C/2024/874

6.2.2024

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Rättvise- och effektivitetshänsyn avseende sjötransport

(yttrande på eget initiativ)

(C/2024/874)

Föredragande: **Panagiotis GKOFAS**

Medföredragande: **Pierre Jean COULON**

Rättslig grund	Artikel 52.2 i arbetsordningen
	Yttrande på eget initiativ
Beslut av EESK:s plenarförsamling	25.1.2023
Ansvarig sektion	Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället
Antagande av sektionen	6.10.2023
Antagande vid plenarsessionen	25.10.2023
Plenarsession nr	582
Resultat av omröstningen	
(för/emot/nedlagda röster)	166/1/3

1. **Slutsatser och rekommendationer**

1.1 Utveckling av transporter till sjöss och på inre vattenvägar bör betraktas som en topprioritering när det gäller mobilitet och underlättande av handel, eftersom detta kommer att bidra till att uppnå centrala europeiska rättvise- och effektivitetsmål, såsom dem som anges i den europeiska gröna given och agendan för målen för hållbar utveckling, i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) växthusgasstrategi från 2023 och i andra meddelanden från Europeiska kommissionen.

1.2 Investeringar i sjöfartsinfrastruktur bör inriktas på bättre säkerhet, miljövänliga transporter och billigare transporter för allmänheten, företag, resenärer och turister.

1.3 Det är viktigt att finansiera nya investeringar i motståndskraften i hamnar och nav för att uppnå målet om mer ekonomiska och hållbara godstransporter och affärsverksamheter.

1.4 Den gröna omställningen inom sjöfartssektorn måste ta hänsyn till landsspecifika, sektorsspecifika och arbetsspecifika särdrag för att bevara Europas konkurrensfördelar och minska bristerna i omställningsprocessen, ojämlikheten och avfolkningen i vissa regioner.

1.5 Bestämmelserna om statligt stöd måste ses över på djupet när det gäller tillverkning av fartyg för europeiska sjötransporter i avsikt att tillgodose befolkningens behov och ta itu med arbetskraftens rörlighet i avlägsna områden samt säkerställa hållbar och säker navigering och bättre kustbevakning, snarare än att tillgodose sjöfartens lönsamhet, vilken kan förbättras med hjälp av marknadsinstrument.

1.6 Översynen av regelverket bör inriktas på ett effektivt genomförande av reglerna om undermålig sjöfart och sjöfolks rätt till lika anställningsvillkor. Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) bör ges en större institutionell och teknisk roll för att bidra till genomförandet av en uppgraderad och hållbar sjöfartspolitik.

1.7 Det är viktigt att bygga om hamnarna och uppdatera havsregistret för sjötransporter i syfte att minska bullrets och luftföroreningarnas inverkan på stadsområden.

1.8 Med målet att genomföra en effektiv och rättvis prissättningsmekanism skulle en typ av ”transportekvivalent” kunna utformas omsorgsfullt och införas, särskilt för länder vid Medelhavet, Östersjön och Nordsjön med små och utspridda bebodda öar, samt för otillgängliga områden vid inlandsvatten eller flodnära områden som inte ligger vid kusten. Detta skulle kunna innebära att man subventionerar transportavgifter för yrkesverksamma och företag som arbetar och är verksamma i dessa områden, beviljar permanenta moms- eller skattebefrielser för transport av lokala varor eller sänker energipriserna.

1.9 För att uppnå målet att påskynda sjöfartsindustrins elektrifieringstakt, i enlighet med EU:s förordningar och agendan för smart sjöfart, skulle incitament kunna tillhandahållas för produktion och införande av viss digital och energibesparande teknik för sjöfartssektorn.

1.10 Effektivare resursfördelning bör eftersträvas genom prissättningsmekanismer eller mekanismer som ger incitament för företag att transportera varor och tjänster från eller till avlägsna utomeuropeiska regioner, särskilt när det gäller företag som har anställda i dessa områden.

1.11 Det är viktigt att högkvalificerade arbetstagare rekryteras och deltar i en modern sjötransportsektor. Kvinnors deltagande i sjöfartssektorn bör främjas. Befintliga anställda måste vidareutbildas inom områdena hållbar turism, grön ekonomi, effektiv resursanvändning och operativ krishantering vid naturkatastrofer och katastrofer orsakade av människan. Inrättandet av moderna och välutrustade skolor och universitet som är specialiserade på den maritima ekonomin och förvaltning av sjötransporter skulle kunna ge ett mervärde till kustområden och ekonomier som är beroende av den blå ekonomin.

1.12 Digitaliseringen av havssektorn kommer att göra det möjligt att anta en mer integrerad strategi och förbättra kvaliteten på tjänsterna inom både turism och rekreationsverksamheter vid vatten.

2. **Inledning – bakgrund**

2.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) betonar att sjötransporter är en marknad med specifika sektorer som sträcker sig från lokala transporter med färjor som förbinder städer och skärgårdar via inre vattenvägar och närsjöfart till transporter över långa sträckor med färja, bulkfartyg och containerfartyg samt kryssningsfartyg.

I detta yttrande behandlas inte alla dessa sektorer utan fokuseras på rättvise- och effektivitetshänsyn inom sjötransporter, framför allt med avseende på målet att göra det lättare för allmänheten, turister och yrkesverksamma att få tillträde till avlägsna områden, samtidigt som man tar itu med de nuvarande utmaningar som hämmar ett effektivt genomförande av den gröna och den digitala omställningen inom sjöfartssektorn.

2.2 Energikrisen skapade allvarliga svårigheter för transport- och sjöfartsindustrin runt om i världen, samtidigt som den ledde till ytterligare omstruktureringar i fråga om bränslemarknaden, transport av olja och transportkostnader. Turistnäringen påverkas avsevärt av energikostnader samt fluktuationer i inflationen och de globala realinkomsterna.

2.3 Enligt officiella uppgifter ([1]) transporterar fartyg mer än 80 % av den globala handeln i volym och 70 % av värdet. Även om miljöpåverkan av handel till sjöss på grund av stordriftsfördelar är lägre per enhet jämfört med andra transportformer, kräver den europeiska flottan fortfarande ytterligare tekniska förbättringar för att uppnå klimatmålen för växthusgasutsläpp, i enlighet med IMO:s växthusgasstrategi från 2023 ([2]).

2.4 Till följd av kommissionens meddelande om Naiades III ([3]) och Europaparlamentets publikation Fuel EU Maritime ([4]) verkar det råda samförstånd mellan institutioner och intressenter i EU om att utvecklingen av sjötransporter i hög grad bidrar till EU:s strategi för minskade koldioxidutsläpp, vilket kan uppnås genom innovation inom sjötransporter (flottor, hamnar, digitalisering) och trafikomställningar.

2.5 Den gröna omställningen har inneburit nya utmaningar för anpassningsprocessen för maritim utveckling inför övergången till ett mer blått och miljövänligt ekosystem. De riktade investeringarna bör tjäna målet om en effektiv blå omställning och blå tillväxt inom sjöfartssektorn.

([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, 18.7.2022, s. 18.
([4]) EUT C 152, 6.4.2022, s. 145.

2.6 Den europeiska kontinenten har ett mycket särpräglat landskap och en egenartad havsmiljö. Kustlandskapet på den europeiska kontinenten förväntas bli utsatt för betydande förändringar och risker inom den närmaste framtiden, med tanke på den allt djupare klimatkrisen och de allt mer extrema väderförhållandena.

2.7 Sjöfartens bidrag till den europeiska ekonomin är betydande, även om den ekonomiska aktiviteten skulle kunna utvidgas ytterligare och omfatta mer sektorsövergripande och interregionalt samarbete. Pandemin och energikrisen visade på behovet av att utveckla minimistandarder för att säkerställa att det finns tillräckligt med kritiska råvaror och livsmedel. Detta är en strategisk strävan som kan tillgodoses på ett hållbart sätt genom vidareutveckling av sjötransporter och transporter på inre vattenvägar.

2.8 Utvecklingen av en modern sjötransportindustri med gradvist och effektivt genomförande av målen för minskade koldioxidutsläpp är avgörande för den europeiska ekonomins omställning och för att undanröja kritiska beroenden inom energisektorn. Operatörernas kapacitet att ersätta sina flottor måste dock beaktas, särskilt med tanke på att investeringarna i sektorn är långsiktiga.

2.9 Den europeiska havspolitiken bör inriktas på tillhandahållande av statligt stöd till hamnar och sjöfartsinfrastruktur regionalt för att möjliggöra ökad kommersiell kapacitet och en grön omställning i lokala och regionala ekonomier.

2.10 Regelverket för sjöarbetare och sjöfolk bör ses över noggrant för att säkerställa att berörda parter och entreprenörsverksamheter fullt ut följer den europeiska ramen för mänskliga rättigheter, respekt för arbetsrätten och den gröna omställningen.

2.11 Rekrytering av mer högkvalificerad personal inom tjänster till sjöss och på inre vattenvägar skulle kunna tjäna det strategiska syftet med tjänsternas kvalitet och resesäkerhet.

2.12 Sjöfartspolitiken bör skapa lämpliga villkor och ge incitament för små och medelstora företag och livsmedelsföretag så att de kan minska transportkostnaderna och förbättra miljöprestandan.

3. **Allmänna kommentarer**

3.1 *Miljöanpassningsinitiativ som kan möjliggöra en balanserad tillväxt med större mervärde i den blå ekonomin*

3.1.1 Att minska föroreningarna från sjöfarten är ett centralt mål på den europeiska agendan för målen för hållbar utveckling. Investeringar i produktion och drift av eldrivna och utsläppssnåla fartyg och användning av miljövänliga bränslen, såsom vätgas och biobränslen, i europeiska vatten (floder, sjöar, kanaler, hav) är avgörande för paradigmskiftet.

3.1.2 Europeiska unionen bör ta en ledande roll när det gäller att uppnå de mål för minskade utsläpp och utfasning av fossila bränslen som fastställts av IMO ([5]). Detta bör ske genom öppna och transparenta samråd för att förbättra IMO:s regelverk på ett konsekvent och effektivt sätt.

3.1.3 Den offentliga infrastrukturens, marinornas och hamnarnas motståndskraft är ett centralt inslag i EU:s utvecklingsstrategi för 2050. Detta innebär att en europeisk havspolitik bör inriktas på transportinfrastruktur, hamnkapacitet och hamnprestanda, spårbarhet samt kostnadseffektiva metoder för sjöfart och båttillverkning inom unionen. Risken för ökat beroende av tredjeländer måste tas i beaktande.

3.1.4 På grund av stordriftsfördelar och massiv transportkapacitet är sjötransporter det effektivaste transportsättet, med lägre koldioxidutsläpp jämfört med väg- och lufttransporter räknat per passagerare eller ton/kilometer. EU:s regelverk bör naturligtvis inriktas på att kraftigt förbättra sektorns miljöprestanda. Om passagerare och företag förmås att föredra moderna intermodala transportmönster som inbegriper farleder och inre vattenvägar, kan det bidra till ytterligare förbättringar av miljöavtrycket.

3.1.5 Bullret och luftföroreningarna från verksamheten i kusthamnar kan inte ignoreras, eftersom det å ena sidan handlar om lokalbefolkningens livskvalitet, och om arbetstagarnas och närboendes hälsa å den andra. Detta medför avsevärda socioekonomiska kostnader och extra ekonomiska bördor för hälso- och sjukvårdssystemen. Detsamma gäller dem som bor i närheten av inre vattenvägar i inlandet. Bättre prestanda för transporterna på inre vattenvägar går hand i hand med den socioekonomiska utvecklingen i inlandet. Denna utveckling får dock inte ske på bekostnad av invånarnas livskvalitet, även om transporter på inre vattenvägar orsakar färre olägenheter än vägtransporter.

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

3.2 *Den digitala omställningen ska stå i samklang med investeringsmöjligheterna inom sjöfartssektorn*

3.2.1 Digitaliseringen och konnektiviteten avseende hamnar och fartyg kommer att tjäna målen produktivitet, säkerhet, bättre övervakning och bekämpning av ekonomisk brottslighet. De pågående revideringarna av direktiven om hamnstats- och flaggstatskontroll bör förbättra Emsas och de nationella myndigheternas kapacitet att ta fram lämpliga verktyg för att fullgöra sina krävande uppgifter.

3.2.2 Införandet av uppgraderad teknik och genomförandet av smarta hamnkoncept och gröna logistiksystem för handel (användning av elektroniska dokument) kommer att påskynda handelstransaktionerna och undanröja rättsliga och regleringsmässiga begränsningar.

3.2.3 Den digitala omställningen ska erbjuda högre tjänstekvalitet, snabbhet, öppenhet och tillgänglighet i fråga om hamnar och marinor.

3.3 *Offentliga och privata investeringar*

3.3.1 Investeringar i sjötransportsektorn bör ta hänsyn till risker och brister i fråga om livsmedelskedjor, kritiska råvaror samt tekniska och medicinska förnödenheter.

3.3.2 Medlemsstaterna ska uppmuntras att åstadkomma samverkan i investeringar som stärker intermodala värdekedjor, inbegripet sjötransporter, genom att förbättra hamnar, flottornas kvalitet och lika tillgång för både passagerare och företag ([6]).

3.3.3 De nationella planerna för återhämtning och resiliens skulle kunna anpassas ytterligare så att de omfattar hållbara investeringar i hamninfrastruktur, eldrivna och utsläppssnåla fartyg samt digitalisering av varu- och passagerartransporter.

3.3.4 Den gradvisa utvecklingen av ett sjöfartskluster i EU kan innebära en viktig möjlighet för sjöfartsindustrin i hela EU. Genom att använda ändamålsenliga finansieringssystem och investeringsincitament för klustersamarbete, forskning och innovation kan EU lägga grunden för en konkurrenskraftig och motståndskraftig miljö för en hållbar och säker sjöfartssektor och ta itu med utmaningarna i samband med klimatomställningen och den digitala omställningen.

3.4 *Lika tillgång*

3.4.1 Den offentliga och den privata sektorns investeringar bör inriktas på att minska transportkostnaderna för boende, turister, handlare och yrkesverksamma samt för näringslivssektorer med anknytning till sjöfartssektorn i kustområdena på fastlandet och på öar.

3.4.2 Att se till att sjötransporterna fungerar mer effektivt är avgörande för alla ekonomier, både internationellt och lokalt. Små öar i Europas utkant samt utvecklingsländerna är mest beroende av den maritima ekonomin. Sårbara ekonomier och samhällen som är avlägsna eller belägna på landsbygden är starkt beroende av sjötransportnät för att få tillgång till arbets- och råvarumarknaderna. Dessa befolkningsgrupper drabbas relativt hårt av oproportionerligt höga transportkostnader och låg konnektivitet, vilket även leder till tidsspillan.

3.5 *Jämställdhet*

3.5.1 Kvinnors deltagande på arbetsmarknaden i sjöfartssektorn rapporteras fortfarande vara mycket lågt, även om det har uppstått nya möjligheter inom övervakning och digitalisering, vilket kan förbättra läget.

3.5.2 Sjöfartsindustrin bör också satsa på kvinnors kompetens och uppnå jämställdhet. Högkvalificerad personal bör uppmuntras att söka arbete inom sjötransportsektorn genom att man lägger större vikt vid att förbättra arbetsvillkoren inom sektorn, särskilt med hjälp av bättre balans mellan familjeliv och arbetsliv samt med avseende på löner och anställningstrygghet. Internationella avtal och samarbete med relevanta organ inom IMO och FN skulle kunna utgöra den rättsliga och institutionella ram som krävs för att dessa incitament ska vara verkningsfulla.

3.6 *Harmonisering av förfaranden*

3.6.1 Harmonisering av förfaranden eller elektronisk övervakning samt digital kartläggning av marinor och mindre hamnar i europeiska länder (platstillgång, kostnader, tillgång på och behörighet hos anställda eller yrkesbefälhavare) är avgörande för de höga kvalitets- och säkerhetsstandarderna inom turism och handel via sjötransporter.

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

3.6.2 Sjötransporter kännetecknas av stora skillnader i kvantitet och kvalitet hos kommersiella och industriella flottor. Turister, yrkesverksamma och boende måste kunna förlita sig på bättre och säkrare resevillkor i Europa, både i inlandet och till sjöss. Detta kräver ytterligare offentliga och privata investeringar i hållbara sjötransporter, infrastruktur, nya fartyg och andra transportmedel till sjöss, på grundval av kriterierna i den europeiska agendan för målen för hållbar utveckling och den gröna omställningen.

3.6.3 EU:s strategi för optimering av hamnar och marinor bör inriktas på bättre tidsplanering för anlöpning av fartyg och yachter. Kommissionen bör utarbeta en plan på medellång sikt för att minska tidsspillan och minimera den extra energiförbrukningen.

3.7 *Handel*

3.7.1 Generellt sett bör den europeiska handelspolitiken erbjuda incitament för att stärka sjötransportsektorns motståndskraft genom att minimera export- och importrestriktioner som orsakar störningar i värdekedjorna, särskilt under kriser.

3.7.2 Sjötransporter är en central sektor för att hanteringen av produkter och råvaror som transporteras runtom i världen ska vara effektiv. Efter några år av recession, på grund av pandemikrisen och minskad försäljning globalt, är sjöfartsindustrin mitt uppe i en snabb återhämtning.

3.7.3 Utfasningen av fossila bränslen kommer oundvikligen att driva på fluktuationer i de globala priserna på råvaror, energi och andra varor, varav de flesta transporteras med fartyg. EU:s politik bör inriktas på de inflationsrelaterade effekterna av detta, i synnerhet med tanke på samhällsgrupper och arbetstagare med lägre inkomster.

3.7.4 Digitaliseringen har under och efter pandemin omvandlat handeln och transporterna. Den ökande volymen av handel och försäljning på nätet har förändrat den globala handelns struktur.

3.7.5 Sjötransport och handel når inte upp till en optimal nivå av pristransparens. Berörda parter får inte tillräcklig information om de totala kostnaderna när det gäller avgifter, provisioner eller andra pålagor, vilket hämmar de konkurrensfördelar som sjöfartssektorn kan erbjuda.

3.7.6 Sjötransportsektorn är mycket känslig för fluktuationer i globala priser och för geopolitiska risker eller handelsmotsättningar.

3.7.7 Handelsavtal som Europeiska unionen ingår med tredjeländer bör i framtiden betraktas som ett verktyg för att EU ska kunna göra miljömässiga och sociala framsteg och uppnå sjösäkerhetsmål.

4. **Särskilda kommentarer**

4.1 De europeiska budgetmyndigheterna bör fokusera på att inrätta pilotprojekt för transporter till sjöss och på inre vattenvägar som ett inslag i en övergripande och hållbar strategi som inbegriper intermodala transporter och som kombinerar behov regionalt och i avlägsna områden, grön omställning och övergång till digital innovation inom sektorn.

4.2 När det gäller lokalbefolkningens kvalifikationer bör utbildning i sjöfart och navigering, kris- och olyckshantering på vatten, simning, första hjälpen till havs osv. betraktas som en central prioritering för den europeiska befolkningen, särskilt för dem som bor i kustområden. En kvot för tillträde till högkvalificerade befattningar inom sjöfartsindustrin skulle kunna tillämpas för att öka inkluderingen av fler kvinnor i sektorn.

4.3 EESK anser att den tekniska utveckling som denna miljöanpassning medför bör leda till en dynamisk utveckling av sysselsättningen inom sjötransport och en förändrad attityd gentemot sektorn, eftersom traditionella arbetstillfällen till sjöss kommer att utvecklas till arbetstillfällen med högt mervärde på land, vilket skulle göra det möjligt att rekrytera fler kvinnor. Att digitalisera flottorna, standardisera fartygstillverkningen och göra den fysiska miljön på fartygen mer arbetsvänlig skulle kunna göra sjöfartssektorn mer lämpad för kvinnliga anställda.

4.4 Sjöfolk med lämpliga kvalifikationer är avgörande för att säkerställa en sjöfart som är såväl säker som miljövänlig. Livskraften i denna dynamiska sektor är beroende av förmågan att fortsätta att locka till sig tillräckligt många nyanställda av hög kvalitet och behålla erfaret sjöfolk, inklusive kvinnor och andra underrepresenterade grupper.

4.5 Reparationsverksamhet för vanliga båtar/fartyg (sightseeing, korta sträckor, fritid) skulle kunna uppmuntras genom skatte- eller investeringsmekanismer med kriterier för miljöanpassning, säkerhet och sysselsättning, med målet att säkerställa att färdigheter och traditioner bibehålls inom vissa områden.

4.6 Arbetsmarknadsparternas roll är avgörande i strävandena efter att säkerställa att den gröna omställningen inom sjötransportsektorn ska vara ändamålsenlig, och kollektivavtalen skulle kunna anpassas i denna moderna miljö, utan att det innebär hot mot arbetstagarnas rättigheter, den gröna omställningen och medlemsstaternas konkurrensfördelar. I detta avseende skulle kontrollmekanismer kunna tillämpas genom realtidsövervakning av antalet anställda på fartyg och av registret över sjöarbetare.

4.7 Översynen av EU:s regelverk för flagg- och hamnstatskontroll förväntas göra inspektionsmekanismerna mer effektiva, men det är också viktigt att se till att besättningen och annan personal (oavsett nationalitet eller bosättningsort) som arbetar inom sjöfartssektorn eller på fartyg som regelbundet trafikerar EU-hamnar (oavsett flaggstat) har lika arbets- och anställningsvillkor.

Bryssel den 25 oktober 2023.

Oliver RÖPKE

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande