notat vedrørende punkterne 5, 6 og 16 der forventes optaget på dagsordenen for rådsmøde (transportministre) den 30. november - 1. december 1998.

**Notat til Folketingets Europaudvalg
vedrørende rådsmøde (Transport) den 30. nov. - 1.
dec. 1998**

5. Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv ____s.2 82/714/EØF om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje, KOM(97) 644

6. Forslag til Rådets forordning om en kapacitetspolitik ____s.4

for EF's indlandsflåder til fremme af vandtrans- porten, KOM(1998)541

16. Kommissionens meddelelse om en fælles politik om be- ____s.6 manding af fast passager- og færgesejls i og mellem medlemsstaterne

- Forslag til Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejls)
- Forslag til Rådets direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af passagerfartøjer og færger i rutefart mellem medlemsstaterne, KOM (1998)251

1. Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 82/714/EØF om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje, KOM(97) 644

1. Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 84, stk. 2, har Kommissionen den 22. december 1997 fremlagt et forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 82/714/EØF om indførelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje. Direktivet kan vedtages med kvalificeret flertal efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Direktivforslaget er sat på dagsordenen for rådsmødet (Transport) den 1. december 1998 til orienterende drøftelse.

Sigtet med direktivforslaget er at tilpasse direktiv 82/714/EØF til den tekniske udvikling for at højne sikkerheden og fremme transport ad indre vandveje, som er en miljøvenlig transportform.

Direktivet definerer indre vandveje som de europæiske floder og kanaler, der er listet i direktivets bilag I. Ingen danske farvande er medtaget i listen. Danske farvande er således hverken omfattet af det oprindelige direktiv eller det nu foreliggende ændringsforslag. Danmark har derfor ikke gennemført det oprindelige direktiv. Tilsvarende har man med breve af den 5. marts og 10. november 1998 meddelt Kommissionen, at Danmark ej heller gennemfører det kommende ændringsdirektiv.

Direktivforslaget gælder for skibe med en længde over 20 meter, men ikke for færger, fritidsfartøjer på under 24 meter, myndighedsfartøjer, orlogsfartøjer og søgående fartøjer, som midlertidigt befinder sig på indre vandveje.

Europa-Parlamentet bifalder i det store hele Kommissionens forslag idet man finder det særdeles hensigtsmæssigt at de nye forskrifter baseres på det såkaldte "Rhin-regulativ" fra 1995. Dette stemmer overens med både sagkyndiges vurdering og internationale standarder, og det vil gøre de associerede landes tilslutning til forslaget lettere. Europa-Parlamentets ændringsforslag er indarbejdet i den foreliggende tekst.

2. Gældende dansk ret

Danmark har regler for konstruktion, udrustning mv. af søgående fartøjer, men ikke lempeligere regler for fartøjer, der udelukkende sejler på indre vandveje.

3. Høring

Da Danmark ikke er omfattet af direktivet, har ingen organisationer været hørt om forslaget.

4. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Direktivforslaget har ingen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Så vidt vides findes der ingen danske skibe, der udelukkende sejler på indre vandveje, som disse er defineret i direktivet. Da direktivet ydermere ikke er til hinder for, at søgående danske skibe kan anløbe flod- og kanalhavne i Europa, skønnes direktivet at være uden samfunds-økonomiske konsekvenser for Danmark.

6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Direktivforslaget har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.

2. Forslag til Rådets forordning om en kapacitetspolitik for EF's indlandsflåder til fremme af vandtransporten, KOM(1998)541

1. Baggrund og indhold

Kommissionen udsendte den 3. november 1997 en beretning om kapacitetstilpasningen af indlandsskibsfarten, KOM (97)555. Af beretningen fremgik det, at Kommissionen ville komme med et forslag til rådsforordning, der bl.a. viderefører ordningen "gammel for nyt" efter den 28. april 1999 og nedsætter kompensationsforholdet mellem "gammelt" og "nyt".

"Gammel for nyt" ordningen blev iværksat ved Rådets forordning 1101/89 for at bremse investeringerne i nye fartøjer, der kan sejle på indre vandveje, f.eks. flodpramme. Ordningen indebærer, at der er fastsat et kompensationsforhold for, hvor megen gammel tonnage, der skal ophugges, når man tager ny tonnage i brug. Alternativt, hvor meget, der skal indbetales til ophugningsfondene, når man tager ny tonnage i brug og ikke samtidigt ophugger gammel tonnage.

Ophugningsfondene blev i 1989 forhåndsfinansieret af de berørte medlemsstater i form af rentefri lån. Disse lån er ved at være tilbagebetalt af operatørerne indenfor indlandsskibsfarten. Endvidere har fondene fået indtægter efter "gammel for nyt" ordningen fra de operatører, der har indsat ny tonnage uden at ophugge gammel tonnage.

"Gammel for nyt" ordningen foreslås videreført i en begrænset periode på højst 4 år. I denne periode skal der ske en gradvis nedtrapning af kompensationen. Endvidere etableres der efter denne periode en overvågningsmekanisme, som skal sikre, at den strukturelle sanering ikke får uønskede virkninger på markedet. Hvis der opstår alvorlige markedsforstyrrelser, kan "gammel for nyt" ordningen reaktiveres i en begrænset periode, eller der kan træffes særforanstaltninger, således at en ejer af fartøjer, der trækkes ud af den aktive flåde, modtager ophugningspræmie.

De berørte medlemsstater opretter hver en fond til samordning og fremme af EF's indlandsflåder. Disse fonde bygger på de eksisterende fonde og får mulighed for at udnytte eventuelle restmidler fra de struktursaneringsforanstaltninger, der blev etableret ved forordning 1101/89.

Endvidere har Kommissionen udsendt et udkast til kommissionsforordning, der fastsættes en række gennemførelsesbestemmelser til rådsforordningen. Kommissionsforordningen vil blive vedtaget, når rådsforordningen er vedtaget.

2. Gældende dansk ret

Danmark har ikke nogen indre vandveje. Danmark har således ingen lovregler på området og heller ikke nogen ophugningsfond, som omhandlet i Rådets forordning nr. 1101/89.

3. Høring

Forordningsforslagene har været sendt i høring i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor erhvervets parter er repræsenteret. Skibsværftsforeningen har givet en positiv tilbagemelding. De øvrige hørte organisationer har ikke afgivet noget høringssvar.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forordningsforslaget vil, når det er vedtaget, blive umiddelbart gældende i Danmark. Det vil ikke give nogen statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forordningsforslaget har ingen samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

6. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

3. Kommissionens meddelelse om en fælles politik om bemanning af fast passager- og færgesejls i og mellem medlemsstaterne

- Forslag til Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotageejls)

- Forslag til Rådets direktiv om bestemmelser vedrørende bemanning af passagerfartøjer og færges i rutefart mellem medlemsstaterne, KOM (1998)251

1. Baggrund og indhold

Kommissionen udsendte i april 1998 en meddelelse om en fælles politik om bemanning af de færges, som sejler i indenrigsfart (cabotage) og i fast fart mellem havne i forskellige EU-lande. Til meddelelsen er der knyttet to forslag:

- et forslag til ændring af cabotageforordningen og
- et nyt direktivforslag vedrørende sejls mellem forskellige EU-lande.

De foreslåede tiltag skal efter Kommissionens opfattelse fremme beskæftigelsen af EU-søfarende. Forslagene har hjemmel i traktatens artikel 84, stk. 2 og kan vedtages med kvalificeret flertal efter samarbejdsproceduren i artikel 189 C.

Ad Ændring af Rådets forordning nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotageforordningen)

Den eksisterende cabotageforordning fra 1992 indebærer en gradvis liberalisering af markedsadgangen for EU-skibe i andre EU-lande end flagstaten. Efter 1992-forordningen skal Kommissionen fremlægge et forslag til afløsning af særordningen for ø-cabotage, hvor markedsadgangen er undergivet visse betingelser. Ved sejls mellem øer samt mellem øer og fastland er det således værtslandet (EU-havnestaten), som har kompetencen i spørgsmålet om besætningernes størrelse, nationalitet mv. Det er en fravigelse af flagstatsprincippet, der mere generelt gælder ved andre typer af cabotage.

Ifølge forslaget til ændring af cabotageforordningen skal krav til besætningens størrelse og nationalitet m.v. nu fastsættes af det EU-land, hvis flag skibet fører. Værtslandet får dog mulighed for at fastholde krav om, at besætningen på passagerskibe og cruiseskibe i såvel ø- som fastlandscabotage (sejls mellem havne på en medlemsstats fastland) skal være EU-borgere. Endvidere foreslås det, at besætningsmedlemmer fra tredjelande om bord på sådanne EU-skibe skal behandles som bosiddende i EU, for så vidt angår arbejdsretlige forhold. Her skal flagstatens regler finde anvendelse. Det gælder også, når cabotagen udføres i skibets eget land. Herved ændres cabotageforordningen til også at regulere retten til markedsadgang for nationale fartøjer i deres egen flagstat.

For skibe under 650 BT bevarer værtslandet muligheden for at regulere alle bemanningsspørgsmål på andre EU-skibe.

Cabotageforslaget træder i kraft umiddelbart efter offentliggørelsen.

Ad Direktivforslag vedrørende bemanning af passagerfartøjer og færges i rutefart mellem medlemsstaterne

Kommissionen har oplyst, at spørgsmålet om tredjelandets skibes muligheder for at sejle med besætninger på "lavere" lønvilkår mv. mellem to EU-lande, hidtil har været reguleret ved faglige aktioner. Denne ordning afløses nu af et direktivforslag om bemanning af passagerskibe i international fart mellem medlemslandene.

Direktivforslaget indfører krav til bemanningen ved fast passagersejlad og kombineret passager/fragtsejlad mellem EU-lande. Forslaget omfatter såvel EU- som tredjelandes skibe og indebærer derfor for tredjelandes skibe et indgreb i flagstatens kompetence. Forslaget retter sig kun mod tredjelandes søfarende, mens EU-søfarendes forhold ikke reguleres.

Tredjelandes søfarende på tredjelandes skibe skal omfattes af værtslandets (EU-havnestatens) regulering af

- maksimal arbejdstid og minimal hviletid,
- minimalt antal betalte fridage pr. år,
- mindsteløn, herunder overtidbetaling,
- sikkerhed, sundhed og hygiejne på arbejdspladsen,
- beskyttelsesforanstaltninger med hensyn til arbejds- og ansættelsesvilkår for gravide kvinder og kvinder, der lige har født samt for børn og unge,
- ligebehandling af mænd og kvinder, samt andre bestemmelser vedrørende ikke-forskelsbehandling og
- foranstaltninger til hjemsendelse af besætningsmedlemmer og betaling af ikke erlagt løn samt sociale bidrag i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens.

Tredjelandes søfarende ansat på EU-skibe skal sidestilles med personer, der har bopæl i flagstaten, og skal omfattes af flagstatens regler på de anførte områder.

Disse krav gælder, uanset om de følger af lov eller overenskomst, som det er tilfældet i Danmark. Kommissionen henviser i meddelelsen til udstationeringsdirektivet (direktiv 96/71/EF), men direktivforslaget er ikke helt identisk hermed. Som eksempel kan nævnes, at én bestemt overenskomst skal lægges til grund ved fastsættelse af arbejdsvilkårene for besætningen. En sådan udvidelse af anvendelsesområdet for overenskomster blev ikke accepteret efter udstationeringsdirektivet, der i øvrigt undtager søfart.

Overtrædelser af bestemmelserne skal sanktioneres. Det gælder også de forhold, der er reguleret via overenskomster.

Efter forslaget er der tale om minimumskrav, hvor der kan aftales en bedre beskyttelse af arbejdstageren.

Medlemsstaterne skal opfylde direktivets bestemmelser 24 måneder efter direktivets ikrafttræden.

2. Gældende dansk ret

Cabotageforordningen er umiddelbart gældende i Danmark.

Herudover reguleres de i forslagene omhandlede forhold i Lov om Dansk Internationalt Skibsregister, Sømandsloven og Lov om skibes sikkerhed m.v., Lov om Lønmodtagernes Garantifond, Lov om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til beskæftigelse og barselsorlov, Lov om lige løn til mænd og kvinder samt i forskrifter udstedt i medfør af disse love.

3. Høring

Forslagene har været sendt i høring to gange, senest i november 1998.

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening og Rederiforeningen for mindre Skibe er modstandere af direktivforslaget, idet det er i strid med en liberal skibsfartspolitik. Foreningerne finder, at sådanne tiltag er uforenelige med gældende skibsfartsaftaler og frygter modreaktioner fra tredjelande uden for EU. Endvidere er rederne yderst betænkelige ved EU's forsøg på eksteritorial regulering. Rederiforeningerne er af principielle grunde imod forslaget til ændring af cabotageforslaget, da det fortsat indebærer en fravigelse af flagstatsprincippet og i øvrigt nu også regulerer markedsadgangen for nationale passagerskibe. Rederiforeningen er dog indstillet på at lade cabotageforslaget indgå som et led i et kompromis, hvis der kommer væsentlige indrømmelser på direktivforslaget.

SID, RBF og Sørestaurationsforeningen støtter direktivforslaget, men er imod cabotageforslaget, idet man ønsker at bevare den nuværende særordning, hvor værtsstaten kan træffe bestemmelse om besætningens størrelse, nationalitet mv. ved ø-cabotage. SID fremhæver endvidere, at direktivforslaget vil være en naturlig udvikling af det indre arbejdsmarked og afviser, at rederier fortsat skal kunne sejle i nationale EU-farvande efter fjernøstlige forhold, idet man ikke finder en sådan særbegunstigelse sagligt begrundet.

Dansk Navigatorforening ser positivt på hovedsigtet med forslagene om at fremme EU-beskæftigelse, der efter foreningens opfattelse også vil indebære en naturlig kvalitetssikring af passager- og færgefarten mellem medlemsstaterne. Foreningen kan støtte cabotageforslaget, men er vedrørende direktivforslaget betænkelig overfor de eventuelle skibsfartspolitiske problemer og ønsker derfor en tilpasning af forslaget, som medfører en begrænsning af mulige skadevirkninger.

Metal Søfart og Maskinmestrenes Forening stiller sig afvisende overfor direktivforslaget, der på afgørende punkter griber ind i flagstatens kompetence og bryder med den danske skibsfartspolitik. Man finder derfor, at der er risiko for modforanstaltninger. I øvrigt er man modstander af, at forslaget bryder med den danske aftalemodel. Vedrørende cabotageforslaget kan en accept af dette indgå som et kompromis, hvis der kommer væsentlige indrømmelser på direktivforslaget.

Finansministeriet og Arbejdsministeriet har givet udtryk for, at direktivforslaget ikke er i overensstemmelse med dansk arbejdsmarkedspolitik, idet det udvider anvendelsesområdet for overenskomster i strid med den danske aftalemodel.

4. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Ændringen af cabotageforordningen er umiddelbart gældende. Direktivforslaget vil kræve ændringer i bl.a. Lov om Lønmodtagernes Garantifond, Sømandsloven og forskrifter udstedt i medfør af Lov om skibes sikkerhed. Herudover kan direktivforslaget indebære øgede sociale udgifter til tredjelandes søfarende for det offentlige.

5. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Direktivforslaget vil medføre merudgifter for de rederier, der anvender tredjelandes arbejdskraft, som ikke er omfattet af danske overenskomster. Konsekvenserne på det skibsfartspolitiske område vil afhænge af omverdenens reaktion.

6. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Sagen har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg den 12. juni 1998. Notat om sagen er sendt til Europaudvalget den 8. juni 1998.

(Løbenr. 3767)