

**NOTAT TIL
FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

**Samlet aktuelt notat vedr. Rådsmøde (Søtransport) den 27. marts
2006.**

Dagsordenspunkt 4: Indre vandveje..... 2

Dagsordenspunkt 4: Indre vandveje

- a) Meddelelse fra Kommissionen om fremme af transport ad indre vandveje ”NAIADES”. Et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje
- b) Højniveaumøde i Wien den 14. – 15. februar 2006 om navigation på indre vandveje.

Resumé

Kommissionen vil på rådsmødet (Transport, Energi og Telekommunikation) den 27. marts 2006 præsentere en meddelelse om fremme af transport ad indre vandveje. Sigtet med meddelelsen er at styrke indlandsskibsfarten ved at fjerne en række hindringer og forbedre rammevilkårene. Meddelelsen har primært relevans for medlemslande, der har indre vandveje. Danmark har ingen indre vandveje. Meddelelsen forventes derfor ikke at have statsfinansielle, lovgivningsmæssige eller samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark.

Formandskabet vil desuden orientere om resultatet af et højniveaumøde i Wien den 14.-15. februar om navigation på indre vandveje.

1. Baggrund og indhold

Godstransporten på de europæiske veje må forventes fortsat at stige med overbelastning af vejnettet og en stigende forurening til følge. Der er derfor konkurrencemæssige og miljømæssige gevinster at hente ved at overflytte en del af godstransporten til de indre vandveje i Europa. Hvis indlandsskibsfartens fulde potentiale skal realiseres, skal en række forhindringer dog ryddes af vejen, og rammevilkårene forbedres. Det er på den baggrund, at Kommissionen fremsætter sit forslag til handlingsprogram om fremme af transport ad indre vandveje. Ifølge forslaget skal der endvidere etableres støtteprogrammer og retningslinier for disse.

Deltagerne i højniveaumødet i Wien 14. – 15. februar 2006 var udover europæiske flodstater – herunder både EU medlemslande og ikke EU medlemslande – også flere internationale flodkommissioner, FN's Økonomiske Kommission for Europa, mellemstatslige organisationer samt erhvervsorganisationer.

Konklusionen på mødet var støtte til EU-Kommissionens forslag til et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje, og EU blev anmodet om at koordinere det fortsatte arbejde med at implementere handlingsprogrammet. Det blev dog samtidig understreget, at subsidiaritetsprincippet skal respekteres. Endvidere skal både EU og flodstaterne arbejde for, at de nødvendige finansielle midler tilvejebringes til programmets implementering. Endelig skal miljøbeskyttelse indgå som et vægtigt element i fremtidige projekter vedrørende udviklingen af indlandsskibsfarten.

Mødets konklusioner har primært relevans for de europæiske lande, der har indre vandveje. Danmark har ingen indre vandveje.

2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig i sagen.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen forholder sig ikke særskilt til nærhedsprincippet i meddelelsen. De europæiske indre vandveje er dog af natur internationale og må derfor også reguleres internationalt frem for nationalt. Der eksisterer af samme grund allerede en række internationale aftaler om de europæiske indre vandveje.

Regeringen finder på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt.

4. Gældende dansk ret

Danmark har ingen indre vandveje, hvorfor der ikke er gældende danske regler på området.

5. Høring

Det er ikke skønnet nødvendigt at sende meddelelsen i høring.

6. Andre landes holdninger

På arbejdsgruppemødet (søfart) den 10. marts 2006 blev meddelelsen mødt med overvejende positive tilkendegivelser. Kommissionen oplyste på mødet, med hensyn til de statsstøtteforslag, der fremgår af handlingsprogrammet, at der ikke vil blive tale om EU-midler, men alene midler fra de medlemslande, der har indre vandveje. Kommissionen ville blot udarbejde retningslinier for statsstøtten på området.

7. Foreløbig dansk holdning

Meddelelsen har primært relevans for medlemslande, der har indre vandveje. Danmark har ingen indre vandveje. De danske interesser begrænser sig derfor til at sikre, at de tiltag, der senere følger af meddelelsen, ikke udmønter sig i konkurrenceforvridning eller tekniske handelshindringer over for søgående skibe, der lejlighedsvis kunne befinde sig på de indre vandveje i Europa, men blot styrker integreringen af indlandsskibsfart i transport- og logistikkæden.

8. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Meddelelsen i sig selv indebærer ikke lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser, og da Danmark ingen indre vandveje har, forventes meddelelsens senere udmøntning i konkrete tiltag derfor heller ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark. Handlingsprogrammet forventes alene at skulle finansieres af de medlemslande, der har indre vandveje, hvorfor meddelelsen ikke må forventes at have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

9. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Danmark har ingen indre vandveje. Meddelelsens senere udmøntning i konkrete tiltag forventes derfor ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Danske skibe befinder sig kun undtagelsesvis på de indre europæiske vandveje. Meddelelsens senere udmøntning i konkrete tiltag forventes derfor ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.