

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

KONEČNÉ ZNĚNÍ
A6-0055/2005

18. 3. 2005

ZPRÁVA

o námořní dopravě na krátké vzdálenosti
(2004/2161(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Robert Navarro

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU.....	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	9
POSTUP.....	14

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o námořní dopravě na krátké vzdálenosti (2004/2161(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na své usnesení ze dne 7. července 2000 o sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Rozvoj námořní dopravy na krátké vzdálenosti v Evropě: Dynamická alternativa v udržitelném dopravním řetězci – druhá zpráva o pokroku za období dvou let“¹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. února 2003 o Bílé knize Komise „Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout“²,
- s ohledem na Bílou knihu Komise „Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout“ (KOM(2001)0370 – C5-0658/2001),
- s ohledem na sdělení Komise „Program podpory námořní dopravy na krátké vzdálenosti“ (KOM (2003)0155),
- s ohledem na sdělení Komise o námořní dopravě na krátké vzdálenosti (KOM (2004)0453),
- s ohledem na sdělení Komise - „Hlavní směry Společenství týkající se státní pomoci námořní dopravě“ (KOM(2004)_43),
- s ohledem na závěry neformální schůze dopravní rady ve dnech 9. a 10. července 2004,
- s ohledem na pravidlo 45 jednacího řádu,
- s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A6-0055/2005),

A. vzhledem k tomu, že námořní doprava na krátké vzdálenosti je vodní doprava zboží a osob po moři nebo po vnitrozemských vodních cestách a je částí logistického dopravního řetězce v Evropě a v oblastech k Evropě připojených a je integrální částí logistického dopravního řetězce mezi dodavatelem a uživatelem a je prostředkem vodní dopravy v zeměpisné Evropě, ať už uvnitř Společenství nebo mezi EU a třetími zeměmi, jako jsou země Středozemního nebo Černého moře,

B. vzhledem k tomu, že nově vytvořená síť trans-evropských „Mořských dálnic“, především těch vedoucích Baltským mořem, západní Evropou, jihovýchodní Evropou a jihozápadní Evropou by měla mít za cíl soustředit pohyb zboží na námořních logistických trasách tak, aby došlo ke zlepšení služeb námořní dopravy na krátké vzdálenosti nebo k vytvoření nových, životaschopných, pravidelných a častých služeb námořní dopravy na krátké

¹ Úř. věstník C 121, 24. 4. 2001, s. 489.

² Úř. věstník C 43 E, 19. 2. 2004, s. 250

vzdálenosti pro dopravu zboží i osob mezi členskými státy a omezení zahlcování silniční dopravy a/nebo ke zlepšení dopravního spojení mezi okrajovými nebo ostrovními oblastmi a vlastními zeměmi,

- C. vzhledem k tomu, že námořní doprava na krátké vzdálenosti představující více než 40 % přeprav v rámci Společenství je nedílnou součástí evropského dopravního systému, protože pod pojmem námořní doprava na krátké vzdálenosti se rozumí přeprava zboží po moři mezi evropskými přístavy nebo mezi těmito přístavy a přístavy v mimoevropských zemích majících uzavřené mořské pobřeží sousedící s Evropou;
- D. vzhledem k tomu, že námořní doprava na krátké vzdálenosti nabízí významný potenciál v oblasti osobní dopravy,
- E. vzhledem k tomu, že námořní doprava na krátké vzdálenosti se musí dále rozvíjet, aby splnila svou ekonomickou, obchodní, společenskou a environmentální úlohu; vzhledem k tomu, že národní vlády, a rovněž regionální a místní samosprávy budou muset poskytnout politickou, ekonomickou a finanční podporu, jež je nezbytná pro dosažení těchto cílů ve spolupráci s příslušnými průmyslovými odvětvími;
- F. zdůrazňujíc, že s ohledem na její potenciál z hlediska slučitelnosti se životním prostředím, boj se zahlcením četných silnic a omezené náklady, má námořní doprava na krátké vzdálenosti schopnost stát se ještě významnějším propojením různých dopravních systémů v Evropě, se slibnou budoucností, pokud státní orgány a soukromý sektor přijme ve snaze zajistit její plný rozvoj řadu opatření na úrovni Společenství, jednotlivých zemí, jakož i na regionální a místní úrovni,
- G. vzhledem k významu, jaký má námořní doprava na krátké vzdálenosti pro ekonomický a sociální rozvoj všech regionů Evropy, zejména pobřežních regionů a odlehlých námořních regionů, a tedy i pro soudržnost Společenství;
- H. vzhledem k tomu, že rozvoj námořní dopravy na krátké vzdálenosti poskytuje rovněž ojedinělou možnost vytvořit v nadcházejících letech statisíce pracovních míst v námořním sektoru,
- I. vzhledem k tomu, že námořní doprava na krátké vzdálenosti pomáhá rozvíjet obchod a tím podporuje sociální a ekonomický růst třetích zemí, které sousedí s okrajovými námořními oblastmi a mají zájem na propojení s infrastrukturou evropské dopravní sítě,
- J. znovu opakujíc myšlenku, že za rozvoj námořní dopravy na krátké vzdálenosti je odpovědný především resortu námořního průmyslu a logistiky, zásah evropských, vnitrostátních a regionálních institucí má však podstatný význam pro vytváření příznivých podmínek pro tento rozvoj; vzhledem k tomu, že již byly učiněny pozitivní podněty, například stanovení národních uzlových bodů, dohody o právních předpisech Evropské unie v souvislosti s programem Marco Polo a zjednodušené používání formulářů IMO-FAL (mezinárodní námořní organizace – usnadnění mezinárodní dopravy),
- K. vítajíc regionální iniciativy směřující k podpoře námořní dopravy na krátké vzdálenosti a k zakládání krátkých námořních dopravních linek, jako je iniciativa pro oblast

Středozevního moře zahrnující Španělsko, Itálii, Francii, Portugalsko a Řecko a iniciativy členských států zaměřené na podporu a zavádění pojmu „námořní dálnice“ ve čtyřech oblastech stanovených v rozhodnutí 884/2004/ES¹, především iniciativu z oblasti Baltského moře, iniciativu zemí středozemního oblouku včetně Francie, Španělska, Řecka a Itálie a Komise atlantického oblouku,

1. žádá, aby byla výrazněji podporována námořní doprava na krátké vzdálenosti jako věrohodný, trvalý a bezpečný článek evropského dopravního systému, který je úspěšně začleněn do dopravního řetězce díky např. říční dopravě a železničním spojům s cílem snížit přetížení; žádá přechod ze silniční dopravy na námořní dopravu na krátké vzdálenosti a/nebo zlepšení spojení s odlehlými a ostrovními oblastmi, se státy závisujícími na námořní dopravě a mezi regiony oddělenými přírodními překážkami a tím se posilovala soudržnost v rámci Evropské unie a mezi Unii a jejími sousedy;
2. žádá, aby byly co nejvíce omezeny administrativní formality, které brání rozvoji námořní dopravy na krátké vzdálenosti, aniž by tím byly dotčeny otázky bezpečnosti a bezpečí, a zejména postupy, které narušují logistický proces a oslabují konkurenční postavení tohoto druhu dopravy oproti silniční dopravě; postupy by měly být zjednodušeny a usnadněny, zejména cestou plného využití možností elektronické komunikace;
3. žádá, aby se mezi členskými státy Evropské unie rozvíjely velmi kvalitní koridory pro námořní dopravu na krátké vzdálenosti s plnou účastí všech zúčastněných veřejných a/nebo soukromých stran tam, kde lze vhodně využít nedávno vytvořené nástroje Evropské unie, zejména nástroje týkající se trans-evropské dopravní sítě a programu Marco Polo;
4. žádá, aby se prioritou staly investice do infrastruktury a zlepšil se tak přístup k přístavům jak z vnitrozemí, tak z moře, včetně např. přeshraničních projektů v rámci trans-evropské dopravní sítě;
5. v souvislosti s tím podporuje programy Komise zaměřené na zjednodušení právního rámce vztahujícího se na námořní dopravu na krátké vzdálenosti a na vnitrozemskou vodní dopravu, na organizování systému jediných zastávek zřízených podle soukromého nebo veřejného práva v souladu s právními předpisy každého členského státu pomocí zjednodušení administrativních a celních formalit a pomocí multi-modálního partnerství, například mezi silničními a námořními dopravci, což rovněž umožní, aby se na inter-modální dopravě podílely malé a střední podniky;
6. zdůrazňuje nutnost spolupráce mezi všemi zúčastněnými veřejnými i soukromými stranami při podpoře a rozvoji kvality operací v námořní dopravě na krátké vzdálenosti na regionální, národní a evropské úrovni;
7. zdůrazňuje potenciál námořní dopravy na krátké vzdálenosti jako doplňkového druhu dopravy, který může být k dispozici velice rychle a s nízkými náklady, než budou dokončeny některé trans-evropské železniční dopravní sítě; zdůrazňuje například

¹ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se pozměňuje rozhodnutí č. 1692/96/ES o směrnicích Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1)

naléhavou potřebu alternativní dopravy mezi Francií a Španělskem; zahájení spojení mezi městy Montpellier a Figueras se očekává kolem roku 2020;

8. žádá, aby námořní doprava na krátké vzdálenosti byla propagována jako druh dopravy příznivý pro životní prostředí a následně žádá založení „mořských dálnic“ při zachování pevných požadavků na ochranu životního prostředí;

pokud jde o zavedení jednotných pravidel v oblasti odpovědnosti:

9. žádá, aby se v rámci Společenství znovu zvažilo zavedení jednotných pravidel v oblasti odpovědnosti pro multi-modální řetězce, především pomocí vyhodnocení různých modelů občanskosprávní odpovědnosti a aktivní účasti na práci prováděné na mezinárodní úrovni - především v rámci Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL) s cílem dosáhnout celosvětového a/nebo evropského jednotného systému přizpůsobeného potřebám inter-modální dopravy v Evropě a zajišťujícího jednotnější, jednodušší a výhodnější systém;

pokud jde o intermodální přepravní jednotky (IPJ):

10. zdůrazňuje nutnost řešit problémy standardizace IPJ, vyvinout přijatelný systém standardizace umožňující široké a efektivní používání přepravních jednotek s tím, že bude zajištěna spolupráce mezi jednotlivými druhy dopravy, především dopravou námořní, dopravou po vnitrozemských vodních cestách, železniční a silniční dopravou;
11. připomíná, ve spojitosti s usnesením Evropského Parlamentu ze dne 12. února 2004¹ o prvním čtení návrhu směrnice týkající se intermodálních přepravních jednotek, že by měly být vytvořeny evropské intermodální přepravní jednotky, které by spojily výhody kontejneru a výměnného těla a maximalizovaly inter-modalitu; žádá Radu, aby přijala společný postoj k návrhu, aby bylo možno co nejdříve ukončit legislativní proces;

pokud jde o celnice:

12. připomíná, že námořní doprava na krátké vzdálenosti spadá jako námořní způsob přepravy zboží do celních právních předpisů Společenství;
13. vyjadřuje svůj souhlas s optimálním využitím zproštění od cla, jež umožňují evropské celní předpisy, a s prosazováním zjednodušených celních režimů uplatňovaných na volně dodávané zboží v rámci služeb schválených pravidelných linek;
14. v souvislosti s tím vyzývá všechny dotčené strany, aby rozvíjely a používaly nový systém automatizovaného tranzitu (NSAT), který zavedly celní správy, jelikož je schopný zefektivnit a zkrátit celní operace pro námořní dopravu na krátké vzdálenosti;

pokud jde o elektronickou komunikaci:

¹ Úř. věst. C 97 E, 22.4.2004, s. 612.

15. žádá, aby se v námořních přístavech pokračovalo v zavádění elektronických přepážek, u nichž lze všechny povinné formalities vyřídit jedinou operací;
16. vyzývá členské státy, aby zvážily možnost vybavit své přístavy elektronickým komunikačním zařízením, které by bylo financováno ze zdrojů Společenství a tam, kde je to jen trochu možné, používaly centralizovaný systém elektronické komunikace (jediná zastávka);
17. zdůrazňuje, že pro urychlení rozvoje elektronické komunikace by se v Evropské Unii mělo navrhnout zřízení přístavních elektronických komunit a jejich propojení do sítě celé Unie a pokud možno i do států s Evropskou unií sousedících, čímž by se využily nejlepší zkušenosti získané v řadě členských států;

pokud jde o podpůrné struktury pro námořní dopravu na krátké vzdálenosti:

18. příznivě vítá akční plán evropské sítě námořní dopravy na krátké vzdálenosti a žádá podpůrná střediska, aby jej bezodkladně zavedly;
19. oceňuje významnou práci prováděnou středisky pro podporu námořní dopravy na krátké vzdálenosti a jejich evropskou síť a apeluje na členské státy, aby tato střediska v potřebných případech podporovaly v souladu s právními předpisy Společenství;
20. zdůrazňuje, že členské státy a Komise musí společně provést strategické posouzení dopadu plánovaných „mořských dálnic“ na životní prostředí; upozorňuje, že tato analýza dopadu na životní prostředí by neměla zkoumat jen vliv samotných tras, ale i vliv rozvoje přístavů a vliv vyvolaného dopravního pohybu v jejich zázemí;
21. vyzývá Komisi, aby propagaci námořní dopravy na krátké vzdálenosti doprovodila i návrhy na zlepšení sociálních standardů pro zaměstnance tohoto sektoru;

pokud jde o aspekty životního prostředí:

22. připomíná, že je třeba propagovat pozitivní obraz ohledně námořní dopravy na krátké vzdálenosti v souvislosti se životním prostředím, především pokud se týká znečištění vzduchu a vody, a proto jako minimální požadavek stanovit environmentální požadavky jako použití paliva s nízkým obsahem síry a mezní hodnoty emisí (SO_x, NO_x, CO₂, atd.) do ovzduší a vody; domnívá se, že by se větší pozornost měla věnovat propagaci koncepce „čisté lodě“, která byla přijata v roce 2002 na páté ministerské Konferenci Severního moře;
23. zdůrazňuje přesto nutnost přísnějších právních předpisů Společenství ohledně emisí plynů a znečištění vody způsobených námořní dopravou na krátké vzdálenosti;
24. znovu opakuje potřebu povzbuzovat a pokračovat ve výzkumu méně znečišťujících paliv;
25. znovu opakuje nutnost aktualizovat statistické údaje o nárůstu různých druhů dopravy v Evropě, především data o původu a místu určení zboží dopravovaného po souši, aby tak usnadnily intermodální převod na námořní dopravu;

pokud jde o „mořské dálnice“:

26. uznává význam „mořských dálnic“ a skutečnost, že se mohou stát užitečným nástrojem podpory námořní dopravy na krátké vzdálenosti, umožňujíc ve vhodných případech poskytnutí potřeby především pomocí spolufinancování infrastruktury, aby došlo k přesunu od silniční k námořní dopravě, nebo aby se vhodným způsobem zlepšilo spojení odlehlých oblastí a centrálních trhů,
27. je si vědom současné debaty o „označení kvality mořských dálnic“, které by se mohlo vyvinout pro inter-modální provoz využívající námořní dopravu na krátké vzdálenosti a splňující kritéria kvality; zaznamenává, že „označení kvality mořských dálnic“ by mohlo být uděleno stávajícím vysoce kvalitním provozům a dalším provozům usilujícím o dosažení požadovaného standardu kvality, ať už jsou nebo nejsou podporovány z veřejných fondů přidělovaných v souladu s pravidly Společenství, především s pravidly hospodářské soutěže;
28. žádá přijetí účinných, jasných a adekvátních finančních opatření ve prospěch akcí spojených s „mořskými dálnicemi“ a s námořní dopravou na krátké vzdálenosti přičemž umožňuje optimální úroveň doplnění a přidání financí tak, aby mohly vzniknout nové trvalé a životaschopné trasy (které však v žádném případě nesmí ohrožovat existující služby námořní dopravy na krátké vzdálenosti) podle potřeby využívající státní služby v souladu s předpisy Společenství;
29. žádá, aby byl souhrn žádostí prvotním kritériem pro podmínky stanovené ve směrniciích Společenství o státní podpoře námořní dopravy;
30. žádá, aby byly upřesněny předpisy Společenství pro postupy uzavírání úmluv o využívání „mořských dálnic“ a podmínky veřejné soutěže vnitrostátního veřejného financování projektů námořní dopravy na krátké vzdálenosti a „mořských dálnic“;
31. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.

EXPOSE DES MOTIFS

1. Introduction

La communication de la Commission est avant tout un document d'étapes visant à faire le point sur la situation du Transport Maritime à Courte Distance (TMCD), sur les obstacles qu'il rencontre, sur les actions entreprises par la Commission et les partenaires pour y remédier et sur les différents dossiers législatifs en cours contribuant au développement du TMCD. Enfin, la Commission fait le point sur les développements récents et à venir concernant les autoroutes de la mer et les programmes Marco Polo (I et II).

2. Historique

La Commission a présenté une communication sur le TMCD en 1995 et un rapport sur l'état de la situation en 1997.

Dans sa communication, publiée en 1999, la Commission intégrait un deuxième rapport sur l'état de la situation. Il comportait également une analyse d'un certain nombre d'obstacles qui entravent le développement du TMCD et préconisait une approche porte-à-porte globale associée à la création de "guichets uniques" pour promouvoir ce mode.

En adoptant le 7 juillet 2000 le rapport de Mme Karla PEIJS (PPE/DE, NL), le Parlement européen s'est félicité de la communication de la Commission sur le développement du TMCD en Europe. Le Parlement a proposé l'extension des bonnes pratiques, lesquelles si besoin est, mèneraient à des indicateurs clés de performance (ICP) des transports maritimes à courte distance. Il a invité la Commission à approfondir davantage l'aspect de corrélation entre le TMCD et le transport fluvial ou d'autres moyens de transport, comme le rail ou les infrastructures d'accès à "l'arrière pays" (hinterland), afin d'offrir au secteur industriel et au secteur commercial des infrastructures permettant de promouvoir leurs activités économiques.

Dans son livre blanc de 2001¹ : la Commission a fixé plusieurs objectifs ambitieux en vue de garantir une mobilité durable dans des conditions concurrentielles en Europe. Elle a rappelé le rôle important du TMCD pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle a insisté sur la nécessité de simplifier le cadre réglementaire du TMCD. Elle a introduit le concept d'autoroutes de la mer en rappelant la nécessité de promouvoir des lignes de transport maritime massifiées et rapides permettant notamment de contourner les goulets d'étranglement que sont les Alpes et les Pyrénées. Elle a indiqué à cette occasion que les autoroutes de la mer devraient appartenir au réseau transeuropéen au même titre que les autoroutes ou les voies ferrées.

Le Parlement européen a soutenu ces propositions sur le TMCD dans son rapport sur le livre blanc adopté le 2.2.2003 (rapporteur M. Izquierdo Collado). Le rapport demande la mise en place de mesures concertées dans les domaines du transport maritime, de la politique portuaire et de l'intermodalité dans le but de renforcer le rôle des ports en tant que plaques tournantes du réseau de transport. Il préconise aussi la simplification du cadre juridique s'appliquant au TMCD en encourageant la création de "guichets uniques" par la simplification des formalités administratives et douanières.

¹ La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix, COM(2001) 370 du 12.9.2001, p.45 et s.

En juin 2002, une réunion informelle des ministres des transports de l'Union européenne entièrement consacrée au transport maritime à courte distance a eu lieu à Gijon en Espagne. Suite à cette réunion, la Commission a préparé un programme pour la promotion du transport maritime à courte distance. Le programme définit 14 actions en vue d'améliorer le transport maritime à courte distance et de supprimer les entraves à son développement.

3. Situation du transport maritime à courte distance

3.1. Part modale

La part du TMCD pour l'ensemble des transports intraeuropéens à cru de 25 % en TK entre 1995 et 2002 et représente aujourd'hui 40 % du total des marchandises transportées à l'intérieur de l'Europe (45 % pour la route). Le trafic conteneurisé constitue la composante du TMCD qui a connu la hausse la plus rapide. On estime à 1600 le nombre de lignes régulières de TMCD dans l'Union.

3.2. Impact environnemental

Les données récentes - notamment comparatives - concernant les émissions polluantes des navires et l'impact environnemental du TMCD démontrent que le TMCD a globalement un impact négatif nettement plus faible que le transport routier, si l'on considère l'ensemble des coûts externes.

4. Action menées et progrès réalisés

4.1 Innovation, Recherche et développement technologique

- Facilitation

- Services réguliers de transport maritime agréés qui permettent d'éviter les dédouanements pour les marchandises communautaires entre deux ports de l'UE. Toutefois, il conviendrait d'appliquer ce régime à l'ensemble des navires affectés à la ligne régulière agréée et désignés par l'opérateur.
- La mise en place de guichets administratifs uniques sur l'ensemble du parcours afin de coordonner le travail des administrations de bord.
- La mise en place d'un nouveau système de transit informatisé (NSTI) : depuis mi-2003, 3000 bureaux dans 22 pays sont dotés de ce système de traitement informatisé des documents administratifs.
- L'adaptation du code des procédures douanières pour mettre en œuvre un traitement électronique des déclarations.

- Action législative d'accompagnement

La Commission fait mention de textes tels que la directive sur les unités de chargement intermodales (UCI) qui vise à améliorer l'interopérabilité et l'efficacité de la chaîne intermodales par l'harmonisation des caractéristiques des UCI (actuellement en panne au Conseil) et la directive sur les services portuaires qui vise à ouvrir le marché des prestations de services portuaires (rejetée par le Parlement en conciliation et pour laquelle une nouvelle proposition, qui prévoit des dispositions spécifiques pour les RTE et le TMCD, a été adoptée par la Commission le 13.10.04).

4.2 Programmes de soutien financier communautaires du TMCD

- Marco Polo

Dans le cadre de ce programme d'aide au démarrage pour des actions de transfert modal depuis la route¹, 19 projets ont été retenus pour l'appel à projets 2003, dont 12 retenus dans une première liste par la Commission. Plus de 50% concernent le TMCD, pour un total de 20 millions d'euros demandés. Le budget global de l'UE étant de 15 millions d'euros.

Les projets étant financés au prorata d'objectifs de transfert modal, le concours financier communautaire est déterminé par la Commission en fonction du nombre de tonnes-kilomètres transférées de la route vers le transport maritime à courte distance ou vers une combinaison de modes de transport dans laquelle les parcours routiers sont aussi courts que possibles. Il est fixé, au départ, à 1 euro pour chaque transfert de 500 tonnes-kilomètre de fret routier.

- Les autoroutes de la mer

Le programme RTE-T pour les autoroutes de la mer² vise à financer des infrastructures et équipements pour des flux de transport maritime intra-communautaires plus massifs que le TMCD "classique", associant d'avantage les EM, portant sur des zones de transport plus étendues avec un niveau de service plus élevé. Si, en règle générale, un financement de nouveaux services proposés par l'industrie et focalisé essentiellement sur l'aide au démarrage doit se faire via le programme Marco Polo et, là où on a besoin des infrastructures et facilités stratégiques, par le biais de soumissions d'Etats membres au programme RTE ; il n'en reste pas moins que la définition des autoroutes de la mer par rapport au TMCD "classique" reste floue, et que des doutes subsistent sur l'adéquation des soutiens financiers proposés au regard des investissements qui seront nécessaires pour le lancement de tels services. Des lignes directrices sur le financement des autoroutes de la mer sont actuellement en cours d'adoption par la Commission, les financements pourraient démarrer dès 2005.

Les financements RTE et Marco Polo pourraient se compléter et être cumulés avec des aides d'Etat, conformément aux règles communautaires en vigueur.

Par ailleurs le rapporteur estime que le concept d'autoroutes de la mer devrait s'inscrire plus nettement dans la problématique plus large de renforcement de la solidarité territoriale au sein l'Union Européenne. Les autoroutes de la mer ont un rôle crucial à jouer dans l'aménagement du territoire et le développement économique et social des régions de l'Union Européenne. A ce titre le rapporteur souhaiterait qu'une réflexion s'engage sur la possibilité de reconnaître le caractère de service d'intérêt économique général aux projets prioritaires dans le domaine du transport maritime à courte distance qui remplissent un rôle important en terme de renforcement de la cohésion territoriale au sein de l'Union Européenne.

5. Obstacles au développement qui perdurent

- Pour promouvoir le TMCD (autoroutes de la mer), il faut une massification suffisante des tonnages transportés qui seule permettra une rentabilisation des investissements lourds

¹ Règlement n°1382/2003 du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («programme Marco Polo »)

² Voir article 12bis de la décision 884/2004

nécessaires pour assurer des services réguliers, fréquents et ponctuels. Il manque encore un effet d'entraînement que pourrait initier une politique volontariste pour, d'une part, attirer et convaincre les grands organisateurs de transport, les gros chargeurs et les opérateurs de transport routier vers un TMCD associant des maillons terrestres en porte à porte, et, d'autre part, associer d'avantage le monde de la logistique aux décisions des pouvoirs publics en matière d'infrastructure.

- L'absence d'un système de responsabilité uniforme en vigueur crée une insécurité juridique importante quant à la loi applicable aux opérations de transport multimodal et aux conséquences financières qui en résultent pour le chargeur et pour l'entreprise de transport multimodal. Comme l'a constaté la Commission par le passé, cette insécurité constitue un frein à l'attractivité du transport multimodal et donc du TMCD.

- Problème de l'insuffisance de capacités portuaires dédiées et de liaisons intermodales de qualité avec la terre et surtout de liaisons entre les ports et les infrastructures terrestres ferroviaires et routières à grande capacité situées dans l'hinterland.

- la question du financement :

Afin d'atteindre les objectifs ambitieux de Marco Polo II, il faudrait veiller à ce que les montants financiers prévus dans la proposition de la Commission soient au minimum maintenus. L'extension de Marco Polo aux liaisons internationales proposée par la Commission doit être défendue. Comme les chaînes logistiques ne s'arrêtent pas aux frontières de l'Union Européenne, il semble cohérent d'inviter aussi les pays de « l'Europe élargie » de participer au programme.

- La coopération transfrontalière à développer entre collectivités locales, notamment pour les autoroutes de la mer pourrait être renforcée. Le transport intermodal, et surtout les autoroutes de la mer, se font dans une logique réseau. Les sources de transport restent régionales, et il est donc essentiel que les régions à travers l'Europe coordonnent mieux les infrastructures et les moyens de transport pour mieux gérer les flux de transports.

- L'analyse comparative des coûts du service porte à porte incluant un maillon de TMCD avec un transport tout routier est en faveur du premier (coût annoncés du marché et coûts intégrant les effets externes). Il reste néanmoins des obstacles à la valorisation du facteur coûts : la durée du transport intermodal incluant le TMCD - notamment du fait du manque de superstructures multimodales, du manque d'interopérabilité entre les différents opérateurs de transport multimodal impliqués et les différents réseaux nationaux et des temps de transit trop longs, .

6. Conclusions : Ce qui reste à faire

Il est évident que le TMCD joue un rôle très important dans la régulation de la circulation sur le réseau routier européen. Il faut encore en limiter les principaux goulets d'étranglement : réduction des charges administratives, suppression des procédures douanières et mise en place d'inspections plus efficaces.

Pour ce faire, votre rapporteur soutient les mesures suivantes :

Régler la question de la standardisation des UCI : trouver un système de standardisation acceptable des UCI qui permette l'utilisation la plus large d'unités de chargement déjà utilisées par le marché, interopérables entre tous les modes et particulièrement le transport maritime et le transport routier. Une telle approche serait à même de permettre une massification des flux nécessaire au TMCD et en particulier aux autoroutes de la mer.

Agir sur la durée du transport, et notamment sur les temps de transit, dans la chaîne intermodale intégrant un segment TMCD. Par une meilleure information sur le suivi de la marchandise (transports intelligents) et une meilleure souplesse et coordination entre opérateurs de transports pour l'utilisation de parcours alternatifs ainsi que l'amélioration des flux de communication continue avec l'arrière-pays (hinterland).

Réactiver la réflexion communautaire sur l'unification du régime juridique de la chaîne multimodale, notamment en expertisant les différents modèles de responsabilité possibles. Cette expertise pourrait aboutir à des propositions pour un régime communautaire de responsabilité plus uniforme. Elles devraient, pour être largement accepté, être fondée sur la recherche d'efficacité après concertation et assentiment le plus large possible des différents acteurs des secteurs de transports concernés.

Encourager en parallèle la participation de l'UE aux discussions au niveau international.

Adopter des modalités de financement efficaces, claires et suffisantes des actions Autoroutes de la mer et lignes de TMCD, permettant une complémentarité optimale voire une additionnalité des financements permettant le démarrage de nouvelles lignes pérennes en évitant toute possible distorsion de concurrence avec les services existants.

Préciser d'avantage le régime juridique applicable aux conventions internationales à passer entre collectivités publiques pour mettre en place les projets d'autoroutes de la mer. Mieux identifier les règles communautaires applicables aux procédures de passation des appels d'offres pour l'attributions des services d'exploitation des autoroutes de la mer. Préciser les conditions de conformité à la concurrence des financements publics nationaux des projets de TMCD et d'autoroutes de la mer. Ne pas privilégier a priori de cadre juridique particulier pour laisser le cadre du portage de projet le plus ouvert possible.

Poursuivre le programme d'action de la Commission (COM (2003)0155 final) :

- poursuite de la mise en place de guichets électroniques dans les ports de mer, auprès desquels toutes les formalités obligatoires peuvent être effectuées en une seule opération
- s'efforcer de faire un usage optimum des exonérations offertes par la réglementation douanière européenne, et promouvoir les régimes simplifiés pour les marchandises en transit douanier couplés avec celles en libre prestation dans le cadre de services de ligne agréés.
- promouvoir la collaboration entre les divers services d'inspection
- élaborer des critères de qualité pour les liaisons de TMCD en collaboration étroite avec les milieux d'affaires, dans le cadre de laquelle un niveau de service fiable est offert aux usagers des "autoroutes de la mer".

POSTUP

Název	Námořní doprava na krátké vzdálenosti	
Odkazy	2004/2161(INI)	
Základ v jednacím řádu	článek 45	
Príslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 28. 10. 2004	
Výbor(y) požádaný(é) o stanovisko Datum oznámení na zasedání	IMCO 28. 10. 2004	
Nezaujaté stanovisko Datum rozhodnutí	IMCO 15. 3. 2005	
Užší spolupráce Datum oznámení na zasedání		
Usnesení obsažené ve zprávě		
Zpravodaj Datum jmenování	Robert Navarro 16. 9. 2004	
Předchozí zpravodaj(ové)		
Projednání ve výboru	19. 1. 2005 14. 3. 2005	
Datum schválení	15. 3. 2005	
Výsledek závěrečného hlasování	pro: 41 proti: 0 zdrželi se: 0	
Členové přítomní při závěrečném hlasování	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 Jałowicki, 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	
Náhradníci přítomní při závěrečném hlasování	Jean Louis Cottigny, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov	
Náhradníci (čl. 178 odst. 2) přítomní při závěrečném hlasování		
Datum předložení – A6	18. 3. 2005	A6-0055/2005
Poznámky		