



Meddelande om europeisk sjöfartsstrategi fram till 2018

Näringsdepartementet

2009-03-03

Dokumentbeteckning

KOM (2009) 8 slutlig

Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska Ekonomiska och Sociala kommittén och Regionkommittén - Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018

Sammanfattning

Syftet med meddelandet är att presentera centrala strategiska mål för Europas sjötransportsystem fram till 2018. I meddelandet identifieras centrala områden där åtgärder på EU-nivå kommer att stärka sektorns konkurrenskraft samtidigt som miljöprestanda och sjösäkerhet förbättras

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Kommissionen har genomfört en strategisk översyn av sjöfartssektorn och identifierat följande behov:

- Det är av centralt intresse för EU att åstadkomma och upprätthålla stabila och förutsägbara globala konkurrensvillkor för sjöfarten och andra sjöfartsrelaterade branscher.
- Tydliga, stabila och konkurrenskraftiga EU-ramar för tonnagebeskattning, inkomstbeskattning och statligt stöd bör upprätthållas och i tillämpliga fall förbättras. Åtgärder för att stödja mer miljövänliga sjötransporter, teknisk innovation liksom karriärmöjligheter för sjöfolk samt ökad yrkeskunskap bör möjliggöras.

- Det behövs kraftfulla åtgärder för att stödja rättvisa internationella handelsvillkor på sjöfartsområdet och rättvisa villkor för tillträde till marknaderna. EU bör intensifiera dialogen om och utveckla de bilaterala avtalen med centrala handels- och sjöfartsparter, samt dialogen inom Världshandelsorganisationen (WTO).

- Det bör göras åtaganden om åtgärder för kvalitetssjöfart vilket innebär ett samarbete för att åstadkomma rättvisa konkurrensvillkor för sjötransporter. Detta ska ske genom att se till att internationella bestämmelser iakttas globalt.

- Kommissionen kommer att fortsätta övervaka marknadsvillkoren och inta en ledande ställning för att främja en harmonisering av de materiella konkurrensbestämmelserna globalt.

- Principen om ”verkligt samband” mellan ett fartyg och den stat fartyget är registrerat i som fastställs i FN:s havsrättskonvention, bör vara central för de internationella ansträngningarna för att uppnå målen om en hållbar utveckling.

Kommissionen har genomfört en omfattande konsultationsprocess med näringsens aktörer och medlemsstaterna. Meddelandet presenterades den 27 januari 2009.

1.2 Förslagets innehåll

Syftet med meddelandet är att presentera en strategi för Europas sjöfartspolitik fram till och med 2018. Målen är bland annat en säker, trygg och effektiv inomeuropeisk och internationell sjöfart på rena hav och ökad konkurrenskraft på världsmarknaden för EU:s sjöfartsindustri och sjöfartsrelaterade branscher.

Nedan följer de områden inom vilka kommissionen avser vidta åtgärder för att uppnå målet fram till 2018.

1. Det finns en risk för att den ökande *bristen på kvalificerat sjöfolk, befäl och manskap* både till lands och till sjöss leder till att det inte kommer att finnas tillräckligt med personal för att upprätthålla den europeiska sjöfartsindustrins konkurrenskraft. EU bör därmed framhålla att sjöfartsyrkene är attraktiva genom att vidta åtgärder som bland annat syftar till att:

- främja livslånga karriärmöjligheter,
- förbättra sjöfartens och sjöfartskarriärernas image,
- stödja arbete för rättvis behandling av sjöfolk, och

- vidta förenklingsåtgärder för att minska den administrativa bördan. Kommissionen framhåller att det är viktigt med en balans mellan sysselsättningsvillkoren för EU:s sjöfolk och EU-flottans konkurrenskraft.

2. *Insatser för att förbättra miljöresultaten* i sektorn måste fortsätta och kommissionen, medlemsstaterna och EU:s sjöfartsindustri bör samarbeta för att uppnå det långsiktiga målet, dvs. en sjöfart utan avfall och utsläpp. I det syftet bör de främsta prioriteringarna bland annat vara:

- minska utsläppen av växthusgaser,
- arbeta aktivt inom IMO,
- se till att medlemsstaterna kan åstadkomma ett gott miljötillstånd i marina vatten som omfattas av deras suveränitet och jurisdiktion senast 2020,
- skärpa EU:s lagstiftning om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och fartygsgenererade lastrester,
- arbeta för bättre nedmontering av fartyg,
- främja alternativa bränslelösningar i hamnar, och
- främja ett europeiskt miljöledningssystem för sjötransporter.

3. Mot bakgrund av bland annat flottans tillväxt kommer det att bli ett ökat tryck på *sjösäkerheten*. EU och medlemsstaterna bör bl.a. prioritera följande:

- snabbt genomföra åtgärderna i tredje sjösäkerhetspaketet,
- intensifiera det internationella samarbetet, och
- uppmärksamma utmaningar som följer av extrema sjöfartsförhållanden.

4. Det arbete som har påbörjats för att införa omfattande skyddsåtgärder mot bland annat terrordåd, piratverksamhet och väpnade rån till sjöss bör fortsätta.

5. Kapaciteten i EU:s sjötransportsystem bör förbättras genom en ökad informations integrering som möjliggör identifiering, övervakning, spårning och rapportering av fartyg till sjöss. Detta skulle utgöra en del av initiativet e-sjöfart och utvecklas till ett integrerat EU-system för e-tjänster på de olika nivåerna i transportkedjan.

6. Sjötransporter ska betraktas som en del av *EU:s strategi för diversifiering av transporttrutter och av energikällor*. Den flotta som transporterar

7. Kommissionen och medlemsstaterna har goda förutsättningar att bidra till förändringar för att åstadkomma ett *omfattande internationellt regelverk för sjöfarten* genom att bland annat arbeta för att det inrättas en mekanism som garanterar att alla flagg- och kuststater i världen genomför och tillförsäkrar efterlevnaden av internationella regler.

8. Den rätta kombinationen av åtgärder för att se till att *hamnarna kan fungera som effektiva knutpunkter* bör sökas. Detta kräver ny infrastruktur och ett bättre utnyttjande av befintlig kapacitet genom ökad produktivitet i hamnarna. De främsta prioriteringarna bör bland annat vara att:

- inrätta ett verkligt europeiskt sjötransportområde utan hinder,
- tillhandahållande av hamntjänster i enlighet med principerna om rättvis konkurrens, finansiell insyn, icke-diskriminering och kostnadseffektivitet samtidigt som kraven på säkerhet, skydd och hållbar tillväxt uppfylls,
- lämpliga villkor för att locka investeringar till hamnsektorn, och
- stärka EU:s strategi för sjömotorvägar.

9. Inom sjöfartsindustrin finns stort utrymme för att förbättra fartygens energieffektivitet, minska deras miljöpåverkan, minimera riskerna för olyckor och skapa bättre välfärd till sjöss. Detta styrs i stor utsträckning av *forskning och innovation som måste uppmuntras ytterligare* och resultaten från dessa innovationer måste tillvaratas.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Meddelandet är ett strategiskt dokument men innehåller inte några förslag som medför direkta konsekvenser för svensk lagstiftning. De eventuella förslag som kan komma som en följd av meddelandet kan få konsekvenser för svensk lagstiftning. Dessa bedöms i så fall i ett senare skede.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Meddelandet innehåller inte några konkreta förslag till åtgärder som påverkar den svenska statsbudgeten.

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen stödjer i stort inriktningen i kommissionens meddelande. Förslaget är viktigt inte minst mot bakgrund av den senaste tidens ekonomiska nedgång som drabbat sjöfartssektorn hårt – i likhet med flera andra sektorer. Meddelandet innehåller dessutom en tydlig inriktning för arbetet med att skapa stabila och konkurrenskraftiga förutsättningar för den europeiska maritima sektorn och skapar därmed en tydlig inriktning för det fortsatta arbetet inom unionen. Bland de särskilt viktiga områdena återfinns bl.a. behovet av att stärka forskning och utveckling, att klara kompetensförsörjningen för sektorn, effektivisering av transportsystemet, stärkt sjösäkerhet, minskad miljöpåverkan samt att skapa stabila och konkurrenskraftiga förutsättningar för europeisk sjöfart.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Den överväldigande majoriteten av medlemsstaterna är positiva till kommissionens förslag.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har inte varit ute på remiss. Däremot har en hearing om meddelandet ägt rum på Näringsdepartementet den 19 februari. Vid hearingen framkom i övrigt följande synpunkter och kommentarer.

I huvudsak var de närvarande positiva till meddelandet, även om det finns en viss osäkerhet över hur kommissionen kommer att gå vidare med olika delar i förslaget. Den huvudsakliga inriktningen i meddelandet gavs dock ett tydligt stöd. *Sveriges redarförening* (SRF) angav bl.a. att meddelandet lägger grunden för ett långsiktigt arbete inom EU med att skapa stabila och konkurrenskraftiga förutsättningar för europeisk sjöfart under den kommande tioårsperioden. Åtgärderna är särskilt angelägna med tanke på att konjunkturedgång, precis om kommissionen tar upp i meddelandet, är mycket kännbar för sjöfartsnäringen och att det behövs stabila förutsättningar för att långsiktiga satsningar och för att den europeiska sjöfartsnäringen ska vara konkurrenskraftig när konjunkturen vänder.

SRF, SEKO och Sjöbefälsförbundet pekade också på att det finns en stor brist på kvalificerat sjöfolk, även om konjunktur nedgången tillfälligtvis minskat bristen. *SEKO* framhöll även behovet av att tydliggöra den sociala dimensionen i arbetet, samt åtgärder för att öka sjöfartens attraktivitet, inte minst i ljuset av ombordanställda i flera hamnar inte tillåts gå i land beroende på rådande säkerhetsbestämmelser. En viss oro för att sysselsättningsvillkoren för EU:s sjöfolk skulle äventyras framfördes. *Transportindustriförbundet* framförde att säkerhetsaspekterna (security) behöver beaktas i hela kedjan för att det ska få avsedd effekt.

Skogsindustrierna och Sveriges Hamnar framhöll vikten av den inom EU beslutade konsekvensanalysen av IMO:s beslut om att införa strängare regler för utsläpp av SO_x och NO_x, samt att det är angeläget att ett system för handel med utsläppsrätter för CO₂ blir globalt och inkluderar så väl sjö som landsidan.

Vidare framhölls bl.a. vikten av forskning och utveckling, behovet av ökad effektivitet i hamnarna, konkurrensneutralitet mellan transportslagen, behovet av en infrastruktur som stödjer de större transportnodernas förutsättningar att klar av flödet av gods mellan land och sjö, samt att EU:s och det internationella regelverk på sjösäkerhetsområdet är utvecklat och fokus bör nu i första hand ligga på att tillförsäkra implementering och efterlevnad.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Kommissionen har inte redovisat någon rättslig grund eftersom meddelandet inte innehåller några förslag till rättsakter.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

-

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Behandlingen av meddelandet pågår i transportrådsarbetsgruppen. Målet är att anta slutsatser om meddelandet i samband med TTE-rådet i mars 2009.

-