



Bryssel den 8 juni 2017
(OR. en)

9976/17

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

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Föreg. dok. nr:	9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515 FISC 109 OMI 29
Ärende:	Rådets slutsatser om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass – Rådets slutsatser (den 8 juni 2017)

För delegationerna bifogas rådets slutsatser om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass, som antogs av rådet vid dess 3545:e möte den 8 juni 2017.

RÅDETS SLUTSATSER

om

prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass

EUROPEISKA UNIONENS RÅD,

SOM BEAKTAR

- rådets slutsatser om halvtidsöversynen av EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 och utsikterna fram till 2020 av den 5 juni 2014¹,
- kommissionens rapport om genomförandet av EU:s sjöfartsstrategi 2009–2018²,

SOM VÄLKOMNAR det framgångsrika informella sjöfartsministermöte som det maltesiska ordförandeskapet anordnade i Valletta, Malta den 29 mars 2017, där man fastställde politiska prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik för att stödja sjöfartsindustrin, som är av avgörande betydelse för EU:s välbefinnande,

SOM ERINRAR om att sjöfarten och därmed sammanhängande tjänster är av vital betydelse för Europeiska unionens ekonomi och livskvaliteten för Europas medborgare genom att den skapar sysselsättning, är väsentlig för Europas ekonomiska konkurrenskraft och bidrar till Europeiska unionens bruttonationalprodukt och om att sjöfarten är en katalysator för EU:s sjöfartskluster,

SOM BEKRÄFTAR att den europeiska sjöfartssektorn står inför betydande utmaningar och att ytterligare insatser krävs för att behålla och vidareutveckla attraktiv, smart, säker, social och hållbar kvalitetssjöfart,

¹ Dokument 10041/14.

² Dokument 12829/16.

SOM BETONAR att de politiska prioriteringarna i Vallettaförklaringen bör beaktas fullt ut i kommissionens kommande arbetsprogram och dess övergripande prioriteringar fram till 2020,

HÄRAV FÖLJER ATT RÅDET

1. STÖDER innehållet i Vallettaförklaringen om prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad och ett sjöfartskluster i världsklass och ÄR MEDVETET om att förklaringen utgör en väsentlig del av EU:s sjöfartspolitik fram till 2020,
2. UPPMANAR kommissionen och medlemsstaterna att arbeta tillsammans och i nära samarbete med EU:s institutionella organ och byråer samt med näringslivet och arbetsmarknadens parter för att ta lämpliga initiativ och ange milstolpar med Vallettaförklaringen som utgångspunkt för fortsatt utveckling och genomförande av EU:s sjöfartspolitik fram till 2020.

**Ministerförklaring om
prioriteringar för EU:s sjöfartspolitik fram till 2020: konkurrenskraft, utfasning av fossila
bränslen, digitalisering för säkerställande av global anslutbarhet, en effektiv inre marknad
och ett sjöfartskluster i världsklass
(Vallettaförklaringen)**

DE EUROPEISKA SJÖFARTSMINISTRARNA, SOM BEAKTAR

- rådets slutsatser om halvtidsöversynen av EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 och utsikterna fram till 2020 av den 5 juni 2014³,
 - kommissionens rapport om genomförandet av EU:s sjöfartsstrategi 2009–2018⁴,
- A. SOM INSER vikten av intressenternas delaktighet och dialog som en väsentlig del av uppfyllandet och vidareutvecklingen av en sjöfartsstrategi för perioden efter 2018 och SOM TAR HÄNSYN till diskussionerna vid sjöfartskonferensen för ministrar och intressenter i Malta den 28 mars 2017,
- B. SOM ERINRAR OM EU:s och dess medlemsstaters fortlöpande mål om att säkerställa en hög och enhetlig nivå på sjösäkerhet och sjöfartsskydd,
- C. SOM ERINRAR OM att sjöfarten och därmed sammanhängande verksamhet, inbegripet hamnar, bidrar stort till den europeiska ekonomin och skapar mervärde och sysselsättning i unionens kustområden, och SOM NOTERAR de allvarliga ekonomiska utmaningar som sjöfartssektorn står inför,
- D. SOM UNDERSTRYKER behovet av att skapa ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder samt en sjötransportsystems- och logistikkedja anpassad till 2000-talet och SOM UPPREPAR att sjöfarten är avgörande för att geografiska områden i randområden och av ökaraktär ska bindas samman med det övriga Europa,

³ Dokument 10041/14.

⁴ Dokument 12829/16.

- E. SOM INSER särskilt behovet av att på ett effektivt sätt hantera utmaningar när det gäller tillgängligheten för öar, randområden och yttersta randområden och de kostnader som är förknippade med detta,
- F. SOM BEKRÄFTAR målsättningen att stödja den långsiktiga konkurrenskraften för EU:s sjöfart och därmed sammanhängande branscher inom sjöfarten på världsmarknaderna, med tanke på den växande internationella konkurrensen,
- G. SOM BETONAR vikten av att öka sjötransports- och logistikkedjornas effektivitet genom digitalisering och administrativ förenkling, och de betydande möjligheter som skapas genom utbyte av uppgifter,
- H. SOM ERINRAR OM behovet av att undanröja de återstående hinder som står i vägen för ett fritt flöde av uppgifter inom den inre marknaden enligt de önskemål som framfördes av stats- eller regeringscheferna i Europeiska rådets slutsatser från den 15 december 2016, och SOM ÄVEN ERINRAR om rådets slutsatser av den 20 september 2016 om handlingsplanen för e-förvaltning för 2016–2020: snabbare digital omvandling av förvaltningar; i slutsatserna stöds de bakomliggande principerna (t.ex. "digitalt som standard", principen "endast en gång", "interoperabilitet som standard") i handlingsplanen,
- I. SOM BEAKTAR att förenklingen av administrativa formaliteter för sjöfart och sjötransporter av varor och behovet av övergripande och driftskompatibla digitala informationsflöden är vad som främst intresserar sjöfarten och intressenterna inom sjöfartssektorn, framför allt i syfte att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder,
- J. SOM VÄLKOMNAR Europaparlamentets och rådets antagande av hamntjänstförordningen om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar,
- K. SOM ÄR MEDVETET OM utmaningen från den globala konkurrensen och vikten av nationella skattesystem och system som är förenliga med målen i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport när det gäller att upprätthålla lika villkor och konkurrenskraften hos EU:s sjöfart,

- L. SOM ERINRAR OM rådets slutsatser av den 28 februari 2017 om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 23/2016 när det gäller investeringar i hamnar⁵,
- M. SOM FRAMHÅLLER betydelsen av internationella organisationer, såsom IMO och ILO som viktiga behöriga världsomfattande lagstiftande organ som fastställer globala regler och standarder,
- N. SOM ANSER att sjöfart – som det mest kostnadseffektiva sättet att transportera större delen av den internationella handeln – är central för att uppnå FN:s mål för 2030 om hållbar utveckling,
- O. SOM INSER behovet av att göra sjöfartsyrken mer attraktiva för unga européer, att förmedla en positiv bild, och att anpassa kvalifikationer och utbildning till teknisk innovation,
- P. SOM ERKÄNNER att bilaterala och multilaterala avtal om internationell sjöfart liksom frihandelsavtal som innehåller starka åtaganden om internationell sjöfart blir allt viktigare för att sörja för lika villkor globalt, marknadstillträde för unionens fartygsägare⁶ och övergripande förutsägbarhet, mot bakgrund av protektionistiska tendenser och restriktiva åtgärder, och SOM UPPMANAR kommissionen att förespråka inkludering av internationell sjöfart i multilaterala avtal, särskilt inom ramen för Världshandelsorganisationen,
- Q. SOM ANSER att sjöfart är allmänt erkänt som ett miljömässigt hållbart och energieffektivt sätt att transportera stora mängder gods, men att omfattningen av den internationella sjöfartsverksamheten är så stor att den står för cirka 2,2 % av de globala koldioxidutsläppen⁷,
- R. SOM FRAMHÅLLER behovet av miljövänligare sjöfart även i fråga om utsläpp av ämnen som har en negativ inverkan på människors hälsa och på miljön på lokal och regional nivå och i synnerhet nära kusten och hamnstäder,

⁵ Dokument 6693/17.

⁶ Som anges i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredjeland (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁷ Tredje IMO-studien om växthusgaser, 2014.

- S. SOM BEKRÄFTAR att klimatförändringen och miljöskydd kräver ett globalt svar, i synnerhet när det rör sig om att hantera åtgärder från sjöfartssektorn,
- T. SOM VÄLKOMNAR de framsteg som gjorts på IMO MEPC 70 med
- fastställande av den 1 januari 2020 som datum för ikraftträdande av ett generellt svaveltak på 0,5 % för marina bränslen,
 - antagande av ett obligatoriskt globalt system för insamling av data om fartygs bränsleförbrukning, och
 - antagande av en färdplan för en inledande men omfattande IMO-strategi för minskning av växthusgasutsläppen från fartyg, som ska antas 2018 för att sektorn ska ha tid att informera om sina framsteg vid den första lägesbedömningen inom ramen för Parisavtalet,
- U. SOM ERKÄNNER det arbete som genomförs inom ramen för det europeiska forumet för hållbar sjötransport som inrättats genom kommissionens beslut⁸.

DE EUROPEISKA SJÖFARTSMINISTRARNA

- I. Konkurrenskraft – på lika villkor i Europa och utomlands
1. UNDERSTRYKER att det för att utveckla en världsledande sjöfartsindustri i Europa är mycket viktigt att skapa stabila, förutsägbara och konkurrenskraftiga ramvillkor som bygger på höga internationella standarder för säkerhet, skydd, miljö och sociala förhållanden,
 2. ERINRAR OM att väl sammanlänkade och moderna hamnar och effektiv närsjöfart spelar en viktig roll för att bevara och locka nya industrier och logistikverksamhet, för att koppla samman olika regioner inom unionens inre marknad och stödja miljöanpassning av transporter,

⁸ Kommissionens beslut av den 24 september 2013 varigenom en expertgrupp om hållbar sjötransport inrättades, C(2013) 5984 final.

3. EFTERLYSER förbättrad anslutningsmöjligheter, i form av tillförlitliga, frekventa och hållbara sjöförbindelser, för att överbrygga befintliga klyftor, förhindra isolering och erbjuda lika möjligheter till tillväxt för öar och yttersta randområden samt randområden och öregioner,
4. INSISTERAR på behovet av att främja inrättandet av ett nät av multimodala transportkorridorer som förbinder industriella områden, randområden, öområden och öar och med moderna omlastningsfaciliteter, effektiv och hållbar hamninfrastruktur, automatiseringstrender och avancerad teknik som ingår i lämpliga rättsliga och administrativa ramar och EFTERLYSER fortsatt arbete i detta avseende inom ramen för riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och Fonden för ett sammanlänkat Europa genom att fullt ut utnyttja relevanta finansieringsinstrument och bidrag,
5. FRAMHÅLLER behovet av att göra EU:s sjöfartssektor attraktivare för framtida generationer för att undvika att det europeiska sjöfartsklustret drabbas av brist på kompetent personal med rätt kombination av färdigheter och kompetens och BEKRÄFTAR behovet av att stärka arbetet med att införa likvärdiga sociala villkor inom sjöfarten och säkerställa rättvis behandling av sjöfolk genom en verkningsfull tillämpning av 2006 års sjöarbetskonvention och relevanta avtal mellan arbetsmarknadens parter⁹, STÖDER initiativ och åtgärder för att locka och utbilda ett tillräckligt antal sjöfolk i EU och UNDERSTRYKER därför behovet av att främja och tillämpa internationella standarder för att säkerställa goda arbets- och levnadsförhållanden,
6. INSER särskilt fördelarna med att anställa fler kvinnor inom transportsektorn och BETONAR behovet av att öka kvinnors deltagande inom sjöfartssektorn,
7. UPPMANAR arbetsmarknadens parter att kartlägga och utveckla gemensamma initiativ och attraktiva sociala förhållanden för att främja sysselsättningen bland europeiskt sjöfolk och göra sektorn attraktivare, t.ex. genom att underlätta användningen av moderna kommunikationsmedel, däribland tillgång till internet ombord,

⁹ Rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30).

8. BETONAR vikten av att främja en multilateral, regional och bilateral dialog, ett närmare samarbete samt utbyte av bästa sjöfartspraxis på internationell nivå i syfte att främja lika villkor,
 9. UPPMANAR kommissionen att intensifiera insatserna på alla nivåer i riktning mot globalt likvärdiga villkor samtidigt som man skapar förutsättningar för att underlätta tillträde till marknader i regioner med tilltagande ekonomisk potential,
 10. UPPMANAR medlemsstaterna och kommissionen att fortsätta att förespråka öppna, globalt bindande och tekniskt avancerade standarder som inte snedvrider konkurrensen och att på så sätt eftersträva internationella lösningar,
 11. BEKRÄFTAR det mervärde som gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport ger samt behovet av en stabil beskattningsram i linje med dessa riktlinjer, i syfte att upprätthålla globalt likvärdiga villkor för EU:s sjöfart, ytterligare öka kvaliteten och attraktionskraften för EU-medlemsstaternas flagg och skapa förutsättningar för att sjöfarten effektivt ska kunna bidra till EU:s ekonomi,
 12. ERINRAR OM rådets slutsatser av den 28 februari 2017 om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 23/2016 om investeringar i kusthamnar, som framhåller ett antal frågor som rör kusthamnar, inbegripet riktlinjer för statligt stöd till kusthamnar, vidareutveckling av en allmän gruppundantagsförordning för vissa hamninvesteringar, behovet av mer finansiering för hamnar, hamninfrastrukturens speciella karaktär och en fullständig integration av hamnarna i TEN-T-nätet,
- II. Digitalisering
13. ERINRAR OM behovet av ett fullständigt och snabbt genomförande av Blue Belt, bland annat genom en harmoniserad elektronisk fraktsedel (e-Manifest), och UPPMANAR kommissionen att regelbundet informera intressenterna om dess genomförande och ändamålsenlighet,

14. VÄLKOMNAR och STÖDER arbetet med de specifikationer för e-Manifest som kommissionen utvecklar tillsammans med medlemsstaterna, industrin och Emsa,
15. UNDERSTRYKER de brister som har identifierats i de preliminära resultaten från kommissionen avseende Refit-utvärderingen av direktivet om rapporteringsformaliteter,
16. UPPMANAR kommissionen att föreslå en lämplig uppföljning av översynen av direktivet om rapporteringsformaliteter, bland annat genom att införa e-Manifest med hjälp av en harmoniserad enda kontaktpunkt för europeisk sjötransport, i syfte att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder och förbättra sjöfartssektorns effektivitet och attraktionskraft,
17. ERKÄNNER vikten av att främja utbyte av uppgifter och klargöra villkoren för att ge alla parter åtkomst och tillgång till uppgifter i syfte att optimera logistikkedjorna och främja multimodala transporter i Europa och internationellt, och VÄLKOMNAR därför i synnerhet de initiativ för smarta hamnar som har genomförts för detta ändamål samt andra initiativ såsom forumet för digitala transporter och digital logistik (Digital Transport and Logistics Forum),
18. NOTERAR automatiseringens potential som komplement till digitaliseringen när det gäller att bidra till att minska bränsleförbrukningen, öka effektiviteten och optimera godsflödet i logistiken samt förbättra säkerheten och miljöprestandan inom EU:s sjöfartssektor; BETONAR därför vikten av att skapa förutsättningar för en vidareutveckling av digitala lösningar och avancerad sjöfartsteknik samt av att främja användningen av öppna data med beaktande av behovet av en modern rättslig ram som möjliggör utveckling av digitala lösningar,
19. BETONAR behovet av att ytterligare främja konceptet med digitalisering och elektronisk kontroll av certifikat för fartyg och besättningsmedlemmar på internationell nivå och STÖDER att certifikaten görs elektroniskt tillgängliga,

III. Utfasning av fossila bränslen och minskning av luftföroreningar

20. UPPMANAR medlemsstaterna att tillsammans med kommissionen verka för antagandet under 2018 av en ambitiös inledande IMO-strategi för minskning av utsläppen av växthusgaser från fartyg, med beaktande av Parisavtalets mål på "långt under 2 °C", inbegripet ytterligare åtgärder på kort, medellång och lång sikt som syftar till att fastställa sjöfartssektorns bidrag till de internationella insatserna för att begränsa utsläppen av växthusgaser; UPPMANAR därför medlemsstaterna och kommissionen att nå ut till tredjeländer och industrin för att trygga ett antagande under våren 2018 av en ambitiös strategi, att stödja kapacitetsuppbyggnad, inbegripet initiativ som visar fördelarna med utfasning av fossila bränslen inom sjöfartssektorn, och att främja forskning och investeringar så att inget land hamnar på efterkälken i arbetet med klimatförändringen,
21. UPPMANAR kommissionen att, så snart den rättsliga ramen för det globala systemet har upprättats, föreslå en ändring av EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering i syfte att anpassa den till ett internationellt avtal,
22. UPPMANAR kommissionen och medlemsstaterna att tillsammans arbeta för en effektiv efterlevnad av regionala och globala bestämmelser om utsläpp till luften från fartyg och BETONAR vikten av att utbyta relevanta efterlevnadsuppgifter i detta sammanhang,
23. STÖDER kommissionens initiativ för främjande av användningen av alternativa energikällor och bränslen för sjöfart, särskilt harmoniserade standarder för LNG-bunkringsanslutningar och förfaranden för LNG-bunkring i europeiska hamnar, i syfte att förbättra sektorns miljöprestanda och bidra till efterlevnaden av de globala utsläppskraven, i synnerhet de utsläppsgränser för svavel som har antagits av IMO,

24. VÄLKOMNAR garantiprogrammet för grön sjöfart för att effektivt ta itu med utmaningar som rör finansiering av investeringar som bidrar till att förbättra den europeiska sjöfartssektorns miljöprestanda och konkurrenskraft, STÖDER kommissionens arbete för att främja hamnarnas roll när det gäller sjöfartens miljöanpassning och BETONAR behovet av ekonomiskt stöd till investeringar såsom landström eller annan infrastruktur för bunkring av alternativa bränslen,
25. UPPMANAR kommissionen att fortsätta sina initiativ som syftar till att hjälpa sjöfartsindustrin att på bästa sätt utnyttja de tillgängliga finansiella och ekonomiska incitamenten på unions-, medlemsstats- och hamnnivå för att förbättra sektorns miljöhållbarhet, vilket även inbegriper användning av forskningsmedel för sådan teknik som kommer att erhålla marknadsvalidering under investeringscykler i mitten av århundradet,
26. BEKRÄFTAR det starka stödet för trygg och miljövänlig sjöfart i polarvatten och andra känsliga marina områden och BETONAR behovet av ett effektivt genomförande av IMO:s polarkod.
