

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0055/2005

18.3.2005

VERSLAG

over de korte vaart
(2004/2161(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Robert Navarro

Externe vertaling

RR\560990NL.doc

PE 349.796v02-00

NL

NL

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING	10
PROCEDURE	16

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over de korte vaart (2004/2161(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien de resolutie van 7 juli 2000 over de mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's "De ontwikkeling van de korte vaart in Europa: een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen - tweede tweejaarlijks voortgangsrapport" ¹,
 - gezien de resolutie van 12 februari 2003 over het Witboek van de Commissie "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" ²,
 - gezien het Witboek van de Commissie "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" (COM(2001)0370 – C5-0658/2001),
 - gezien de mededeling van de Commissie - "Programma voor de bevordering van de korte vaart" (COM(2003)0155),
 - gezien de mededeling van de Commissie over de korte vaart (COM(2004)0453),
 - gelet op de mededeling van de Commissie - "Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor zeevervoer" (C(2004)43),
 - gezien de resultaten van de informele Raad van Ministers van Vervoer op 9 en 10 juli 2004,
 - gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0055/2005),
- A. overwegende dat de korte vaart het vervoer over water van vracht en passagiers over zee of over de binnenwateren is en deel uitmaakt van de logistieke vervoersketen in Europa en de regio's die zijn verbonden met Europa, en overwegende dat de korte vaart integraal deel uitmaakt van de logistieke vervoersketen tussen leverancier en gebruiker, en een middel van vervoer over water is in geografisch Europa, hetzij intracommunautair, hetzij tussen de Europese Unie en derde landen, zoals landen aan de Middellandse Zee of aan de Zwarte Zee,
- B. overwegende dat het pas in het leven geroepen trans-Europees netwerk van snelwegen op zee, met name de 'snelwegen' in de Oostzee, West-Europa, Zuid-Oost-Europa en Zuid-West-Europa, tot doel moet hebben het vervoer van goederen op maritieme logistieke routes op zodanige wijze te concentreren dat de bestaande diensten op het gebied van de korte vaart worden verbeterd of nieuwe, leefbare, regelmatige en frequente diensten op het gebied van de korte vaart in het leven worden geroepen voor het vervoer van goederen en

¹ PB C 121 van 24.04.2001, blz. 489.

² PB C 43 E van 19.02.2004, blz. 250.

passagiers tussen de lidstaten, teneinde de verstopping op de wegen te verminderen en/of verbindingen met perifere of eilandregio's en -landen te verbeteren,

- C. overwegende dat de korte vaart, die meer dan 40% van het intracommunautaire verkeer vertegenwoordigt, een integraal onderdeel van het Europese vervoerssysteem vormt omdat het gaat om transport van goederen over zee tussen Europese havens onderling of tussen Europese havens en havens in niet-Europese landen met een kustlijn langs omsloten zeeën die aan Europa grenzen,
- D. overwegende dat de korte vaart ook een groot potentieel biedt voor het passagiersvervoer,
- E. overwegende dat de korte vaart moet worden ontwikkeld, zodat zij haar economische, commerciële, sociale en ecologische kan vervullen; overwegende dat de nationale regeringen en de regionale en plaatselijke overheden de nodige politieke, economische en financiële steun moeten verlenen om deze doelstelling te realiseren, in samenwerking met de betrokken bedrijfstakken;
- F. onderstrepende dat de korte vaart dankzij haar milieuvriendelijk potentieel, de strijd tegen de congestie van tal van verkeersaders en de kostenreductie een nog belangrijker element met perspectieven kan worden in de keten van het intermodale vervoerssysteem in Europa, op voorwaarde dat met het oog op de volledige ontwikkeling hiervan een reeks communautaire, nationale, regionale en lokale maatregelen wordt genomen door de overheid en de particuliere sector,
- G. gezien het belang van de korte vaart voor de economische en maatschappelijke ontwikkeling van alle Europese regio's, en meer in het bijzonder van de kustgebieden en perifere maritieme regio's, en daarmee voor de cohesie van de Gemeenschap,
- H. overwegende dat de ontwikkeling van de korte vaart ook een unieke kans biedt om de komende jaren honderdduizenden banen te creëren in de maritieme sector,
- I. overwegende dat de korte vaart, door de handel te stimuleren, ook de sociale en economische groei van derde landen bevordert die grenzen aan de perifere maritieme regio's en belangstelling hebben voor verbindingen met de infrastructuur van het Europees vervoersnet,
- J. het idee herhalend dat, hoewel de ontwikkeling van de korte vaart voornamelijk tot de verantwoordelijkheid van de maritieme en logistieke sector behoort, overheidsinterventies op Europees, nationaal en regionaal niveau eveneens essentieel zijn bij het scheppen van voorwaarden die deze evolutie kunnen bevorderen; overwegende dat er positieve initiatieven zijn genomen, zoals het vastleggen van nationale 'focal points', de akkoorden die zijn gesloten op het gebied van communautaire wetgeving betreffende het Marco Polo-programma en het vereenvoudigde gebruik van de IMO FAL-formulieren (Internationale scheepvaartorganisatie - Vereenvoudiging van het internationaal vervoer),
- K. zijn waardering uitsprekend over de regionale initiatieven ter bevordering van de korte vaart en het instellen van kortevaartverbindingen, zoals het initiatief voor het Middellandse Zeegebied waaraan Spanje, Italië, Frankrijk, Portugal en Griekenland deelnemen, evenals de initiatieven van lidstaten die het concept "snelwegen op zee"

bevorderen en aanwenden in de vier zones die worden gedefinieerd in Beschikking nr. 884/2004/EG van 29 april 2004¹, en meer in het bijzonder de initiatieven in het Oostzeegebied, de initiatieven geleid door de landen van het Middellandse Zeegebied waaronder Frankrijk, Spanje, Griekenland en Italië, en de Commissie Atlantische boog,

1. verzoekt om een grotere bevordering van de korte vaart als geloofwaardige, duurzame en veilige schakel van het Europees vervoersnet, die goed in de vervoersketen is geïntegreerd dankzij bijvoorbeeld de binnenscheepvaart en de spoorwegverbindingen, om de congestie te verminderen; verzoekt de modale verschuiving van het wegvervoer naar de korte vaart aan te moedigen en/of de verbindingen te verbeteren met perifere en eilandgebieden, met de landen die afhankelijk zijn van scheepvaart en tussen de regio's die door natuurlijke grenzen van elkaar worden gescheiden, om zodoende de cohesie binnen de Europese Unie en de cohesie tussen de Unie en haar buren te versterken;
2. verzoekt om in de mate van het mogelijke de administratieve procedures te beperken die de ontwikkeling van de korte vaart in de weg staan, zonder daarbij de veiligheid in het gedrang te brengen, meer in het bijzonder de procedures die het logistieke proces verstoren en de concurrentiepositie van deze vervoersvorm ten opzichte van het wegvervoer verzwakken; is van oordeel dat de procedures eenvoudiger en vlotter zouden moeten verlopen, met name door de mogelijkheden van de elektronische communicatie ten volle te benutten;
3. verzoekt om ten behoeve van de korte vaart corridors van hoge kwaliteit tussen de lidstaten van de Europese Unie te ontwikkelen, met de volledige medewerking van alle belanghebbende partijen, zowel openbaar als privé, daar waar het mogelijk is om passend gebruik te maken van de instrumenten die onlangs door de Europese Unie in het leven werden geroepen, meer bepaald die welke verband houden met het Trans-Europese vervoersnet en het Marco Polo-programma;
4. wenst dat er voorrang wordt verleend aan investeringen in infrastructuur teneinde de toegang tot havens te verbeteren, zowel vanuit het land als vanaf de zee, inclusief bijvoorbeeld grensoverschrijdende projecten in het kader van het Trans-Europese vervoersnet;
5. ondersteunt in dit verband programma's van de Commissie die bedoeld zijn om het juridisch kader te vereenvoudigen dat op de korte vaart en de binnenscheepvaart van toepassing is door de invoering aan te moedigen van "one-stop shops" die krachtens het privaatrecht of publiekrecht overeenkomstig de juridische situatie in elke lidstaat worden georganiseerd via de vereenvoudiging van de administratieve en douaneformaliteiten, en via de oprichting van multimodale partnerschappen, bijvoorbeeld tussen wegvervoerders en scheepsvervoerders, zodat ook de kleine en middelgrote ondernemingen ten volle van intermodaal vervoer kunnen profiteren;
6. onderstreept de noodzaak van samenwerking tussen alle belanghebbende partijen, zowel openbaar als particulier, voor de bevordering en ontwikkeling van de kwaliteit van de

¹ Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet (PB L 167 van 30.4.2004, blz.1).

kortevaartactiviteiten op regionaal, nationaal en Europees niveau;

7. onderstreept het potentieel van de korte vaart als aanvullende vervoerswijze die zeer snel en voor weinig geld beschikbaar is, in afwachting van de voltooiing van bepaalde Trans-Europese spoorwegnetinfrastructuren binnen Europa; onderstreept bijvoorbeeld de dringende behoefte aan alternatieve vervoersmiddelen tussen Frankrijk en Spanje in afwachting van de opening van een verbinding tussen Montpellier en Figueras tegen 2020;
8. verzoekt om de bevordering van de korte vaart als een milieuvriendelijke vervoersvorm en bijgevolg om het opzetten van de "snelwegen op zee" met degelijke milieueisen;

wat betreft de invoering van de communautaire aansprakelijkheidsregeling:

9. verzoekt om een nieuwe communautaire reflectie over de uniformering van de wettelijk aansprakelijkheidsregeling voor de multimodale keten, meer in het bijzonder door de verschillende mogelijke modellen van burgerlijke aansprakelijkheid te onderzoeken en door actief deel te nemen aan de werkzaamheden die op internationaal niveau worden verricht - met name in de Commissie van de Verenigde Naties voor internationaal handelsrecht (UNCITRAL) - met als doel een wereldwijd en/of Europese uniforme aansprakelijkheidsregeling die aangepast is aan de behoeften van het intermodale transport in Europa en dat een uniformere, eenvoudiger en voordeliger stelsel vormt;

wat betreft de intermodale laadeenheden (ILE):

10. dringt aan op de noodzaak om de kwestie van de normalisering van de ILE te regelen, en daarbij te zorgen voor de ontwikkeling van een aanvaardbaar normalisatiesysteem dat het mogelijk maakt om de breedst verbreide en meest doeltreffende laadeenheden te gebruiken die interoperabel zijn tussen alle soorten vervoer en dan meer in het bijzonder tussen het zee-, binnenwater-, spoor- en wegvervoer;
11. herinnert in dit verband aan zijn resolutie van 12 februari 2004¹ in het kader van de eerste lezing over een voorstel voor een richtlijn betreffende intermodale laadeenheden waarmee een Europese intermodale laadeenheid in het leven moet worden geroepen die de voordelen van een container combineert met die van een wissellaadbak, waardoor de intermodaliteit wordt geoptimaliseerd; spoort de Raad ertoe aan om een gemeenschappelijk standpunt over het voorstel goed te keuren, zodat de wetgevingsprocedure zo snel mogelijk kan worden voltooid;

wat betreft de douane:

12. herinnert eraan dat de korte vaart, als transportmiddel van goederen over zee, valt onder de douanewetgeving van de Gemeenschap;
13. spreekt zich uit voor een optimaal gebruik van de vrijstellingen die door de Europese douanewetgeving worden toegekend, en de bevordering van douanefaciliteiten middels vereenvoudigde regelingen voor goederen die vrij worden verhandeld in het kader van

¹ PB C 97 E van 22.4.2004, blz. 612.

erkende regelmatige lijndiensten;

14. nodigt in dat verband alle betrokken partijen uit om het nieuw geautomatiseerd systeem voor douanevervoer (NCTS) te ontwikkelen en te gebruiken, dat door de douaneinstanties werd ingevoerd en waarmee de douaneformaliteiten voor de korte vaart doeltreffender kunnen worden gemaakt en ingekort;

wat betreft de elektronische communicatie:

15. verzoekt om de voortzetting van de installatie van elektronische loketten in zeehavens, waar alle verplichte formaliteiten met één enkele handeling kunnen worden uitgevoerd;
16. verzoekt de lidstaten de mogelijkheid te onderzoeken om met de noodzakelijke middelen van de Gemeenschap elektronische communicatie-uitrusting aan te bieden in hun havens door, waar dat mogelijk is, een gecentraliseerd elektronisch communicatiesysteem ("one-stop-shop") in te voeren;
17. onderstreept dat, om de ontwikkeling van de elektronische communicatie te versnellen, de instelling van elektronische havengemeenschappen en van hun netwerken binnen de Unie, en indien mogelijk, ook met de aangrenzende landen van de Unie, dient te worden voorgesteld en bevorderd, rekening houdend met de beste werkwijzen die in tal van lidstaten reeds bestaan;

wat betreft de structuren voor steun aan de korte vaart:

18. verwelkomt het actieplan van het ESN (Europees netwerk voor de korte vaart) en vraagt aan de bevorderingsbureaus om dit zo snel mogelijk uit te voeren;
19. waardeert het belangrijke werk dat verricht is door de nationale bureaus ter bevordering van de korte vaart en het Europees netwerk voor de korte vaart en vraagt aan de lidstaten om deze bureaus in voorkomend geval te ondersteunen overeenkomstig het Gemeenschapsrecht;
20. onderstreept dat een strategische milieueffectbeoordeling van de geplande snelwegen op zee, gezamenlijk uitgevoerd door lidstaten en de Europese Commissie, noodzakelijk is; deze MER dient naar de milieu-impact niet alleen van de route zelf, maar ook van de havenontwikkelingen te kijken en naar de gevolgen voor de transportstromen in het hinterland;
21. roept de Commissie op om haar bevordering van de korte vaart te laten samengaan met het voorstellen van verbeteringen in de sociale normen voor werknemers in deze sector;

wat betreft milieuaspecten:

22. herinnert aan de noodzaak om het milieuvriendelijke imago van de korte vaart te bevorderen, meer bepaald op het gebied van water- en luchtvervuiling, en daarom minimummilieueisen vast te leggen, zoals het gebruik van brandstof met een laag

zwavelgehalte en grenzen voor de emissie in lucht (SO_x, NO_x, CO₂,...) en water; verder moet meer aandacht geschonken worden aan de promotie van het 'Clean Ship Concept', zoals aangenomen tijdens de vijfde Noordzeeconferentie in 2002;

23. onderstreept niettemin de noodzaak van strengere communautaire wetgeving inzake gashoudende emissies en watervervuiling veroorzaakt door de korte vaart;
24. herhaalt de noodzaak om onderzoek naar minder vervuilende brandstoffen aan te moedigen en verder te zetten;
25. herhaalt de noodzaak om statistische gegevens over de groei van de verschillende vervoerswijzen in Europa te actualiseren, vooral gegevens over oorsprong en bestemming van goederen die over land worden vervoerd, teneinde de intermodale verschuiving naar het zeevervoer te ondersteunen;

wat betreft de "snelwegen op zee":

26. erkent het grote belang van het concept "snelwegen op zee" en de mogelijkheid dat dit een nuttig instrument wordt voor de bevordering van de korte vaart door in voorkomend geval een modale verschuiving van het wegvervoer naar het zeevervoer, in de eerste plaats dankzij de medefinanciering van infrastructuurmaatregelen, aan te moedigen, en de toegankelijkheid tussen de perifere en eilandregio's en centrale zones van de markt op gepaste wijze te verbeteren;
27. neemt nota van de huidige debatten over "het kwaliteitslabel voor snelwegen op zee" dat zou kunnen worden ingevoerd voor intermodale activiteiten waarbij een beroep wordt gedaan op de korte vaart en die voldoen aan een bepaald aantal kwaliteitscriteria; constateert dat het "kwaliteitslabel voor snelwegen op zee" zou kunnen worden toegekend aan bestaande activiteiten van hoge kwaliteit en aan activiteiten waarvoor men heeft toegezegd een bepaald kwaliteitsniveau te zullen bereiken, met of zonder overheidssteun die conform de communautaire voorschriften met name ten aanzien van de mededinging wordt toegekend;
28. dringt erop aan doeltreffende, duidelijke en voldoende financieringsmodaliteiten aan te nemen ten behoeve van maatregelen in verband met "snelwegen op zee" en kortevaartverbindingen, die een optimale complementariteit, en zelfs een additionaliteit van de financieringen mogelijk maken om nieuwe duurzame en uitvoerbare routes te starten - die echter onder geen beding nadelig mogen zijn voor reeds bestaande kortevaartdiensten -, indien nodig verbonden met routes voor de openbaredienstverlening, conform de communautaire voorschriften;
29. dringt erop aan dat de samenvoeging van de vraag als prioritair criterium wordt opgenomen in de voorwaarden, zoals opgenomen in de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer;

30. dringt erop aan de communautaire regeling te verduidelijken die van toepassing is op de procedures inzake het sluiten van overeenkomsten betreffende de exploitatie van activiteiten in verband met "snelwegen op zee" en het opleggen van conformiteitsvoorwaarden inzake mededinging van nationale overheidsfinancieringen van projecten voor de korte vaart en de "snelwegen op zee";
31. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

TOELICHTING

1. Inleiding

De mededeling van de Commissie is vooral een voortgangsdokument waarin de balans wordt opgemaakt van de toestand van de korte vaart, van de belemmeringen waarmee deze te kampen heeft, van de maatregelen die door de Commissie en de partners werden genomen om deze belemmeringen uit de weg te ruimen en van de verschillende lopende wetgevingsdossiers die bijdragen aan de ontwikkeling van de korte vaart. Tot slot maakt de Commissie de balans op van de recente en toekomstige ontwikkelingen betreffende de snelwegen op zee en de Marco Polo-programma's (I en II).

2. Achtergrond

De Commissie heeft in 1995 een mededeling over de korte vaart gepresenteerd en in 1997 een voortgangsverslag.

In de mededeling van de Commissie uit 1999 werd een tweede voortgangsverslag opgenomen. Dit bevatte eveneens een analyse van een aantal belemmeringen die de ontwikkeling van de korte vaart in de weg staan en hierin werd gepleit voor een globale deur-tot-deur-aanpak gekoppeld aan de inrichting van "one-stop shops" om deze vervoerswijze te bevorderen.

Op 7 juli 2000 keurde het Europees Parlement het verslag van Karla Peijs (PPE/DE, NL) goed en stemde aldus in met de mededeling van de Commissie over de ontwikkeling van de korte vaart in Europa. Het Parlement heeft een uitbreiding van de beste werkwijzen voorgesteld, die mogelijkervijze kunnen leiden tot de vaststelling van de voornaamste prestatie-indicatoren (VPI's) voor de korte vaart. Het Parlement heeft de Commissie verzocht om het aspect van de correlatie tussen de korte vaart en de binnenscheepvaart en andere vervoermiddelen, zoals de spoorwegen of de infrastructuuren voor toegang tot het hinterland verder te verdiepen, om aldus aan de industriële en de commerciële sector infrastructuuren te bieden waarmee zij hun economische activiteiten kunnen bevorderen.

In haar Witboek van 2001¹ heeft de Commissie een aantal ambitieuze streefdoelen gesteld teneinde Europa te blijven verzekeren van een duurzame mobiliteit onder concurrerende omstandigheden. Zij heeft de belangrijke rol van de korte vaart op gebied van het terugdringen van broeikasgassen in herinnering gebracht. Zij heeft de noodzaak onderstreept om het regelgevingskader van de korte vaart te vereenvoudigen. Zij heeft het concept van snelwegen op zee ingevoerd door te herinneren aan de noodzaak om massaal snelle scheepvaartverbindingen te bevorderen die het mogelijk maken de bottlenecks van de Alpen en de Pyreneeën te omzeilen. Zij heeft bij die gelegenheid aangegeven dat de snelwegen op zee, net als de autosnelwegen en de spoorwegen deel moeten uitmaken van het trans-Europese netwerk.

Het Europees Parlement heeft deze voorstellen inzake de korte vaart ondersteund in zijn verslag over het Witboek dat op 2 februari 2003 werd goedgekeurd (rapporteur de heer Izquierdo Collado). In het verslag wordt verzocht om de invoering van gezamenlijke

¹ Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, COM(2001)0370 van 12.9.2001, blz. 45 e.v.

maatregelen op het gebied van het zeevervoer, het havenbeleid en de intermodaliteit met het oog op de versterking van de rol van de havens als draaischijven in het vervoersnetwerk. Ook wordt hierin aangedrongen op de vereenvoudiging van het juridische kader dat op de korte vaart van toepassing is door de oprichting van "one-stop shops" te bevorderen via de vereenvoudiging van de administratieve en douaneformaliteiten.

In juni 2002 hielden de ministers van Vervoer van de EU een informele bijeenkomst in Gijón (Spanje) die geheel aan de korte vaart was gewijd. Aansluitend op deze bijeenkomst heeft de Commissie een programma voorbereid ter bevordering van de korte vaart. Dat programma omvat 14 acties die erop gericht zijn de korte vaart te verbeteren en de obstakels weg te nemen die de ontwikkeling van deze vervoerswijze in de weg staan.

3. Toestand van de korte vaart

3.1. Modaal aandeel

Het aandeel van de korte vaart in alle intra-Europese vervoerswijzen is tussen 1995 en 2002 met 25% in tonkilometer gestegen en vertegenwoordigt momenteel 40% van alle goederen die binnen Europa worden vervoerd (45% voor de weg). In de sector van de korte vaart heeft het containervervoer de snelste stijging doorgemaakt. Het aantal regelmatige kortevaartverbindingen in de Unie wordt op 1.600 geraamd.

3.2. Invloed op het milieu

Recente - vergelijkende - gegevens betreffende de uitstoot van schepen en de invloed van de korte vaart op het milieu tonen aan dat de korte vaart over het algemeen een veel minder negatieve invloed heeft dan het wegvervoer als alle externe kosten in aanmerking worden genomen.

4. Ondernomen acties en geboekte vooruitgang

4.1. Innovatie, onderzoek en technologische ontwikkeling

- Vereenvoudiging

- Erkende regelmatige lijndiensten waarmee de in- en uitklaring van communautaire goederen tussen twee EU-havens kan worden vermeden. Het is echter aan te bevelen dat dit stelsel wordt toegepast op alle schepen die op de erkende regelmatige lijn varen en die door de operator zijn aangewezen.
- De oprichting van administratieve "one-stop shops" op het gehele traject om de administratieve boordformaliteiten te coördineren.
- De installatie van een nieuw systeem voor geautomatiseerd douanevervoer (NCTS): sedert medio 2003 zijn 3.000 bureaus in 22 landen met dit systeem voor geautomatiseerde verwerking van administratieve documenten uitgerust.
- De aanpassing van het douanewetboek met het oog op de elektronische verwerking van aangiften.

- Begeleidende wetgevende maatregel

De Commissie maakt melding van teksten zoals de richtlijn over de intermodale laadeenheden (ILE) die de interoperabiliteit en de doeltreffendheid van de intermodale ketens moet verbeteren door harmonisatie van de kenmerken van de ILE (is momenteel geblokkeerd in de Raad) en de richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten (verworpen door het Parlement in het bemiddelingscomité en waarvoor op 13 oktober 2004 door de Commissie een nieuw voorstel werd aangenomen, dat voorziet in speciale bepalingen voor het TEN en de korte vaart).

4.2 Programma voor communautaire financiële steun aan de korte vaart

- Marco Polo

In het kader van dit hulpprogramma voor het invoeren van maatregelen voor een modale verschuiving van het vervoer over de weg naar andere vervoerswijzen¹, kwamen 19 voorstellen uit de oproep tot het indienen van projecten in 2003 in aanmerking, waarvan de Commissie er 12 op een eerste lijst plaatste. Meer dan 50% betreffen de korte vaart waarvoor steun van in totaal van 20 miljoen euro nodig is. De totale begroting van de EU bedraagt 15 miljoen euro.

De voorstellen worden gefinancierd in verhouding tot de doelstellingen inzake modale verschuiving. De communautaire financiële bijstand wordt bepaald door de Commissie volgens het aantal tonkilometer dat van de weg wordt overgebracht naar de korte vaart of naar een combinatie van vervoerswijzen waarin de trajecten over de weg zo kort mogelijk worden gehouden. In het begin is voor elke verschuiving van 500 tonkilometer wegvracht 1 euro vastgelegd.

- Snelwegen op zee

Het TEN-T programma voor de snelwegen op zee² is bedoeld om infrastructuur en uitrusting te financieren voor massalere intracommunautaire vervoersstromen over zee dan de "klassieke" korte vaart, die de lidstaten dichterbij elkaar zullen brengen, steunend op uitgestrektere transportzones met een hoger serviceniveau. De financiering van de nieuwe diensten die door de industrie worden voorgesteld en die essentieel gericht is op steun bij de start van die nieuwe diensten, dient te gebeuren via het Marco Polo-programma en, waar er nood is aan strategische infrastructuren en voorzieningen, via de inschrijving van de lidstaten voor het TEN-programma. Toch blijft de definitie van snelwegen op zee ten opzichte van de "klassieke" korte vaart vaag en blijft er twijfel bestaan of de voorgestelde financiële steun wel afgestemd is op de investeringen die nodig zullen zijn om dergelijke diensten te verrichten. Richtsnoeren over de financiering van snelwegen op zee worden momenteel aangenomen door de Commissie. De financieringen zouden vanaf 2005 kunnen gebeuren.

De financieringen voor TEN en voor Marco Polo kunnen elkaar aanvullen en worden gecombineerd met overheidssteun conform de geldende communautaire voorschriften.

¹ Verordening nr. 1382/2003 van 22 juli 2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo-programma")

² Zie artikel 12 bis van Beschikking nr. 884/2004.

De rapporteur meent overigens dat het begrip snelwegen op zee meer dient aan te sluiten op de ruimere problematiek van de versterking van de territoriale solidariteit binnen de Europese Unie. De snelwegen op zee dienen een cruciale rol te spelen in de ruimtelijke ordening en de economische en sociale ontwikkeling van de regio's in de Europese Unie. In dat verband wenst de rapporteur dat er een reflectie op gang komt over de mogelijkheid om de prioritaire projecten op het gebied van de korte vaart die een belangrijke rol vervullen bij de versterking van de territoriale samenhang binnen de Europese Unie, te kenmerken als diensten van algemeen economisch belang.

5. Nog niet uit de weg geruimde belemmeringen voor de ontwikkeling van de korte vaart

- Om de korte vaart (snelwegen op zee) te bevorderen, moeten de vervoerde tonnages groot genoeg zijn. Alleen een dergelijke grootschaligheid kan de zware investeringen doen renderen die nodig zijn om regelmatige, frequente en stipte diensten te kunnen verzekeren. Er ontbreekt nog een stimulans die zou kunnen zorgen voor een beleid dat gunstig is om enerzijds de grote transportorganisatoren, de grote scheepsbevrachters en de operatoren in het wegvervoer aan te trekken tot en over de streep te trekken voor de korte vaart, die schakels op het land van haven tot haven met elkaar verbindt en anderzijds de logistieke wereld meer te betrekken bij de besluitvorming van de overheidsinstanties op het gebied van infrastructuur.

- Het ontbreken van een eenvormige aansprakelijkheidsregeling leidt tot grote rechtsonzekerheid voor de op de multimodale vervoersactiviteiten van toepassing zijnde wetgeving en voor de financiële gevolgen die daaruit voortvloeien voor de bevrachter en de multimodale transportonderneming. Zoals de Commissie in het verleden heeft vastgesteld, vermindert deze onzekerheid de aantrekkingskracht van het multimodaal transport en dus van de korte vaart.

- Probleem van onvoldoende specifieke havencapaciteit en intermodale kwaliteitsverbindingen met het land en vooral van onvoldoende verbindingen tussen havens en spoorweg- en weginfrastructuur op het land met grote capaciteit in het hinterland.

- het probleem van de financiering:

Om de ambitieuze doelstellingen van Marco Polo II te verwezenlijken, moet ervoor worden gezorgd dat de financiële bedragen die in het voorstel van de Commissie zijn opgenomen ten minste worden gehandhaafd. De verruiming van Marco Polo naar internationale verbindingen die door de Commissie wordt voorgesteld, moet worden verdedigd. Omdat de logistieke ketens niet stoppen aan de grenzen van de Europese Unie, lijkt het logisch om ook de landen van het "uitgebreide Europa" uit te nodigen om deel te nemen aan het programma.

- De te ontwikkelen samenwerking tussen de lagere overheden over de grenzen heen, meer in het bijzonder voor de snelwegen op zee, kan worden uitgebreid. Het intermodaal transport, en vooral de snelwegen op zee, geschieden in een netwerk. De transportbronnen blijven regionaal en het is dus essentieel dat de regio's in heel Europa de infrastructuur en vervoersmiddelen beter coördineren om de vervoersstromen beter te kunnen beheersen.

- Een vergelijkende analyse van de servicekosten van deur-tot-deur tussen vervoer waarin een kortevaartschakel vervat zit en vervoer dat volledig over de weg gebeurt, valt in het voordeel van het eerste uit (kostprijs van de markt en kostprijs met inbegrip van externe invloeden). Er

blijven echter nog obstakels die de valorisatie van de kostenfactor in de weg staan: de duur van het intermodaal transport met inbegrip van de korte vaart - met name door het gebrek aan een multimodale bovenbouw, het gebrek aan interoperabiliteit tussen de verschillende betrokken operatoren van het multimodaal vervoer en de verschillende nationale netwerken en de te lange transittijden.

6. Conclusies: wat er nog moet gebeuren

Het is duidelijk dat de korte vaart een zeer belangrijke rol speelt in de ontlasting van het verkeer op het Europese wegennet. De belangrijkste bottlenecks ervan moeten nog worden beperkt: verminderen van administratieve rompslomp, afschaffen van douaneprocedures en uitvoeren van doeltreffender controles.

Daartoe ondersteunt uw rapporteur de volgende maatregelen:

De kwestie van de normalisering van de ILE regelen. Er moet een aanvaardbaar normaliseringssysteem van de ILE worden gevonden waarmee een zo groot mogelijk gebruik van laadeenheden mogelijk wordt die reeds op de markt worden aangewend, met interoperabiliteit in alle vervoerswijzen en vooral tussen het vervoer op zee en het vervoer op de weg. Een dergelijke aanpak zou de massale toename mogelijk moeten maken van de goederenstromen die nodig zijn voor de korte vaart en vooral voor de snelwegen op zee.

Werken aan de duur van het vervoer, en vooral de transittijden, in de intermodale ketens die een kortevaartgedeelte omvatten, door een betere informatie over de follow-up van de vracht (intelligente transporten) en een vlottere en betere coördinatie tussen de transportoperatoren voor wat betreft het gebruik van alternatieve trajecten en de verbetering van de continue communicatiestromen met het hinterland.

De communautaire reflectie betreffende de uniformering van het wettelijke regeling van de multimodale keten weer op gang brengen, meer bepaald door de verschillende mogelijke aansprakelijkheidsmodellen te onderzoeken. Dit onderzoek zou kunnen leiden tot voorstellen voor een meer eenvormige communautaire aansprakelijkheidsregeling. Om in ruime mate aanvaard te worden, zouden deze voorstellen moeten steunen op een efficiencyonderzoek na zo ruim mogelijk overleg met en goedkeuring van de verschillende actoren van de betrokken transportsectoren.

Parallel daarmee de deelname van de EU aan discussies op internationaal niveau aanmoedigen.

Doeltreffende, duidelijke en voldoende financieringsmodaliteiten aannemen voor de maatregelen betreffende snelwegen op zee en kortevaartverbindingen, die een optimale complementariteit en additionaliteit mogelijk maken van de financieringen om nieuwe duurzame routes te starten waarbij elke mogelijke concurrentievervalsing met de bestaande diensten wordt vermeden.

Een verduidelijking bieden van de wettelijke regeling die van toepassing is op internationale overeenkomsten die tussen overheidsinstanties moeten worden goedgekeurd om projecten van snelwegen op zee te organiseren. Een betere identificatie bieden van de communautaire regels die van toepassing zijn op de procedures van aanbestedingen voor gunning van diensten ter

exploitatie van snelwegen op zee. De conformiteitsvoorwaarden inzake mededinging van nationale openbare financieringen van projecten voor de korte vaart en voor snelwegen op zee preciseren. Vooraf geen voorkeur geven aan een bepaald wettelijk kader om het draagvlak van het project zo open mogelijk te houden.

Het actieprogramma van de Commissie (COM (2003)0155 def.) voortzetten:

- voortzetting van de installatie van elektronische loketten in zeehavens, waar alle verplichte formaliteiten met één enkele handeling kunnen worden uitgevoerd;
- inspanningen leveren om optimaal gebruik te maken van de vrijstellingen die door de Europese douanewetgeving worden toegestaan, en vereenvoudigde douanestelsels bevorderen voor transitogoederen gekoppeld aan goederen voor het vrije verkeer in het kader van de erkende regelmatige lijndiensten;
- de samenwerking tussen de verschillende controlediensten bevorderen;
- kwaliteitscriteria uitwerken voor de kortevaartverbindingen in nauw overleg met de bedrijfswereld, in het kader waarvan een betrouwbaar serviceniveau wordt geboden aan de gebruikers van de "snelwegen op zee".

PROCEDURE

Titel	De korte vaart	
Procedurenummer	2004/2161(INI)	
Reglementsartikel(en)	artikel 45	
Commissie ten principale Datum bekendmaking toestemming	TRAN 28.10.2004	
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	IMCO 28.10.2004	
Geen advies Datum besluit	IMCO 15.3.2005	
Nauwere samenwerking Datum bekendmaking		
In het verslag opgenomen ontwerpresolutie(s)		
Rapporteur(s) Datum benoeming	Robert Navarro 16.9.2004	
Vervangen rapporteur		
Behandeling in de commissie	19.1.2005 14.3.2005	
Datum goedkeuring	15.3.2005	
Uitslag eindstemming	voor: 41 tegen: 0 onthoudingen: 0	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Roberts Zīle	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Jean Louis Cottigny, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 178, lid 2)		
Datum indiening – A6	18.3.2005	A6-0055/2005
Opmerkingen	...	