

Bruxelles, den 8. juni 2017
(OR. en)

9976/17

MAR 123
TRANS 250
COMPET 476
CLIMA 169
MI 477
ENV 578
FISC 123
OMI 32

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515 FISC 109 OMI 29
Vedr.:	Rådets konklusioner om "Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse" – Rådets konklusioner (8. juni 2017)

Vedlagt følger til delegationerne "Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse", der blev vedtaget af Rådet den 8. juni 2017 på 3545. samling.

RÅDETS KONKLUSIONER**om**

"Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse"

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION

HENVISER TIL

- Rådets konklusioner om midtvejsevaluering af EU's søtransportpolitik frem til 2018 og perspektiverne frem mod 2020 af 5. juni 2014¹
- Kommissionens rapport om gennemførelse af EU's søtransportstrategi 2009-2018²;

UDTRYKKER TILFREDSHED med det vellykkede uformelle møde mellem ministrene for maritime anliggender, som det maltesiske formandskab afholdt den 29. marts 2017 i Valletta, Malta, hvor der blev opstillet politiske prioriteter for EU's søtransportpolitik for at støtte søtransporterhvervet, der er af afgørende betydning for velfærden i EU;

MINDER OM, at søtransport og de dertil knyttede tjenester har afgørende betydning for Den Europæiske Unions økonomi og de europæiske borgeres livskvalitet, da de skaber beskæftigelse og er afgørende for Europas økonomiske konkurrenceevne og bidrager til Den Europæiske Unions BNP og søtransport som katalysator for EU's maritime klynge;

BEKRÆFTER PÅ NY, at den europæiske søtransportsektor står over for store udfordringer, og at der skal gøres en yderligere indsats for at opretholde og videreudvikle attraktiv og intelligent, sikker, social og bæredygtig søtransport af høj kvalitet;

¹ Dokument 10041/14.

² Dokument 12829/16.

UNDERSTREGER, at der bør tages fuldt hensyn til Vallettaerklæringens politiske prioriteter i Kommissionens kommende arbejdsprogram og dets overordnede prioriterede mål for perioden frem til 2020.

1. STØTTER DERFOR indholdet af Vallettaerklæringen om "Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse" og ANERKENDER erklæringen som et væsentligt element i EU's søtransportpolitik frem til 2020;
2. OPFORDRER DERFOR Kommissionen og medlemsstaterne til at arbejde sammen i tæt samarbejde med andre EU-organer og -agenturer samt med erhvervslivet og arbejdsmarkedets parter om at tage passende initiativer og fastsætte milepæle med Vallettaerklæringen som udgangspunkt for videreudvikling og gennemførelse af EU's søtransportpolitik frem til 2020.

**Ministererklæring om
prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering,
digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre
marked og en maritim klynge i verdensklasse
(Vallettaerklæringen)**

DE EUROPÆISKE MINISTRE FOR MARITIME ANLIGGENDER,
SOM HENVISER TIL

- Rådets konklusioner om midtvejsevaluering af EU's søtransportpolitik frem til 2018 og perspektiverne frem mod 2020 af 5. juni 2014³
- Kommissionens rapport om gennemførelse af EU's søtransportstrategi 2009-2018⁴;
- A. SOM ANERKENDER betydningen af interessenternes engagement og dialog som et afgørende element for gennemførelsen og videreudviklingen af en søtransportstrategi efter 2018; SOM TAGER HENSYN TIL drøftelserne på søfartskonferencen for ministre/interessenter i Malta den 28. marts 2017;
- B. SOM MINDER OM de fortsatte mål for EU og dets medlemsstater om at sikre et højt og ensartet niveau for maritim sikring og sikkerhed;
- C. SOM MINDER OM, at søtransport og de dertil knyttede aktiviteter, herunder havne, yder et væsentligt bidrag til den europæiske økonomi ved at skabe merværdi og beskæftigelse i alle EU's kystområder, og SOM NOTERER SIG de alvorlige økonomiske udfordringer, som søtransportsektoren står over for;
- D. SOM UNDERSTREGER behovet for at skabe et europæisk søtransportområde uden barrierer og et søtransportsystem og en logistikkæde egnet til det 21. århundrede, men samtidig GENTAGER, at søtransport er af afgørende betydning for at knytte fjerntliggende geografiske områder og øer sammen med resten af Europa;

³ Dokument 10041/14.

⁴ Dokument 12829/16.

- E. SOM især ERKENDER behovet for effektivt at adressere udfordringerne i forbindelse med tilgængelighed for øer, fjerntliggende regioner og regioner i den yderste periferi og omkostningerne forbundet hermed;
- F. SOM PÅ NY BEKRÆFTER målet om at støtte den langsigtede konkurrenceevne for den europæiske søtransportsektor og de dertil knyttede maritime erhverv på verdensmarkederne i betragtning af den stigende internationale konkurrence;
- G. SOM UNDERSTREGER betydningen af at øge søtransportens og de maritime logistikkæders effektivitet gennem digitalisering og administrativ forenkling og de betydelige muligheder, der skabes gennem dataudveksling;
- H. SOM MINDER OM behovet for at fjerne de resterende hindringer for frie datastrømme i det indre marked i tråd med opfordringen fra stats- og regeringscheferne i Det Europæiske Råds konklusioner af 15. december 2016; og SOM OGSÅ MINDER OM Rådets konklusioner af 20. september 2016 om handlingsplanen for e-forvaltning 2016-2020: fremskyndelse af forvaltningernes digitale omstilling, som støtter handlingsplanens underliggende principper (som f.eks. digital betjening som standard, engangsprincippet, interoperabilitet som standard);
- I. SOM TAGER I BETRAGTNING, at forenklingen af administrative formaliteter i forbindelse med forsendelse og søtransport af gods såvel som behovet for omfattende og interoperable digitale informationsstrømme er det vigtigste anliggende for søtransporterhvervet og søtransportinteressenter og navnlig med henblik på at etablere et europæisk søtransportområde uden barrierer;
- J. SOM SER MED TILFREDSHED PÅ Europa-Parlamentets og Rådets vedtagelse af havnetjenesteforordningen om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne;
- K. SOM ANERKENDER den udfordring, der ligger i den globale konkurrence, og vigtigheden af nationale skattesystemer og -ordninger, der tjener målsætningerne i EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren ved at fastholde lige vilkår og konkurrenceevnen i EU's søtransportsektor;

- L. SOM MINDER OM Rådets konklusioner af 28. februar 2017 om Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 23/2016 vedrørende havneinvesteringer⁵;
- M. SOM FREMHÆVER den rolle, som internationale organisationer, såsom IMO og ILO, spiller som de vigtigste kompetente verdensomspændende lovgivende organer, der fastlægger globale regler og standarder;
- N. SOM TAGER I BETRAGTNING, at søtransport – som den mest omkostningseffektive transportmåde for størstedelen af den internationale handel – er vigtig for opnåelsen af FN's 2030-mål for bæredygtig udvikling;
- O. SOM ERKENDER behovet for at gøre de maritime transporterhverv mere attraktive for unge europæere, bibringe dem et positivt image og tilpasse kvalifikationer og uddannelse til den teknologiske innovation;
- P. SOM ANERKENDER, at bilaterale og multilaterale aftaler om international søtransport samt frihandelsaftaler (FTA'er), der indeholder omfattende forpligtelser vedrørende international søtransport, får større og større betydning for at sikre lige vilkår på globalt plan, markedsadgang for EU-rederiers fartøjer⁶ og generel forudsigelighed i en situation med protektionistiske tendenser og restriktive foranstaltninger, og OPFORDRER Kommissionen til at slå til lyd for at medtage international søtransport i multilaterale aftaler, navnlig inden for rammerne af WTO;
- Q. SOM TAGER I BETRAGTNING, at søtransport er almindeligt anerkendt som en miljømæssigt bæredygtig og energieffektiv metode til fragt af store mængder gods, men at de internationale søtransportaktiviteter alligevel er så omfattende, at de producerer ca. 2,2 % af de globale CO₂-emissioner⁷;
- R. SOM UNDERSTREGER behovet for mere miljøvenlig søtransport, også i forhold til emissioner af stoffer, som har en negativ indvirkning på menneskers sundhed og miljøet på lokalt og regionalt plan og navnlig tæt på kystområder og havnebyer;

⁵ Dokument 6693/17.

⁶ Jf. artikel 1 i Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem medlemsstaterne og tredjelande (EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1).

⁷ IMO's tredje rapport om drivhusgas fra 2014.

- S. SOM PÅ NY BEKRÆFTER, at klimaændringer og miljøbeskyttelse kræver en global indsats, navnlig i forbindelse med foranstaltninger fra søtransportsektoren;
- T. SOM SER MED TILFREDSHED PÅ de fremskridt, der er gjort på IMO's MEPC 70 med:
- fastsættelsen af den 1. januar 2020 som ikrafttrædelsesdato for den globale svovlgrænse på 0,5 % for skibsbrændstoffer
 - vedtagelsen af et obligatorisk globalt system til dataindsamling om skibes brændstofforbrug og
 - vedtagelsen af en køreplan for en indledende, men omfattende IMO-strategi for nedbringelse af drivhusgasemissioner fra skibe, der skal vedtages i 2018, i tide til at sektoren kan indberette sine fremskridt i forbindelse med den første statusopgørelse i henhold til Parisaftalen;
- U. SOM ANERKENDER det arbejde, der udføres inden for rammerne af European Sustainable Shipping Forum som fastlagt i Kommissionens afgørelse⁸,
- I. Konkurrenceevne – lige vilkår i og uden for Europa
1. UNDERSTREGER DERFOR, at det for at udvikle en internationalt førende søtransportsektor i Europa er nødvendigt at skabe stabile, forudsigelige og konkurrencedygtige rammevilkår baseret på høje internationale standarder for sikkerhed, sikring, miljø og sociale forhold;
 2. MINDER OM, at moderne havne med gode forbindelser og effektiv nærskibsfart spiller en central rolle for at bevare og tiltrække nye industrier og logistikaktiviteter samt at forbinde de forskellige regioner inden for EU's indre marked og støtte den grønne omstilling af transportområdet;

⁸ Kommissionens afgørelse af 24.9.2013 om nedsættelse af ekspertgruppen vedrørende bæredygtighed inden for søtransport – The European Sustainable Shipping Forum (ESSF), C(2013) 5984 final.

3. ØNSKER udbygning af forbindelsesmulighederne i form af pålidelige, hyppige og bæredygtige søtransportforbindelser med henblik på at afhjælpe eksisterende mangler, forebygge isolation og tilbyde lige vækstmuligheder for øer og regioner i den yderste periferi og fjerntliggende områder og øer;
4. INSISTERER PÅ, at det er nødvendigt at fremme etableringen af et net af multimodale transportkorridorer, der forbinder industriområder og fjerntliggende områder og øer, og som har moderne omladningsfaciliteter, effektive og bæredygtige havneinfrastrukturer, automatiseringstendenser og avancerede teknologier inkorporeret i de relevante lovgivningsmæssige og administrative rammer, og OPFORDRER TIL fortsat arbejde i denne henseende inden for rammerne af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten under fuld udnyttelse af de relevante finansielle instrumenter og tilskud;
5. UNDERSTREGER behovet for at gøre EU's maritime transportsektor attraktiv for fremtidige generationer, for at undgå at den europæiske maritime klynge kommer til at opleve mangel på kompetent arbejdskraft med den rette kombination af færdigheder og kompetencer, og BEKRÆFTER PÅ NY behovet for at styrke etableringen af lige sociale vilkår inden for søtransport og sikre fair behandling af søfarende ved hjælp af en effektiv gennemførelse af ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 og de relevante aftaler mellem arbejdsmarkedets parter⁹; STØTTER initiativer og foranstaltninger for at tiltrække og uddanne et tilstrækkeligt antal søfarende fra EU og UNDERSTREGER derfor behovet for at fremme og håndhæve internationale standarder, som sikrer gode arbejds- og levevilkår;
6. ANERKENDER navnlig fordelene ved at beskæftige flere kvinder i transportsektoren og UNDERSTREGER behovet for at øge kvinders deltagelse i søtransportsektoren;
7. OPFORDRER INDTRÆNGENDE arbejdsmarkedets parter TIL at identificere og udvikle fælles initiativer og attraktive sociale vilkår for at fremme beskæftigelsen af europæiske søfarende og gøre sektoren mere attraktiv f.eks. ved at fremme anvendelsen af moderne kommunikationsmidler, herunder internetadgang om bord;

⁹ Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners Associations (ECSA) og European Transport Workers Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30).

8. UNDERSTREGER betydningen af at fremme multilateral, regional og bilateral dialog, tættere samarbejde og udveksling af bedste praksis vedrørende søtransport på internationalt plan med henblik på at fremme lige vilkår;
 9. OPFORDRER Kommissionen TIL at øge indsatsen på alle niveauer for at skabe lige vilkår på verdensplan og samtidig skabe rammebetingelserne for at lette adgangen til markederne i regioner med et stigende økonomisk potentiale;
 10. TILSKYNDER medlemsstaterne og Kommissionen TIL fortsat at slå til lyd for indførelse af gennemsigtige, globalt bindende, teknologisk avancerede standarder, der ikke forvrider konkurrencen, og derved tilstræbe internationale løsninger;
 11. BEKRÆFTER PÅ NY merværdien af EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren og behovet for en stabil skatteramme i overensstemmelse med disse retningslinjer for at fastholde lige vilkår på verdensplan for EU's søtransport, for yderligere at forbedre kvaliteten og tiltrækningskraften af medlemsstaternes flag og skabe betingelserne for, at søtransport kan bidrage effektivt til EU's økonomi;
 12. ERINDRER OM Rådets konklusioner af 28. februar 2017 om Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 23/2016 om søhavneinvesteringer, der fremhæver en række spørgsmål vedrørende søhavne, herunder retningslinjer for statsstøtte til søhavne, videreudviklingen af en generel gruppefritagelsesforordning for visse havneinvesteringer, behovet for flere midler til havne, havneinfrastrukturens særlige karakter og den fulde integration af havnene i TEN-T-nettet;
- II. Digitalisering
13. MINDER OM behovet for fuldstændig og hurtig gennemførelse af Blue Belt, blandt andet ved hjælp af et harmoniseret elektronisk ladningsmanifest (e-manifestet), og OPFORDRER Kommissionen til regelmæssigt at give interessenterne oplysninger om dets gennemførelse og effektivitet;

14. SER MED TILFREDSHED PÅ og STØTTER arbejdet vedrørende e-manifestspecifikationerne, som er udviklet af Kommissionen sammen med medlemsstaterne, industrien og EMSA;
15. UNDERSTREGER de mangler, der blev påpeget i Kommissionens foreløbige resultater vedrørende Refitevalueringen af direktivet om meldeformaliteter;
16. OPFORDRER Kommissionen TIL at fremsætte forslag til en passende opfølgning af gennemgangen af direktivet om meldeformaliteter ved blandt andet at indføre e-manifestet ved hjælp af et miljø med et europæisk enstrengt system for søtransport med det sigte at etablere et europæisk søtransportområde uden barrierer og forbedre søtransportens effektivitet og tiltrækningskraft;
17. ANERKENDER betydningen af at fremme dataudveksling og præcisere betingelserne for at gøre dataene tilgængelige og til rådighed for alle parter med henblik på at optimere logistikkæderne og fremme multimodal transport i Europa og internationalt og SER derfor navnlig MED TILFREDSHED PÅ intelligente havneinitiativer iværksat med dette for øje og andre initiativer, såsom det digitale transport- og logistikforum;
18. BEMÆRKER det potentiale, der ligger i automatisering, som supplerer digitalisering ved at kunne give nedsat brændstofforbrug, øge effektiviteten og logistisk optimere fragtstrømmene samt forbedre sikkerheden i og miljøresultaterne for EU's søtransportsektor; FREMHÆVER derfor vigtigheden af at bane vej for videreudvikling af digitale løsninger og avanceret maritim teknologi samt at fremme anvendelsen af åbne data under hensyntagen til behovet for tidssvarende retlige rammer, der giver mulighed for udvikling af digitale løsninger;
19. FREMHÆVER behovet for yderligere at fremme digitaliseringskonceptet og elektronisk kontrol af certifikater vedrørende skibe og besætningsmedlemmer på internationalt plan og TILSKYNDER TIL at gøre certifikaterne tilgængelige i elektronisk form;

III. Dekarbonisering og nedbringelse af luftemissioner

20. OPFORDRER medlemsstaterne TIL sammen med Kommissionen at arbejde hen imod en vedtagelse i 2018 af en ambitiøs første IMO-strategi om nedbringelse af drivhusgasemissioner og i den forbindelse tage hensyn til Parisaftalens mål om et "godt stykke under 2 °C", herunder yderligere kort-, mellem- og langsigtede foranstaltninger med sigte på at fastlægge søtransportsektorens bidrag til de internationale bestræbelser på at begrænse drivhusgasemissionerne; OPFORDRER med henblik herpå medlemsstaterne og Kommissionen TIL at tage kontakt til tredjelande og industrien med henblik på at sikre vedtagelsen af en ambitiøs strategi i foråret 2018 for at støtte kapacitetsopbygning, herunder initiativer, der viser fordelene ved dekarbonisering af søtransportsektoren, og for at fremme forskning og investeringer, således at intet land lades tilbage, hvad angår håndtering af klimaændringer;
21. OPFORDRER Kommissionen TIL, når de retlige rammer for det globale system er fastlagt, at fremsætte forslag til ændring af EU's MRV-forordning med henblik på tilpasning til en international aftale;
22. OPFORDRER INDTRÆNGENDE Kommissionen og medlemsstaterne TIL at samarbejde om en effektiv håndhævelse af regionale og globale regler om luftemissioner fra skibe og FREMHÆVER vigtigheden af at udveksle relevante oplysninger om overholdelse i denne henseende;
23. STØTTER Kommissionens initiativer til fremme af anvendelsen af alternativ energi og brændstof til skibsfart, navnlig harmoniserede standarder for konnektorer til LNG-bunkring og procedurer for LNG-bunkring i europæiske havne med henblik på at forbedre sektorens miljøresultater og bidrage til overholdelsen af de globale emissionskrav, navnlig de grænseværdier for svovlemissioner, der er vedtaget af IMO;

24. GLÆDER SIG OVER, at programmet "Green Shipping Guarantee" effektivt håndterer udfordringerne i forbindelse med finansiering af investeringer, som bidrager til at forbedre den europæiske søtransportsektors miljøresultater og dens konkurrenceevne, og STØTTER Kommissionens bestræbelser på at fremme havnenes rolle i den grønne omstilling af søtransporten og UNDERSTREGER behovet for finansiel støtte til investeringer, som f.eks. elforsyning fra land eller bunkringsinfrastruktur til andre alternative brændstoffer;
25. OPFORDRER Kommissionen TIL at gå videre med sine tiltag for at hjælpe søtransportsektoren til at gøre optimal brug af de disponible finansielle og økonomiske incitamenter på EU-plan, medlemsstatsplan og havneplan for at forbedre sektorens miljømæssige bæredygtighed, herunder også brugen af forskningsmidler til teknologier, der vil opnå markedsvalidering i forbindelse med investeringscyklusser i midten af dette århundrede;
26. BEKRÆFTER den stærke støtte til en sikker og miljøvenlig søtransport i polarområderne og andre sårbare havområder og FREMHÆVER nødvendigheden af en effektiv gennemførelse af IMO's polarkode.
-