



## **NOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

17. marts 2009

### **Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – søtransport) den 30. – 31. marts 2009**

3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse – KOM(2008) 816.....2
4. Kommissionens meddelelse om EU's maritime transportpolitik frem mod 2018 - strategiske mål og anbefalinger, KOM (2009) 8.....11
5. Meddelelse og handlingsplan fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer – KOM 2009 (10).....17

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse – KOM(2008) 816**

**Revideret notat – ændringer i forhold til opdateret grundnotat af 19. februar 2009 er fremhævet med fed skrift.**

### **Resumé**

*Forslaget har til formål at sikre, at skibspassagerer, herunder handicappede og bevægelseshæmmede, har samme rettigheder overalt i EU. Hensigten er at fastsætte mindstekrav til information af alle skibspassagerer før og under rejsen, tage stilling til håndtering af afbrydelse af en rejse, fastsætte regler, der skal følges ved forsinkelse og regler for behandling af klager og ydelse af assistance til bevægelseshæmmede.*

*Der vil være behov for lovændringer bl.a. for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser samt for klageprocessen.*

***Forslaget ventes sat på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 30.-31. marts 2009 med henblik på politisk drøftelse af forslagets anvendelsesområde.***

### **1. Baggrund og indhold**

Kommissionen har den 4. december 2008 fremlagt forslag til forordning om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbejde mellem nationale myndigheder med ansvar for håndhævelse af lovgivningen om forbrugerbeskyttelse. Forslaget er modtaget i dansk sprogversion den 8. december 2008.

Forslaget er fremsat i henhold til traktatens artikel 71, stk. 1 og artikel 80, stk. 2. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Kommissionen henviser i dens begrundelse for forslaget til hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" og til dens meddelelse fra 2005, hvor en mulig politik for, hvordan beskyttelsen af passagerne kunne udvides til at omfatte alle transportmåder, blev fremlagt.

Kommissionen henviser videre til, at der allerede er gjort fremskridt med at inddrage forbrugerbeskyttelseshensyn, bl.a. inden for luftfart. I fremtiden bør der bygges videre på disse resultater for at sikre en mere systematisk inddragelse af forbrugerbeskyttelseshensyn. Det er grunden til, at Kommissionen er ved at udvide de passagerrettigheder, der er erhvervet

inden for luftfarten, til andre transportmåder, især hvad angår bevægelseshæmmede passagerer.

Det fremlagte forslag har til formål at sikre, at alle skibspassagerer, herunder handicappede og bevægelseshæmmede, har samme rettigheder overalt i EU. Forslaget omfatter national og international passagersejls til søs og på indre vandveje. Der er samtidigt fremlagt et tilsvarende forslag vedrørende bustransport.

#### *Handicappedes og bevægelseshæmmedes rettigheder*

Med forslaget fastslås, at der ikke må ske diskrimination. Der fastsættes et generelt princip om, at befording af handicappede og bevægelseshæmmede ikke kan afslås. Der kan dog gøres undtagelser herfra af sikkerheds- eller konstruktionsmæssige grunde.

Transportørerne skal med inddragelse af handicaporganisationer og nationale myndigheder fastsætte ikke-diskriminerende regler for handicappedes og bevægelseshæmmedes adgang til befording og eventuelle begrænsninger heri. Reglerne skal omfatte alle betingelser for adgang til den pågældende rute, herunder de benyttede skibes tilgængelighed og faciliteter om bord, men hvad dette indebærer, er i øvrigt ikke nærmere præciseret i forslaget.

Endvidere er transportøren ansvarlig for, at der ydes gratis assistance til handicappede og bevægelseshæmmede i havne og om bord på skibe. Transportørerne kan på ikke-diskriminerende grundlag pålægge alle passagerer et særligt gebyr til finansiering af assistancen i havne. Afgiften skal være rimelig, omkostningsrelateret og gennemsigtig.

Det fremgår videre, at transportører, havnenes forvaltningsorganer, billetudstedere og rejsebureauer skal arbejde sammen om at yde assistancen, og der fastsættes nærmere betingelser for dette.

I samarbejde med handicaporganisationer skal transportøren fastsætte kvalitetsstandarder for assistancen og fastlægge de ressourcer, der er nødvendige til opfyldelse af disse standarder. Forslaget fastsætter videre, at transportøren skal sørge for relevant uddannelse af personale.

#### *Transportørens forpligtelser ved afbrydelse af en rejse*

Der fastsættes regler om transportørens forpligtelser over for alle passagerer, når rejsen afbrydes som følge af forsinkelse eller aflysning. Dette kan, alt afhængig af situationen, omfatte information om forventede afgangs- og ankomsttidspunkter, måltider, overnatning og omlægning af rejsen, alternativ transport eller tilbagebetaling af billetprisen. I tilfælde af betydelige forsinkelser kan passageren forlange kompensation uden at fortabe retten til transport. Kompensationen er 25 % af billetprisen ved en forsinkelse på over en time, 50 % af billetprisen ved en forsinkelse på to timer eller mere og 100 % af billetprisen, hvis transportøren ikke kan til-

byde alternativ transport, og det heller ikke er praktisk muligt at give oplysning om alternativ transport med en anden transportør.

#### *Information af passagererne og behandling af klager*

Med forslaget fastsættes mindstekrav til information af alle skibspassagerer om deres rettigheder. Transportøren skal indføre en klageordning vedrørende de rettigheder og pligter, der er omfattet af forordningen, og passagererne kan indgive klage til transportøren.

#### *Håndhævelse og nationale håndhævelsesorganer*

Medlemsstaterne skal udpege et organ, der har ansvar for håndhævelse af forordningen. Dette organ skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passagerernes rettigheder overholdes. Passagerer kan indgive klager til organet om overtrædelser af forordningen.

Det nationale håndhævelsesorgan skal årligt udarbejde og offentliggøre en rapport om deres virksomhed det foregående år, herunder en beskrivelse af, hvad der er gjort for at iværksætte bestemmelserne i forordningen, et resumé af de adgangsregler, der gælder for handicappede og bevægelseshæmmede i medlemsstaten, data om klagerne og oplysninger om anvendte sanktioner. For at være i stand til at udarbejde rapporterne skal håndhævelsesorganet føre statistik over klagerne.

Endvidere er der en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal fastsætte sanktioner vedrørende overtrædelse af forordningen.

Endelig stilles der krav om, at de nationale håndhævelsesorganer skal udveksle oplysninger om deres arbejde og praksis, således at passagerer nyder samme beskyttelse overalt i Fællesskabet, ligesom man f.eks. ser det vedrørende flypassagerers rettigheder.

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

**Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg støtter i dets udkast til betænkning forslagets principper. Udvalget kommer samtidigt med en række ændringsforslag, der særligt har til formål yderligere at sikre bevægelseshæmmedes rettigheder og styrke og præcisere det nationale håndhævelsesorgans rolle.**

## **3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Som begrundelse for forslaget anfører Kommissionen, at beskyttelse af passagerer er et problem af europæiske dimensioner, som må løses på EU-plan. Endvidere anføres, at markedsliberalisering og varetagelse af forbrugerinteresser, særligt handicappedes og bevægelseshæmmedes interesser, er en del af det indre marked. Kommissionen vurderer, at det på grund af transportformens internationale dimension ikke er muligt for en medlemsstat eller en gruppe af medlemsstater at løse problemet på en tilfredsstillende måde, og at EU-tiltag derfor er påkrævet.

Regeringen finder på det foreliggende grundlag, at nærhedsprincippet er overholdt, idet skibsfarten i vid udstrækning er international.

#### **4. Gældende dansk ret**

Der findes ingen specifikke danske regler på søfartsområdet vedrørende assistance mv. til handicappede og bevægelseshæmmede.

Det bemærkes, at skibes bygning, udstyr mv. og indretning af passagerskibe, for så vidt angår handicappede og bevægelseshæmmede, er reguleret i en række tekniske forskrifter, som i vid udtrækning er en implementering af EU-regler **og IMO-regler**. Disse forhold er imidlertid ikke omfattet af forordningsforslaget.

#### **5. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål, samt Forbrugerrådet, Velfærdsministeriet, Dansk Handicap Forbund, Danske Handicaporganisationer, Ældre Sagen, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark og Danmarks Rejsebureauforening.

Bilfærgernes Rederiforening og Danmarks Rederiforening har anført, at forslaget er udformet således, at alle typer af skibsbaseret passagertransport er omfattet, såvel transport med store passagerskibe med kahytter som med mindre færger og små turistbåde. Det er imidlertid ikke muligt at regulere alle skibe til passagertransport efter ens regler, for så vidt angår de forhold, som forordningsforslaget omfatter. Forslaget kan derfor ikke anvendes på f.eks. ganske små færger eller på en række ruter, f.eks. meget korte ruter m.v. Det fremhæves samtidigt, at forslaget vil have konsekvenser for såvel store som små rederier.

For så vidt angår handicappedes og bevægelseshæmmedes rettigheder bør der gælde en undtagelse for forordningens anvendelse i tilfælde, hvor havnens/terminalens indretning eller konstruktion gør det fysisk umuligt at tage handicappede om bord.

Vedrørende transportørens forpligtelser ved afbrydelse af en rejse anføres, at disse ikke er rimelige, idet forsinkelser inden for dette område er uundgåelige som følge af vejrforhold og andre udefrakommende omstændigheder, som transportøren ikke har kontrol over. Afrejse- og ankomsttidspunkter er altid estimerede tidspunkter på grund af vejrforhold, forsinkelse i forbindelse med skibets lastning etc. I praksis vil der ofte i forbindelse med ankomsttidspunkter for længere passagereruter med overnatning skulle lægges 1-2 timer til eller trækkes tilsvarende fra.

Danske Havne anfører, at man er helt enige i, at det er transportørens opgave at sikre adgangen til skibet. Af denne grund bør passagerne melde deres ankomst til transportøren med henblik på assistance i stedet for til havnen.

Danske Handicaporganisationer (DH) finder, at personer med handicap bør sikres de samme rettigheder ved sørejser, som ved rejse med fly eller tog. Derfor støtter de forordningen.

DH ønsker, at alle former for nødvendig personlig assistance ved og under sørejser skal stilles til rådighed, uden at dette skal finansieres af den enkelte person med handicap. Tilsvarende ved forsinkelse af en rejse, hvor det kan være nødvendigt at yde en ganske særlig service til personer med handicap.

DH finder det helt utilstedeligt at give adgang til at nægte personer med handicap at rejse under henvisning til sikkerhedsbestemmelser. Hvis bestemmelsen mod forventning fastholdes, skal rejsearrangøren forpligtes til at sikre en rejse for den afviste person til samme pris med en anden operatør. DH finder det ligeledes helt ude af trit med moderne rejsemønstre at forlange, at personer med handicap skal meddele deres rejse 48 timer, før den skal foregå.

DH anfører, at det i betydelig grad vil styrke retssikkerheden, hvis der etableres et fælles klageorgan, der kan behandle alle spørgsmål vedrørende diskrimination på baggrund af handicap.

Det anføres endvidere, at alle informationer og kommunikation skal foreligge i formater, der lever op til de forskellige krav, som personer med handicap har. Forpligtelsen til at medtage hjælpemidler skal omfatte alle nødvendige hjælpemidler, og der kan i visse situationer være behov for at medtage mere end to hjælpemidler.

I dag er der flere nationale regler om, hvornår der skal sikres tilgængelighed til f.eks. et egnet toilet. Det skal være således, at hvis der er et toilet om bord, skal det være muligt for alle personer at kunne benytte dette – uanset sørejsens længde.

Det anføres endvidere, at der bør udvikles bindende fælles europæiske standarder vedrørende tilgængelighed. Ligeledes synes der behov for at udvikle en europæisk standard for uddannelse af personale, der på de forskellige områder med tjenesteydelser skal servicere personer med handicap.

Endeligt er det DH's holdning, at den danske holdning til forordningen skal tage udgangspunkt i FN's konvention om rettigheder for mennesker med handicap. Et af konventionens principper er baseret på begrebet "rimelig tilpasning", som tager højde for at nuancere kravene til rederierne, baseret på en rimelig hensyntagen til deres størrelse og økonomi, men uden at fjerne ansvaret fra de små rederier til at sikre rettighederne for mennesker med handicap inden for forordningens rammer på en rimelig måde.

Kommunernes Landsforening (KL) og Sammenslutningen af Danske Småøer har anført, at man er enig i, at handicappede og bevægelses-hæmmede skal have adgang til færgerne på lige fod med andre passagerer. Der tages hensyn til dette ved nybyggeri af færger. Det påpeges samtidigt, at der stadig på flere ruter sejles med ældre færger, hvor der - indtil de er udfaset – skal være muligt at fravige forordningen, idet ombygning af de gamle færger vil være meget omkostningstungt.

Vedrørende transportørens forpligtelser ved afbrydelse af rejse anføres, at det i praksis er sjældent, at færgeafgangene til de små øer aflyses. Aflysning sker som oftest i tilfælde af force majeure, hvorfor det er vigtigt at fastholde denne mulighed i forordningen. Det vurderes ikke realistisk at pålægge transportøren at anvise alternative transportformer i et vejr- og vindforhold, hvor færgen ikke kan sejle, idet alle andre transportformer er mere vejrfølsomme end færger. I tilfælde af maskinnedbrud er det ikke realistisk, at transportøren skal kunne anvise en anden transportform med kort varsel.

Idet passagerer til ø-færgerne i praksis betaler deres billet, når de går om bord, og således ikke på forhånd har en billet, bliver refusion af billetprisen ikke relevant. I de situationer, hvor der er udstedt billet på forhånd, anses det som en selvfølge, at billetten tilbagebetales i tilfælde af aflysninger. For at begrænse de administrative byder, bør der indføres en petitesse-ordning vedrørende månedskort.

Herudover anfører KL, at et krav om økonomisk kompensation ved forsinkelser bør afvises, for så vidt angår de færgeoverfarter, som kommunerne står for. Hvis dette ikke kan fastholdes, må der ske kompensation via DUT. Dette begrundes med, at forsinkelser af små færger ikke er så indgribende af natur som eksempelvis af flyafgange.

Endeligt afviser KL forslaget om et særligt udpeget organ til at håndhæve forordningen samt en forpligtelse for dette organ for afrapportering. Dette sker med henvisning til de administrative byrder.

De øvrige, der er blevet hørt, er ikke kommet med bemærkninger.

## **6. Andre landes holdninger**

Medlemsstaterne har i drøftelserne i rådsarbejdsgruppen generelt udtrykt støtte til at regulere området.

**Et flertal af medlemsstater finder dog samtidigt, at Kommissionen i for høj grad blot har kopieret reglerne fra andre områder (fly og jernbane) uden at tage højde for de særlige forhold, der gælder på søfartsområdet. Der peges i den forbindelse bl.a. på den store betydning, som vejret spiller for søtransport, at markedet er meget bredt, idet det består af meget små, mellemstore og store operatører, og at transporterne tidsmæssigt strækker sig fra korte overfarter på få minutter til lange overfarter med overnatning.**

Et **flertal af** medlemsstater mener **derfor også**, at anvendelsesområdet for forordningen er for bredt. **Der nævnes i den forbindelse bl.a.**, at der i højere grad **skal** tages højde for transport på indre vandveje og for lokal færgefart, **ligesom der bør være en vis minimumstransporttid, før forordningen finder anvendelse. Enkelte lande har endvidere anført, at forordningen ikke bør omfatte de skibe, der primært transporterer gods, og hvor passagertransporten er sekundær. Dette bør gælde selvom disse skibe definitionsmessigt er passagerskibe (dvs. medtager mere end 12 passagerer).**

Mange lande mener endvidere, at der skal foretages ændringer vedrørende transportørens forpligtelser. Det gælder ikke mindst tidsgrænserne for forsinkelser i relation til bestemmelserne om kompensation mv. I den forbindelse er det blevet fremhævet, at vejrforholdene spiller en meget stor rolle ved skibsfart, og der bør tages højde for dette i reguleringen.

### **7. Foreløbig dansk holdning**

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslag, der forbedrer forbrugernes rettigheder, og som kan forbedre det indre markeds funktion. Man er enig i princippet om, at handicappede og bevægelseshæmmede som udgangspunkt bør have samme mulighed som alle andre for at rejse med skib.

**For at sikre ensartede konkurrencevilkår bør forslaget geografiske anvendelsesområde efter dansk opfattelse være bredt, således at det omfatter alle skibe, der afgår fra eller ankommer til EU-havne, uanset hvilket flag det sejler under.**

De centrale bestemmelser om handicappedes og bevægelseshæmmedes rettigheder i forslaget vurderes at være velbalancerede. Der sikres med hovedreglen, **at der er** ret til befordring, men hovedreglen kan fraviges, når sikkerhedsmæssige eller konstruktionsmæssige forhold gør det nødvendigt. Visse af de supplerende bestemmelser synes dog at medføre administrative byrder, uden at der reelt tilføres nogen merværdi.

Regeringen arbejder for en afbalanceret model i relation til transportørens forpligtelser ved afbrydelse af en rejse. Således som forslaget er udformet, omfatter det alle passagerfarter, uanset skibets størrelse (antallet af passagerer), fartsområde, overfartstid mv. og uanset at variationer i rejsetid bl.a. pga. vejrforhold er almindeligt forekommende ved søtransport. Det er efter regeringens opfattelse ikke rimeligt at stille de samme krav til alle ruter, f.eks. ruter til småøer. De foreslåede grænser for hvor store forsinkelser der må være, før reglerne om assistance og kompensation træder i kraft, bør også øges.

Endeligt bør bestemmelserne om klageorganet og rapporteringer udformes på en sådan måde, at de administrative byrder begrænses mest muligt.



## **8. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

Forslaget til forordning vil være umiddelbart gældende i dansk ret, hvis det vedtages. Der vil være behov for lovændringer bl.a. for at fastsætte bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af forordningens bestemmelser samt for klageprocessen.

Forslaget skønnes at få statsfinansielle konsekvenser vedrørende det foreslåede nye håndhævelsesorgan, herunder håndhævelse af forordningen, behandling af klager, udarbejdelse af statistik og den årlige rapport. Disse statsfinansielle konsekvenser anslås foreløbigt til ikke at ville andrage over 700.000 kr. om året og vil skulle afholdes inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets ramme, i det omfang ordningen ikke kan brugerfinansieres.

Det må endvidere forventes, at tilskudsbehovet til de samfundsbegrundede færgeruter vil stige som følge af forslaget. I forbindelse med fremtidige offentlige udbud af disse ruter forventes operatørerne således at ville indregne deres ekstra udgifter i størrelsen af det offentlige tilskud, som angives i deres tilbud. Det er dog ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere størrelsen af disse økonomiske konsekvenser.

Slutteligt må det forventes, at kommuner med færgesejls vil søge at opnå DUT-kompensation for øgede udgifter i forbindelse med forslagets bestemmelser om passagerkompensation ved forsinkelser/aflysninger, assistance til handicappede og udgifter til informationsmateriale og administration af klager. Det er dog svært at vurdere, hvor store disse udgifter vil være. Hjælpen til handicappede ydes i stor udstrækning allerede i dag, og der er i forordningsforslaget hjemmel til, at der kan opkræves en afgift af alle passagerer til at dække udgifter hertil. Udgifterne ved forsinkelser indtræder kun, hvis der er tale om en forsinkelse/aflysning af en vis længde, hvortil kommer en undtagelsesbestemmelse i forslaget vedr. force majeure.

## **9. Samfundsøkonomiske konsekvenser**

Forslaget vurderes at ville kunne få begrænsede samfundsøkonomiske konsekvenser i relation til billetprisen, såfremt udgiften til assistance til handicappede og bevægelseshæmmede i havne finansieres gennem en afgift på alle billetter.

Forslaget vurderes at kunne få visse erhvervsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med, at der indføres regler om kompensation som følge af forsinkelser. Det er dog vanskeligt at forudsige omfanget af disse. Hertil kommer udgifter til assistance i havne, såfremt dette ikke finansieres gennem en afgift på alle billetter. Det fremgår ikke af forslaget, hvad de ikke-diskriminerende regler for handicappedes adgang til befordring nærmere indebærer, hvorfor det er vanskeligt umiddelbart at vurdere konsekvenserne af dette. Informationspligten og etablering og drift af en klageordning **kan** ligeledes medføre visse erhvervsøkonomiske udgifter.

Omkostningerne vil påvirke såvel privat som offentligt drevne passager-skibe, herunder færger.

#### **10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Behandling af anmodninger om kompensation og etablering af en klageordning må forventes at have mindre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Endvidere må kravet om fastsættelse af regler for adgang til befordring og af kvalitetsstandarder for assistancen til handicappede og bevægelseshæmmede forventes at få administrative konsekvenser, særligt for mindre rederier.

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Der er oversendt foreløbigt grundnotat den 13. januar 2009 **og opdateret grundnotat dateret 19. februar 2009.**

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

**Revideret notat – ændringer i forhold til grundnotatet af 17. februar 2009 er markeret med fed skrift**

### **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, kvalitetsskibsfart 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.*

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

### **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 skibsfarterhvervet, 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 retningslinjer 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 CO<sub>2</sub>-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 energiforsyningssikkerhed.

### 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. Potentialer 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 for-

bedres, 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, energieffektivitet og IT-løsninger for skibsfarten.

### **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.

### **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.

### **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 positive over for meddelelsen, og mange har fremhævet områder, som man finder 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, der har potentiale for at overtage modtagelse og afskibning af 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 miljødi-

rektiver. Der er stor menneskelig aktivitet i havneområderne, og derfor er det 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 udflugning.

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**

Der er indledt forhandlinger om meddelelsen i Rådets transportarbejdsgruppe med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner. Der er generelt positiv støtte til både Kommissionens meddelelse og udkastet til rådskonklusioner. Flere lande har fremhævet vigtigheden af at fastholde og forbedre konkurrenceevnen for europæisk skibsfart. Meddelelsens fokus på fastholdelse af de menneskelige ressourcer inden for de maritime erhverv har ligeledes mødt stor opbakning. Flere lande har tilkendegivet, at de er skeptiske over for forslaget om EU-medlemskab af IMO, og dette forslag indgår heller ikke i udkastet til rådskonklusioner. Endvidere har mange lande efterspurgt en konkret handlings- og tidsplan for det videre forløb og udmøntningen af meddelelsen i konkrete initiativer.

## **7. Foreløbig dansk holdning**

Fra dansk side bakker man op om meddelelsens sigte 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.

Det er positivt, at Kommissionen grundlæggende anerkender, at regeldannelsen for skibsfart bør være global. I meddelelsen nævnes det imidlertid 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, og allerede i dag sker der en EU-koordination mellem medlemslandene forud for møder 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**

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

**Grundnotat er fremsendt den 17. februar 2009.**



**Meddelelse og handlingsplan fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer – KOM 2009 (10)**

**Resumé**

*Med et europæisk søtransportområde uden barrierer tilstræbes, at det indre marked også udstrækkes til søtransport. Dette sker ved at fjerne eller forenkle administrative procedurer, så søtransport bliver en mere attraktiv, effektiv og konkurrencedygtig transportform. Handlingsplanen indeholder en række forslag til foranstaltninger på kort og mellemlang sigt samt opfordringer til medlemslandene, der kan medvirke til at opnå dette mål.*

**1. Baggrund og indhold**

Kommissionens meddelelse og handlingsplan om etablering af et europæisk søtransportområde uden grænser blev fremlagt den 22. januar 2009 og er modtaget i dansk sprogversion den 8. februar 2009.

Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 30.-31. marts 2009 med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.

Kommissionen fremhæver, at søtransporten tynges af komplekse administrative procedurer, selv når skibene kun sejler mellem EU-havne, og lasten udelukkende består af varer i fri omsætning ("fællesskabsvarer"). Følgen er, at søtransport af varer inden for EU har udgifter til administrative formaliteter, der gør denne transportform mindre attraktiv i forhold til andre transportformer, når varer skal flyttes rundt i det indre marked.

Det europæiske søtransportområde uden barrierer er et begreb, der udvider det indre marked til søtransporten inden for EU ved at fjerne eller forenkle administrative procedurer, så søtransport bliver en mere attraktiv, effektiv og konkurrencedygtig transportform. I forlængelse heraf anfører Kommissionen, at nærskibstrafik kan betragtes som den mest miljøvenlige transportform, og at en yderligere anvendelse deraf vil kunne hjælpe EU med at nå sine CO<sub>2</sub>-mål for perioden efter Kyoto.

Handlingsplanen består af en række forslag til tiltag:

*EU-foranstaltninger på kort sigt, som skal være på plads i 2010*

- Skibe, der transporterer fællesskabsvarer, og som kun sejler mellem EU-havne, skal undtages fra de gældende dokumentationskrav i forbindelse med tolddeklarering. Kommissionen vil derfor foreslå en ændring af den forordning, der implementerer EU's

toldkodeks<sup>1</sup>.

- Der skal udarbejdes retningslinjer for hurtigere og mere effektiv dokumentkontrol ved transport af dyre- og planteprodukter mellem EU-havne.
- Kommissionen har fremlagt et nyt direktivforslag, KOM 2009(11)<sup>2</sup>, der samler og forenkler kravene til meldeformaliteter i forbindelse med havneanløb.

*EU-foranstaltninger på mellemlang sigt, som skal være på plads i 2013*

- Kommissionen vil undersøge muligheden for yderligere at forenkle de administrative formaliteter for skibe, der transporterer fællesskabsvarer mellem EU-havne, men som anløber et tredjeland eller en frizone undervejs.
- Kommissionen vil forbedre og integrere de forskellige relevante IT-systemer. Ved at integrere eksisterende søfartsovervågningssystemer kan man opnå en forbedret overvågning af skibene og skibstrafikken, men også lette de administrative procedurer.
- Kommissionen vil forberede indførelsen af enstrengede kontaktsystemer i de enkelte lande, et såkaldt "Single Window". Målet er, at alle de oplysninger, som myndighederne har brug for i forbindelse med import og eksport, kan indgives samlet ved en fælles skranke i stedet for til forskellige myndigheder, som tilfældet er i dag.
- Kommissionen vil enten stille forslag om harmonisering og forenkling af reglerne for transport af farligt gods, eller opfordre medlemsstaterne til at indgå regionale aftaler, i lighed med det aftalememorandum, der allerede er accepteret af Østersølandene.

*Kommissionens anbefalinger til medlemsstaterne*

- Relevante myndigheder opfordres til i højere grad at koordinere deres kontrolbesøg om bord, så de sker samtidigt.
- Medlemsstaterne opfordres til at aftale at bruge et fælles sprog eller engelsk som andetsprog for alle administrative søfartsdokumenter, procedurer og nødvendig kommunikation mellem personalet i havnene og skibsbesætningerne.
- Medlemsstaterne anbefales at lempe de nationale krav således, at det bliver lettere at opnå fritagelse for lodspligt, f.eks. for skibsførere, der sejler i fast rutefart, men som ikke taler landets eget sprog. Beslutningen herom træffes på nationalt niveau.
- Endelig opfordres medlemsstaterne til at overveje, om der kan ske en opdeling af havneområder, så der reserveres særlige områder til brug for nærskibstrafik. Det vil gøre håndteringen af havnetrafikken mere rationel og muliggøre kortere havneophold.

---

<sup>1</sup> Forordning nr. 2454/93 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks.

<sup>2</sup> Direktivforslaget skal afløse direktiv 2002/6/EF om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne.

## **2. Europa-Parlamentets holdning**

Europa-Parlamentets har endnu ikke udtalt sig om meddelelsen.

## **3. Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Da der er tale om en meddelelse, er en vurdering af nærhedsprincippet ikke relevant.

## **4. Gældende dansk ret**

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

## **5. Høring**

Meddelelsen og handlingsplanen har været sendt i høring hos medlemmerne af EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske spørgsmål.

Der er modtaget svar fra Danmarks Rederiforening, Danske Havne, CO-Søfart, Danske Havnevirksomheder og Danmarks Skibsmæglerforening. Alle støtter formålet med meddelelsen og handlingsplanen.

Herudover fremhæver Danmarks Rederiforening, at forslaget vedrørende toldprocedurer umiddelbart forekommer at være det vigtigste. Rederiforeningen ser gerne, at Kommissionen tager en grundig drøftelse med medlemslandene og erhvervet, inden der fremlægges forslag på området. Der opfordres samtidigt til, at arbejdet vedrørende skibe, der også anløber en tredjelandshavn, fremskyndes. Rederiforeningen afviser kraftigt, at der lægges op til et fælles transportdokument. Endvidere bør Kommissionen følge mere aktivt op for at sikre, at lodsundtagelsescertifikater kan opnås uden unødvendige betingelser, såsom genanskaffelse ved skift af skib. Endelig bør brug af engelsk være tilladt.

Danske Havne finder det ikke realistisk at etablere særlige nærskibsfartsområder i havne til håndtering af EU-gods.

CO-Søfart peger på, at de søfarendes ret til at få landlov uden at skulle gennemgå bureaukratiske og dokumenttunge processer også er en del af et søtransportområde uden barrierer. Endvidere finder man, at de fleste havne, som allerede har opdelt havneområderne, vil være i stand til at udpege kajplads, som kan reserveres nærfarten, og at der bør opstilles ens krav til havnene. Endelig er CO-Søfart lidt bekymret for forslaget om koordinering af kontrolbesøg. Efter deres opfattelse hænger antallet af kontrolbesøg ofte sammen med skibenes overholdelse af reglerne – på tværs af myndigheder og forvaltningsområder.

Danske Havnevirksomheder anfører, at meddelelsen og handlingsplanen er et vigtigt element i bestræbelserne på at reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning. De peger endvidere på, at havnenes infrastruktur og baglandsinfrastruktur må inddrages, da disse får stadig større strategisk betydning i takt med, at containerskibene bliver stadig større.

Danmarks Skibsmæglerforening støtter, at toldformaliteterne forenkles, da de nuværende regler er komplicerede og ikke altid effektive. Ligeledes støttes guidelines ved transport af dyre- og planteprodukter mellem EU-havne. Det anbefales, at der samtidig udarbejdes klare retningslinjer for gennemførelse af den faktiske kontrol, idet der er store forskelle mellem EU-medlemslandenes fortolkning af reglerne. En forenkling af indberetningssystemet til de forskellige myndigheder støttes fuldt ud. Det fremhæves i den forbindelse, at der i erhvervet er foretaget betydelige investeringer, som ikke må overses, og at man ved udviklingen af EU-systemer skal arbejde tæt sammen med branchens organisationer og virksomheder. ”Single windows”-konceptet støttes, og det fremhæves, at det er af afgørende vigtighed, at hvert land ikke udvikler egne ”single windows”. I den forbindelse nævnes også, at det i mange år har været skibets agent i anløbshavnen, og ikke skibet selv, der har varetaget alle skibenes pligtige rapporteringer. Det er derfor Skibsmæglerforeningens medlemmer, der umiddelbart ses at få fordel af forenklingerne.

Dansk Industri har ikke haft bemærkninger til meddelelsen.

## **6. Andre landes holdninger**

Meddelelsen og handlingsplanen samt et udkast til rådskonklusioner er drøftet i Rådets transportarbejdsgruppe. Medlemsstaterne har generelt modtaget meddelelsen og handlingsplanen positivt, og der er bred støtte til Kommissionens mål om at skabe et søtransportområde uden barrierer.

Enkelte medlemsstater har dog tilkendegivet en vis bekymring for de kontrolmæssige konsekvenser af de foreslåede tiltag på toldområdet. Nogle lande har udtrykt ønske om større fokus på IT-baserede løsninger. Mange lande har fremhævet, at anbefalingerne om lodsundtagelsescertifikater ikke må ske på bekostning af sejladsikkerheden.

Enkelte lande har foreslået, at man i rådserklæringen opfordrer Kommissionen til at udarbejde ét fælles transportdokument. Andre lande har kraftigt modsat sig dette.

## **7. Foreløbig dansk holdning**

Fra dansk side støttes udviklingen af det indre marked på søfartsområdet, idet man samtidigt lægger vægt på at fremme kvalitetsskibsfart og øge nærskibsfartens konkurrencedygtighed. Man er derfor generelt positiv over for meddelelsen og de foranstaltninger, der foreslås i handlingsplanen, herunder fjernelsen af administrative byrder og brug af elektroniske indberetninger.

Regeringen er overordnet positivt indstillet over for initiativet om, at der også søges skabt et indre marked for søtransport med fællesskabsvarer på toldområdet. Regeringen ser dog gerne, at dette også udstrækkes til skibe, der, som led i deres ruter på det indre marked, også anløber en tredjelandshavn.

Regeringen mener ikke, at den foreslåede opdeling af havneområder, så der reserveres særlige områder til brug for nærskibstrafik, er hensigtsmæssig, da det bør være administrationen i den enkelte havn, der disponerer over udviklingen af arealerne på havnene.

Anbefalingerne om lodsundtagelsescertifikater kan muligvis være berettigede. Det er imidlertid afgørende for Danmark, at eventuelle ændringer ikke medfører forringelser af sejladsikkerheden.

Endvidere er det regeringens klare holdning, at EU ikke skal udarbejde et fælles transportdokument. Forslaget om ét fælles transportdokument er et led i den bredere drøftelse om multimodal transport i EU og globalt og falder derfor uden for rammen af meddelelsen. I stedet bør man fastholde den kontraktfrihed for aftaleparterne, som fremgår af de internationale konventioners bestemmelser om transportdokumenter.

#### **8. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser**

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

#### **10. Administrative konsekvenser for erhvervslivet**

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

#### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Meddelelsen og handlingsplanen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.