C/2024/874

6.2.2024

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om retfærdigheds- og effektivitetshensyn inden for søtransport

(initiativudtalelse)

(C/2024/874)

Ordfører: **Panagiotis GKOFAS**

Medordfører: **Pierre Jean COULON**

Retsgrundlag	Forretningsordenens artikel 52, stk. 2
	Initiativudtalelse
Plenarforsamlingens beslutning	25.1.2023
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	6.10.2023
Vedtaget på plenarforsamlingen	25.10.2023
Plenarforsamling nr.	582
Resultat af afstemningen	
(for/imod/hverken for eller imod)	166/1/3

1. **Konklusioner og anbefalinger**

1.1. Udvikling af søtransport og transport ad indre vandveje bør betragtes som en topprioritet for mobilitet og fremme af handel, da det vil bidrage til at nå centrale EU-mål for lighed og effektivitet, f.eks. som fastlagt i dagsordenen for den europæiske grønne pagt og EU's mål for bæredygtig udvikling, i IMO's drivhusgasstrategi fra 2023 og i andre meddelelser fra Kommissionen.

1.2. Investeringer i maritim infrastruktur bør fokuseres omkring bedre sikkerhed, miljøvenlig transport og billigere transport for borgere, virksomheder, rejsende og turister.

1.3. Det er vigtigt at finansiere nye investeringer i robuste havne og knudepunkter for at nå målet om mere økonomisk og bæredygtig varetransport og erhvervsaktivitet.

1.4. Den grønne omstilling af søfartssektoren skal tage højde for lande-, sektor- og jobspecifikke særtræk for at bevare EU's konkurrencefordele og mindske omstillingskløfter, ulighed og affolkning af visse regioner.

1.5. Statsstøttereglerne skal revideres nøje med hensyn til produktionen af skibe til vandvejstransport i EU for at opfylde befolkningens behov og håndtere arbejdskraftens mobilitet i fjerntliggende områder samt tilvejebringe bæredygtig og sikker søfart og bedre kystovervågning frem for at sigte mod rentable skibsfartsaktiviteter, der kan videreudvikles ved hjælp af markedsinstrumenter.

1.6. Revisionen af regelsættet bør fokusere på effektiv gennemførelse af reglerne om skibsfart, der ikke lever op til standarderne, og søfarendes ret til lige ansættelsesvilkår. Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) bør gives en større institutionel og teknisk rolle, så det kan hjælpe med at gennemføre en bedre og bæredygtig søtransportpolitik.

1.7. Det er vigtigt at omstrukturere havne og ajourføre søfartsregistret for vandvejstransport for at mindske påvirkningen af byområder i form af støj- og luftforurening.

1.8. Med henblik på at indføre en effektiv og retfærdig prisfastsættelsesmekanisme kunne der nøje udarbejdes og aktiveres en form for »transportækvivalent«, navnlig for Middelhavet, Østersøen og Nordsølande med små og spredte beboede øer og for ikketilgængelige indre vandveje samt ikketilgængelige offshore- og flodområder. Dette kan indebære, at der ydes tilskud til transportomkostninger for erhvervsaktive og virksomheder, som arbejder og er aktive i disse områder, at der ydes permanent moms- eller afgiftsfritagelse for transport af lokale varer, eller at energipriserne nedbringes.

1.9. For at nå målet om at fremskynde elektrificeringen af søfartsindustrien, som fastsat i EU-forordninger og dagsordenen for intelligent skibsfart, kan der indføres incitamenter til produktion og udrulning af visse digitale og energibesparende teknologier til sektoren for søtransport.

1.10. Der bør tilstræbes en effektiv tildeling ved hjælp af prisfastsættelsesmekanismer eller mekanismer, der tilskynder virksomheder til at transportere varer og serviceydelser fra eller til fjerntliggende oversøiske regioner, navnlig for virksomheder med ansatte i disse områder.

1.11. Det er afgørende, at der ansættes højt kvalificerede arbejdstagere til at indgå i en moderne søtransportsektor. Kvinders deltagelse i søfartssektoren bør fremmes. Nuværende ansatte skal videreuddannes inden for bæredygtig turisme, grøn økonomi, effektiv ressourceudnyttelse og praktisk krisestyring i forbindelse med naturkatastrofer og menneskelige katastrofer. Etablering af moderne og veludstyrede skoler og universiteter, der er specialiseret i maritim økonomi og styring af vandvejstransport, kan skabe merværdi for kystområder og økonomier, der er afhængige af den blå økonomi.

1.12. Digitaliseringen af havsektoren vil gøre det muligt at anlægge en mere integreret tilgang og forbedre kvaliteten af serviceydelserne for både turismen og branchen for vandaktiviteter.

2. **Indledning — baggrund**

2.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) understreger, at søtransport udgør et sektormarked, der omfatter lige fra lokaltransport med færger, som besejler byer og øgrupper ad indre vandveje og korte søruter, til langdistancetransport med færger, massegodsskibe, containerskibe og krydstogtskibe.

Denne udtalelse omhandler ikke alle disse sektorer, men fokuserer på retfærdigheds- og effektivitetshensyn inden for søtransport, navnlig med hensyn til målet om at gøre det lettere for borgere, turister og erhvervsaktive at få adgang til fjerntliggende områder, samtidig med at der tages højde for de aktuelle udfordringer, der hæmmer effektiv gennemførelse af den grønne og den digitale omstilling i søfartssektoren.

2.2. Energikrisen skabte alvorlige vanskeligheder for den globale transport- og søfartsindustri, samtidig med at den medførte en yderligere omstrukturering af brændstofmarkedet, transport af olie og transportomkostninger. Turismesektoren påvirkes i høj grad af energiomkostninger og udsving i inflationen og den globale realindkomst.

2.3. Ifølge officielle data ([1]) transporteres mere end 80 % af den globale handel mængdemæssigt og 70 % værdimæssigt med skibe. Selv om miljøpåvirkningen fra søhandel er lavere pr. enhed (på grund af stordriftsfordele) sammenlignet med andre former for transport, har den europæiske flåde fortsat behov for teknologiske forbedringer for at nå klimamålene for drivhusgasemissioner som fastsat i IMO's drivhusgasstrategi fra 2023 ([2]).

2.4. Efter Kommissionens meddelelse om NAIADES III ([3]) og Europa-Parlamentets publikation FuelEU Maritime ([4]) ser det ud til, at der er enighed blandt institutioner og interessenter i EU om, at udviklingen af vandvejstransport bidrager væsentligt til EU's dekarboniseringsstrategi, som kan opnås gennem innovation inden for vandtransport (flåder, havne, digitalisering) og ændringer af transportformer.

2.5. Den grønne omstilling har skabt nye udfordringer for justeringsprocessen i søfartsudviklingen ved indførelse af et mere blåt og miljøvenligt økosystem. De planlagte investeringer bør tjene målsætningen om en effektiv blå omstilling og blå vækst i den maritime sektor.

([1]) https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization.
([2]) https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx.
([3]) EUT C 275 af 18.7.2022, s. 18.
([4]) EUT C 152 af 6.4.2022, s. 145.

2.6. Det europæiske kontinent har et helt specifikt landskab og søfartsmiljø. Kystlandskabet på det europæiske kontinent forventes at gennemgå store forandringer og stå over for risici i den nærmeste fremtid på grund af udviklingen i klimakrisen og ekstreme vejrforhold.

2.7. Søtransportens bidrag til den europæiske økonomi er betydelig, selv om den økonomiske aktivitet kunne øges yderligere og omfatte mere tværsektorielt og interregionalt samarbejde. Pandemien og energikrisen viste, at der er behov for at udarbejde minimumsstandarder for at sikre tilstrækkelige kritiske råstoffer og fødevarer, hvilket er et strategisk formål, der kan opfyldes effektivt gennem videreudvikling af søtransport og transport ad indre vandveje.

2.8. Udviklingen af en moderne vandvejstransportindustri med gradvis og effektiv gennemførelse af dekarboniseringsmål er afgørende for omstillingen af den europæiske økonomi og for at slippe af med kritisk afhængighed af energisektoren. Der skal dog tages hensyn til operatørernes kapacitet til at udskifte deres flåder, især fordi investeringerne i sektoren er langsigtede.

2.9. EU's søfartspolitik bør fokusere på at yde statsstøtte til regionale havne og maritim infrastruktur for at kunne øge den kommercielle kapacitet og den grønne omstilling af de lokale og regionale økonomier.

2.10. Lovrammerne for søfolk og søfarende bør revideres nøje for at sikre, at de involverede interessenter og iværksætteraktiviteter er i fuld overensstemmelse med EU's rammer for menneskerettigheder, overholdelse af arbejdsmarkedslovgivning og den grønne omstilling.

2.11. Ansættelse af flere højt kvalificerede arbejdstagere i søfartssektoren og indlandsskibsfarten kan tjene det strategiske formål om servicekvalitet og rejsesikkerhed.

2.12. Søfartspolitikker bør skabe de rette betingelser og incitamenter for SMV'er og landbrugsfødevarevirksomheder til at sætte dem i stand til at reducere transportomkostningerne og forbedre de grønne resultater.

3. **Generelle bemærkninger**

3.1. *Grønne initiativer, der vil muliggøre en afbalanceret vækst med højere merværdi i den blå økonomi*

3.1.1. Reduktion af forureningen fra skibsfart er en central målsætning for EU's mål for bæredygtig udvikling. Investeringer i produktion og drift af eldrevne skibe og lavemissionsskibe og anvendelse af miljøvenlige brændstoffer såsom brint og biobrændstoffer i europæiske farvande (floder, have, kanaler, oceaner osv.) er afgørende for paradigmeskiftet.

3.1.2. EU bør føre an med et bidrag til at nå målene om en reduktion af emissionerne og om dekarbonisering, der er fastsat af Den Internationale Søfartsorganisation ([5]) (IMO). Dette bør ske gennem åbne og gennemskuelige høringer med henblik på at forbedre IMO's regelsæt på en konsekvent og effektiv måde.

3.1.3. Robustheden af offentlig infrastruktur, lystbåde- og søhavne er et centralt mål for EU's udviklingsstrategi for 2050. Det betyder, at en EU-søfartspolitik bør fokusere på transportinfrastruktur, havnekapacitet og -drift, sporbarhed og omkostningseffektive metoder for indenlandsk skibsfart og produktion af lystbåde. Der skal tages hensyn til risikoen for øget afhængighed af tredjelande.

3.1.4. Søtransport er den mest effektive transportform, hvor der registreres lavere CO_2-emissioner sammenlignet med vej- og lufttransport med hensyn til CO_2-udledning pr. passager eller ton/kilometer, på grund af stordriftsfordele og en enorm transportkapacitet. EU's regelsæt bør naturligvis fokusere på en markant forbedring af sektorens miljøresultater. En ændring af passagerers og virksomheders valg af moderne, intermodale transportmønstre, der omfatter søruter og indre vandveje, vil bidrage til yderligere forbedringer af miljøaftrykket.

3.1.5. Støj- og luftforurening fra aktiviteter i søhavne bør ikke ignoreres, fordi det vedrører både de lokale beboeres livskvalitet og sundheden for arbejdstagere og indbyggere i områder nær havne. Dette medfører betydelige socioøkonomiske omkostninger og yderligere økonomiske byrder for sundhedssystemerne. Det samme gælder for folk, der bor langs de indre vandveje. En forbedring af transporten ad indre vandveje går hånd i hånd med den socioøkonomiske udvikling i baglandet. Men denne udvikling må ikke ske på bekostning af beboernes livskvalitet, selv om transport ad indre vandveje medfører færre gener end vejtransport.

([5]) https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx.

3.2. *Den digitale omstilling skal hænge sammen med investeringsmulighederne i søfartssektoren*

3.2.1. Digitalisering og konnektivitet i forbindelse med havne og skibe vil tjene målsætningerne om produktivitet, sikkerhed, bedre overvågning og bekæmpelse af økonomisk kriminalitet. De igangværende revisioner af direktiverne om havnestatskontrol og flagstatskontrol bør styrke EMSA's og de nationale myndigheders kapacitet til at udarbejde passende værktøjer til at opfylde deres krævende roller.

3.2.2. Indførelsen af opgraderede teknologier, gennemførelsen af intelligente havnekoncepter og miljøvenlige handelslogistiksystemer (brug af elektroniske dokumenter) vil fremskynde omfanget af handelstransaktioner og fjerne lov- og myndighedsbegrænsninger.

3.2.3. Den digitale omstilling skal sikre bedre service, hastighed, åbenhed og adgang til sø- og lystbådehavne.

3.3. *Investeringer i den offentlige og den private sektor*

3.3.1. Investeringer i søtransportsektoren bør tage hensyn til risici og mangler i fødevarekæderne og inden for kritiske råstoffer, teknologiske forsyninger og lægemidler.

3.3.2. Medlemsstaterne skal tilskyndes til at udvikle investeringssynergier, der vil forbedre intermodale værdikæder, herunder søtransport, og forbedre havne, kvaliteten af flåder og lige adgang for passagerer og virksomheder ([6]).

3.3.3. Nationale planer for genopretning og robusthed kan tilpasses yderligere, så de omfatter bæredygtige investeringer i havneinfrastruktur, eldrevne skibe og lavemissionsskibe, digitalisering af råvarer og passagertransport.

3.3.4. Den gradvise udvikling af en maritim klynge i EU kan være en fantastisk mulighed for hele EU's maritime industri. Ved at anvende passende finansieringsordninger og investeringsincitamenter til klyngesamarbejde, forskning og innovation kan EU fastlægge grundlaget for at skabe et konkurrencedygtigt og robust miljø for en bæredygtig og sikker søfartssektor, der tackler udfordringerne i forbindelse med klimaomstillingen og den digitale omstilling.

3.4. *Lige adgang*

3.4.1. Investeringer i den offentlige og den private sektor bør rettes mod at reducere transportomkostningerne for beboere, turister, handlende og erhvervsaktive og for erhvervssektorer med tilknytning til den maritime sektor i kystområder og på øer.

3.4.2. Det er afgørende at få søtransporten til at fungere mere effektivt for alle økonomier, både internationalt og lokalt. Små øer i EU's randområder og udviklingslande er de aktører, der er mest afhængige af den maritime økonomi. Sårbare og fjerntliggende økonomier samt økonomier og lokalsamfund i landdistrikter er stærkt afhængige af søtransportnetværk for at få adgang til arbejds- og råvaremarkeder. Disse befolkningsgrupper er temmelig overbebyrdet af uforholdsmæssigt høje transportomkostninger og konnektivitet med lav hastighed, hvilket er tidskrævende.

3.5. *Kønsligestilling*

3.5.1. Kvinders deltagelse på det maritime arbejdsmarked meldes fortsat at være meget lav, selv om der findes nye muligheder inden for overvågning og digitalisering for at forbedre denne situation.

3.5.2. Den maritime industri bør desuden udvikle kvinders kompetencer og opnå ligestilling mellem kønnene. Højt kvalificeret personale bør tilskyndes til at arbejde i søtransportsektoren ved at lægge større vægt på at forbedre arbejdsvilkårene i sektoren, især ved at forbedre balancen mellem familie- og arbejdsliv, lønninger og jobsikkerhed. Internationale aftaler og samarbejde med de relevante IMO- og FN-agenturer kan udgøre de nødvendige regelsæt og institutionelle rammer, for at disse incitamenter kan fungere effektivt.

3.6. *Harmonisering af processer*

3.6.1. Harmoniseringsprocessen/elektronisk overvågning og digital kortlægning af lystbådehavne og små havne i europæiske lande (pladstilgængelighed, omkostninger, tilgængelighed af og kvalifikationer hos ansatte eller erhvervsskippere) er afgørende for de høje kvalitets- og sikkerhedsstandarder inden for turisme og handel via vandvejstransport.

([6]) EUT C 374 af 16.9.2021, s. 1.

3.6.2. Søtransport er kendetegnet ved store forskelle i mængden og kvaliteten af handels- og industriflåder. Turister, erhvervsaktive og beboere skal kunne regne med bedre og mere sikre vilkår for at rejse i Europa enten til lands eller til vands. Det kræver yderligere offentlige og private investeringer i bæredygtig vandvejstransport, infrastruktur, nye skibe og andre søtransportmidler baseret på kriterierne i EU's mål for bæredygtig udvikling og den grønne omstilling.

3.6.3. EU's strategi for optimering af sø- og lystbådehavne bør fokusere på bedre tidsstyring af skibe og lystbåde, når de nærmer sig en anløbsplads. Kommissionen bør udarbejde en midtvejsplan for at mindske ineffektivt tidsforbrug og minimere ekstra energiforbrug.

3.7. *Handel*

3.7.1. Generelt bør EU's handelspolitik tilvejebringe incitamenter til at øge søtransportsektorens robusthed ved at mindske eksport- og importrestriktioner, der skaber forstyrrelser i værdikæder, navnlig under kriser.

3.7.2. Søtransport er en central sektor til effektiv styring af produkter og råmaterialekredsløb i hele verden. Efter nogle år med recession som følge af pandemikrisen og nedgangen i omsætningen globalt gennemgår søtransportindustrien en betydelig genopretning.

3.7.3. Dekarboniseringsprocessen vil uundgåeligt føre til fluktuationer i de globale priser på råstoffer, energi og handelsvarer, hvoraf størstedelen transporteres med skib. EU-politikkerne bør fokusere på den inflationsrelaterede effekt heraf, især på sociale lavindkomstgrupper og arbejdstagere.

3.7.4. Digitaliseringen skabte ændringer for handel og transport under og efter pandemien. De stigende mængder i forbindelse med e-handel og salg har ændret strukturen i den globale handel.

3.7.5. Søtransport og -handel foregår på et niveau, der ikke er optimalt med hensyn til prisgennemsigtighed. Involverede interessenter mangler tilstrækkelige oplysninger om de samlede omkostninger med hensyn til gebyrer, provisioner og andre afgifter, hvilket hæmmer de konkurrencemæssige fordele, som søfartssektoren eventuelt kunne tilbyde.

3.7.6. Søtransportsektoren er meget følsom over for udsving i de globale priser og geopolitiske risici samt over for handelsspændinger.

3.7.7. Handelsaftaler, som Den Europæiske Union indgår med tredjelande, bør i fremtiden betragtes som et middel til at opnå de miljømæssige og sociale fremskridt og mål for søfartssikkerhed, som EU tilstræber.

4. **Særlige bemærkninger**

4.1. EU's budgetmyndigheder bør fokusere på etablering af pilotprojekter inden for søtransport og transport ad indre vandveje som led i en fyldestgørende, bæredygtig tilgang, der omfatter intermodal transport, som vil kombinere regionale behov og randområders behov, grøn omstilling og støtte til digital innovation i sektoren.

4.2. Med hensyn til lokalbefolkningens beredskab bør søfarts- og navigationsuddannelse, krisestyring/katastrofehåndtering i farvande, svømning, førstehjælp til havs osv. betragtes som en central prioritet for befolkningen i EU, navnlig for dem, der bor i kystområder. Der kunne anvendes en kvote for deltagelse i højt kvalificerede stillinger i søfartsindustrien for at inddrage flere kvinder i sektoren.

4.3. EØSU mener derfor, at den teknologiske udvikling, der opstår som led i denne grønne omstilling, kan ventes at føre til jobskabelse inden for søtransport og ændre opfattelsen af denne sektor, i takt med at traditionelle job til søs udvikler sig til job med høj merværdi på land, hvor man i højere grad vil kunne ansætte kvinder. Digitalisering af flåder, standardisering af skibsbygning og forbedring af skibenes fysiske arbejdsmiljø kan gøre søfartssektoren mere egnet til kvindelige arbejdstagere.

4.4. Søfarende med de rette kvalifikationer er afgørende for at gøre søfart både sikker og miljøvenlig. Denne dynamiske sektors levedygtighed afhænger af, at den fortsat kan tiltrække tilstrækkelig ny kvalitetsarbejdskraft og fastholde erfarne søfarende, herunder kvinder og andre underrepræsenterede grupper.

4.5. Reparationsaktiviteter for traditionelle både/skibe (rundsejlads, korte ture, fritidsaktiviteter mv.) kan fremmes via skatte- eller investeringsmekanismer med kriterier for grøn omstilling, sikkerhed og beskæftigelse for at sikre, at færdigheder og traditionelle særtræk bevares i visse områder.

4.6. Arbejdsmarkedsparternes rolle er afgørende for at sikre, at den grønne omstilling af vandvejstransport fungerer, og at kollektive overenskomster kan tilpasses i dette moderne miljø uden at udgøre en trussel mod beskæftigelsesrettigheder, den grønne omstilling og medlemsstaternes konkurrencefordele. Som led heri kan der anvendes kontrolmekanismer ved hjælp af overvågning i realtid af antallet af ansatte på skibe og af registret for søfarende.

4.7. Revisionen af EU's regelsæt for flag- og havnestatskontrol forventes at gøre inspektionsmekanismerne mere effektive, men det er vigtigt også at sikre, at besætninger og andet personale, uanset nationalitet eller bopæl, som arbejder i søfartssektoren eller på fartøjer, der sejler regelmæssigt mellem EU-havne, uanset flagstat, har samme ansættelses- og arbejdsvilkår.

Bruxelles, den 25. oktober 2023

Oliver RÖPKE

Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg