

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A6-0055/2005

18.3.2005

BETÄNKANDE

om närsjöfart
(2004/2161(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Robert Navarro

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	9
ÄRENDETS GÅNG	15

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om närsjöfart (2004/2161(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av sin resolution av den 7 juli 2000 om kommissionens meddelande till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Utvecklingen av närsjöfarten i Europa – ett dynamiskt alternativ i en hållbar transportkedja – Andra lägesrapporten¹,
- med beaktande av sin resolution av den 12 februari 2003 om kommissionens vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”²,
- med beaktande av kommissionens vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” (KOM(2001)0370 – C5-0658/2001),
- med beaktande av kommissionens meddelande ”Program för främjande av närsjöfart” (KOM(2003)0155),
- med beaktande av kommissionens meddelande om närsjöfart (KOM(2004)0453),
- med beaktande av kommissionens meddelande ”Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport” (C(2004) 43).
- med beaktande av resultaten från det informella rådet (transportfrågor) den 9 och 10 juli 2004,
- med beaktande av artikel 45 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A6-0055/2005) och av följande skäl:
 - A. Närsjöfart innebär transport av last och passagerare via vattenvägar till havs eller inre vattenvägar. Den utgör en del av EU:s logistiska transportkedja och de regioner som har anknutning till Europa. Närsjöfarten är en integrerad del av den logistiska transportkedjan mellan leverantörer och användare samt ett transportsätt inom sjöfarten i Europa geografiskt sett, antingen mellan gemenskapsländerna eller mellan EU och tredje länder såsom länderna i Medelhavs- eller Svartahavsområdet.
 - B. Det nyutvecklade transeuropeiska nätet av motorvägar till sjöss, i synnerhet farlederna i Östersjön, Västeuropa, Sydosteuropa och Sydvästeuropa bör sträva efter att koncentrera varuflödet till logistiska farleder på så sätt att man förbättrar de befintliga närsjöfartsförbindelserna eller inrättar nya, konkurrenskraftiga, regelbundna och frekventa närsjöfartsförbindelser för varu- och passagerartransport mellan medlemsstaterna. Därmed

¹ EGT C 121, 24.4.2001, s. 489.

² EUT C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

minskas överbelastningen av vägarna och/eller förbättras förbindelserna med områden och stater belägna i avlägsna regioner eller öregioner.

- C. Närsjöfarten står för över 40 procent av trafiken inom EU och är en integrerad del av det europeiska transportsystemet, eftersom man med närsjöfart avser varutransport till havs mellan Europas hamnar, eller mellan dessa hamnar och hamnar i länder utanför Europa med en kust vid slutna hav som gränsar till Europa.
- D. Närsjöfarten erbjuder även viktiga utvecklingsmöjligheter inom passagerartransporten.
- E. Närsjöfarten behöver utvecklas för att uppfylla sin roll när det gäller såväl ekonomi och handel som det sociala området och miljöområdet. Nationella regeringar samt regionala och lokala myndigheter behöver ge det politiska, ekonomiska och finansiella stöd som krävs för att uppnå detta, i samarbete med berörda industrier.
- F. Närsjöfarten kan på grund av sina utvecklingsmöjligheter när det gäller miljöhänsyn, kampen mot trafikstockningar på ett stort antal trafikleder samt nedskärning av kostnader bli en allt viktigare beståndsdel och en framtidsfaktor i det intermodala transportsystemet i Europa, under förutsättning att de offentliga myndigheterna och den privata sektorn vidtar en rad åtgärder såväl inom gemenskapen samt nationellt, regionalt och lokalt, så att den verkligen utvecklas.
- G. Närsjöfarten har stor betydelse för den ekonomiska och sociala utvecklingen i samtliga regioner i Europa, bland annat kustregioner och avlägsna kustregioner och därmed också för sammanhållningen i gemenskapen.
- H. Utvecklingen av närsjöfarten erbjuder även ett unikt tillfälle att skapa hundratusentals jobb inom sjöfarten under de kommande åren.
- I. Närsjöfarten främjar handeln och därmed även den sociala och ekonomiska tillväxten i de tredje länder som gränsar till de yttersta havsområdena och som har intresse av förbindelser med det europeiska transportnätets infrastruktur.
- J. Även om ansvaret för närsjöfartens utveckling huvudsakligen ligger på den maritima och logistiska industrin är det fortfarande grundläggande att såväl EU-institutioner som nationella och regionala institutioner agerar för att åstadkomma gynnsamma villkor för denna utveckling. Positiva initiativ har tagits, exempelvis fastställandet av nationella kontaktpunkter, överenskommelserna om EG-lagstiftning om Marco Polo-programmet och det förenklade utnyttjandet av IMO:s FAL-formulär (Internationella sjöfartsorganisationen – underlättande av internationella transporter).
- K. Man bör välkomna de regionala initiativen för att främja närsjöfart och inrätta förbindelser för närsjöfart, exempelvis det initiativ för Medelhavsområdet som Spanien, Italien, Frankrike, Portugal och Grekland deltar i, liksom medlemsstaternas initiativ för att främja och genomföra konceptet med höghastighetssjövägar i de fyra områden som anges i beslut nr 884/2004/EG¹, bland annat initiativen i Östersjöområdet, de initiativ som

¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 884/2004/EG av den 29 april 2004 om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utveckling av det transeuropeiska transportnätet

genomförts av länderna utmed Medelhavet, medräknat Frankrike, Spanien, Grekland och Italien och kommissionen för Atlantkusten.

1. Europaparlamentet kräver att närsjöfarten i större utsträckning skall främjas som en trovärdig, hållbar och säker länk i EU:s transportsystem och att den skall integreras väl i transportkedjan, bland annat med hjälp av inre vattenvägar och järnvägsförbindelser, för att minska trafikstockningarna. Parlamentet kräver att en övergång från vägtransport till sjötransport uppmuntras på korta sträckor och/eller att förbindelserna med avlägsna områden och ömråden, med stater som är beroende av sjötransporter och mellan regioner som är åtskilda av naturliga gränser skall förbättras, samtidigt som sammanhållningen inom Europeiska unionen och mellan unionen och dess grannstater bör förstärkas.
2. Europaparlamentet kräver att de administrativa förfaranden som hindrar utvecklingen av närsjöfarten skall minskas i så stor utsträckning som möjligt utan att säkerheten och tryggheten äventyras, i synnerhet förfaranden som stör logistikprocessen och som ger närsjöfarten en sämre konkurrenssituation jämfört med vägtransporter. Förfarandena borde kunna förenklas och genomföras lättare, bland annat genom att den elektroniska kommunikationens möjligheter utnyttjas fullt ut.
3. Europaparlamentet kräver att det för närsjöfarten inrättas korridorer av hög kvalitet mellan Europeiska unionens medlemsstater där samtliga berörda parter, offentliga och/eller privata, deltar fullt ut och där de instrument som nyligen inrättats av Europeiska unionen kan utnyttjas på lämpligt sätt, i synnerhet instrument relaterade till det transeuropeiska transportnätet och Marco Polo-programmet.
4. Europaparlamentet uppmanar att infrastrukturinvesteringar skall prioriteras för att förbättra tillgängligheten till hamnar såväl från inlandet som från havet, medräknat gränsöverskridande projekt i det transeuropeiska transportnätet.
5. Parlamentet stöder kommissionens program som syftar till att förenkla den rättsliga ramen för närsjöfart och inre sjöfart genom att uppmuntra inrättandet av centraliserade kontor (one-stop shops), organiserade enligt privat eller offentlig rätt i enlighet med varje medlemsstats rättsliga system, och genom att uppmuntra samordning av administrativa och tullmässiga formaliteter samt genom att stödja partnerskap för kombinerad transport, t.ex. mellan vägtransportörer och sjötransportörer, vilket gör det möjligt också för små och medelstora företag att fullt ut dra nytta av intermodala transporter.
6. Europaparlamentet betonar behovet av samarbete mellan alla berörda parter, såväl offentliga som privata, när det gäller att främja och utveckla kvaliteten på närsjöfarten på regional, nationell och europeisk nivå.
7. Europaparlamentet betonar närsjöfartens möjligheter som ett kompletterande transportsätt som kan utnyttjas mycket snabbt och till låga kostnader i väntan på att viss järnvägsinfrastruktur i det transeuropeiska transportnätet färdigställs. Som exempel betonar parlamentet det trängande behovet av alternativa transportsätt mellan Frankrike och Spanien i väntan på att en förbindelse mellan Montpellier och Figueras skall öppnas omkring 2020.

(EUT L 167, 30.4.2004, s. 1).

8. Europaparlamentet begär att närsjöfarten skall främjas som ett miljövänligt transportsätt och således att motorvägar till sjöss skall inrättas med solida miljökrav.

Införande av gemensamma ansvarsbestämmelser

9. Europaparlamentet kräver att gemenskapens diskussioner om enhetliga ansvarsregler för den multimodala transportkedjan på nytt skall aktiveras, bland annat genom en expertbedömning av de olika möjliga modellerna för civilrättsligt ansvar och genom ett aktivt deltagande i det arbete som bedrivs på internationell nivå – bland annat inom FN:s kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL) – i syfte att införa ett enhetligt internationellt och/eller europeiskt ansvarssystem som är anpassat till den intermodala transportens behov i Europa och som är mer enhetligt, enkelt och fördelaktigt.

Intermodala lastenheter

10. Europaparlamentet betonar att frågan om en standardisering av de intermodala lastenheterna måste lösas genom att ett acceptabelt standardiseringssystem utvecklas som gör det möjligt att utnyttja de vanligaste och mest effektiva lastenheterna som är driftskompatibla mellan alla transportsätt och särskilt mellan sjötransport, transport längs inre vattenvägar, järnvägstransport och vägtransport.
11. Europaparlamentet påminner i detta sammanhang om sin resolution av den 12 februari 2004¹, vid första behandlingen av förslaget till direktiv om intermodala lastenheter, enligt vilken en europeisk lastenhet bör inrättas genom en kombination av containerns och växelflakens fördelar så att optimal intermodalitet uppnås. Parlamentet uppmanar med kraft rådet att anta en gemensam ståndpunkt om förslaget för att lagstiftningsförfarandet så snart som möjligt skall kunna avslutas.

Tullar

12. Europaparlamentet erinrar om att närsjöfarten omfattas av gemenskapens tullagstiftning, eftersom den innefattar transport av varor till sjöss.
13. Europaparlamentet välkomnar en optimal användning av de undantag som gemenskapens tullagstiftning erbjuder samt främjande av tullättnader inom ramen för förenklade system för varor som fritt erbjuds inom ramen för godkänd regelbunden linjetrafik.
14. Europaparlamentet uppmanar i detta sammanhang samtliga berörda parter att utveckla och utnyttja det nya datoriserade transiteringssystemet (NCTS) som införts av tullmyndigheterna och som kan göra tullförfarandena effektivare och snabbare för närsjöfarten.

Elektronisk kommunikation

15. Europaparlamentet begär att elektroniska system skall fortsätta att inrättas i hamnarna så att samtliga obligatoriska formaliteter kan utföras i ett enda moment.

¹ EUT C 97 E, 22.4.2004, s. 612.

16. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att undersöka möjligheten att erbjuda utrustning för elektronisk kommunikation i sina hamnar och tillhandahålla nödvändig gemenskapsfinansiering genom att använda ett centraliserat system för elektronisk kommunikation, där så är möjligt ("one-stop-shop").
17. Europaparlamentet understryker att man för att påskynda utvecklingen av den elektroniska kommunikationen bör föreslå, och inom hela Europeiska unionen arbeta för, att elektroniska system samt deras nätverk inrättas i hamnarna inom unionen, och i mån av möjlighet även med unionens grannstater, med beaktande av de goda exempel som redan finns i flera medlemsstater.

System för stöd till närsjöfarten

18. Europaparlamentet välkomnar handlingsplanen från nätverket för europeisk närsjöfart, ESN, och uppmanar byråerna för främjande av närsjöfart att genomföra den så snabbt som möjligt.
19. Europaparlamentet uppskattar det viktiga arbete som utförs av de nationella byråerna för främjande av närsjöfarten och deras europeiska nätverk, och uppmanar medlemsstaterna att vid behov stödja dessa byråer, i enlighet med gemenskapslagstiftningen.
20. Europaparlamentet betonar att en strategisk miljökonsekvensbedömning av de planerade motorvägarna till sjöss måste utföras gemensamt av medlemsstaterna och kommissionen. Parlamentet konstaterar att bedömningen bör undersöka de miljökonsekvenser som inte bara själva rutten ger upphov till, utan även utvecklingen i hamnarna samt följderna för transportströmmarna i inlandet.
21. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att föreslå bättre sociala standarder för de anställda inom denna sektor då den främjar närsjöfarten.

Miljöaspekter

22. Europaparlamentet erinrar om behovet av att främja den positiva miljöbilden av närsjöfarten, i synnerhet när det gäller vatten- och luftföroreningar, och därmed fastställa minimikrav när det gäller miljön, såsom användning av bränsle med låg svavelhalt och gränser för utsläpp i luft och vatten (SO_x, NO_x, CO₂ etc.). Parlamentet anser dessutom att man bör ägna större uppmärksamhet åt att främja konceptet "rena fartyg" som antogs på den femte ministerkonferensen för Nordsjön 2002.
23. Europaparlamentet betonar icke desto mindre behovet av striktare gemenskapslagstiftning om gasutsläpp och vattenföroreningar som närsjöfarten genererar.
24. Europaparlamentet erinrar om att man för sporra och fortsätta forskningen om mindre förorenande bränslen.
25. Europaparlamentet erinrar om att det är nödvändigt att uppdatera de statistiska uppgifterna om tillväxten inom olika transportsätt i Europa, i synnerhet de som rör landbaserade varutransporters ursprung och destination, för att bidra till en övergång från andra transportsätt till sjöfarten.

Höghastighetssjövägar

26. Europaparlamentet erkänner att konceptet ”motorvägar till sjöss” har stor betydelse och kan bli ett användbart verktyg för att främja närsjöfarten, vilket gör det möjligt att uppmuntra byte av transportsätt från vägtransport till sjötransport, i första hand genom samfinansiering av infrastrukturåtgärder i lämpliga fall, eller att på lämpligt sätt förbättra tillgängligheten till avlägsna regioner, öregioner och centrala marknader.
27. Europaparlamentet noterar den pågående debatten om en kvalitetsstämpel för motorvägar till sjöss, som skulle kunna utvecklas för intermodala transporter där närsjöfart utnyttjas och uppfyller vissa kvalitetskriterier. Kvalitetsstämpeln för motorvägar till sjöss skulle kunna tilldelas befintliga kvalitetstransporter och andra transporter där ett åtagande görs om att uppnå en viss kvalitetsnivå, med eller utan stöd från offentliga medel som beviljas i enlighet med gemenskapsreglerna, framför allt konkurrensreglerna.
28. Europaparlamentet kräver att effektiva, tydliga och tillräckliga finansieringsmöjligheter godkänns för åtgärder relaterade till motorvägar till sjöss och linjer för närsjöfart, för att optimalt komplettera eller till och med utöka finansieringen för att nya fasta och lönsamma linjer skall kunna inrättas i enlighet med gemenskapsbestämmelserna (vilket emellertid under inga omständigheter får påverka de befintliga transportförbindelserna inom närsjöfarten), vid behov genom att involvera offentliga tjänster.
29. Europaparlamentet kräver att samlad efterfrågan bör införas som ett prioriterat kriterium bland villkoren i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.
30. Europaparlamentet efterlyser ett förtydligande av de regler som tillämpas på förfarandena för ingående av överenskommelser om att utnyttja transporter på motorvägar till sjöss, liksom villkoren för efterlevnad av konkurrensreglerna vid nationell offentlig finansiering av projekt för närsjöfart och motorvägar till sjöss.
31. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

MOTIVERING

1. Inledning

Kommissionens meddelande är framför allt ett deldokument som syftar till att sammanfatta situationen för närsjöfarten, hindren mot den, de åtgärder som kommissionen och dess samarbetspartner vidtagit för att åtgärda detta samt de olika pågående lagstiftningsärenden som bidrar till att utveckla närsjöfarten. Avslutningsvis sammanfattar kommissionen den senaste och kommande utvecklingen när det gäller höghastighetssjövägar och Marco Polo-programmen (I och II).

2. Bakgrund

Kommissionen lade fram ett meddelande om närsjöfart 1995 och en lägesrapport 1997.

I det meddelande som kommissionen offentliggjorde 1999 ingick en andra lägesrapport. Det innehöll även en analys av ett antal hinder mot utvecklingen av närsjöfarten och där förespråkades ett övergripande synsätt från ”dörr till dörr” tillsammans med en samordning för att främja detta.

Den 7 juli 2000 antog Europaparlamentet betänkandet av Karla Peijs (PPE/DE, NL) och välkomnade därmed kommissionens meddelande om utvecklingen av närsjöfarten i Europa. Parlamentet föreslog att de goda exemplen skulle utvidgas och vid behov leda till centrala resultatindikatorer för närsjöfarten. Parlamentet uppmanade kommissionen att ytterligare fördjupa sambandet mellan närsjöfart och sjöfart på vattenvägar eller andra transportsätt, exempelvis järnväg eller infrastruktur för tillträde till inlandet, så att industri- och handelssektorn kan erbjudas infrastruktur som bidrar till att främja deras ekonomiska verksamhet.

I sin vitbok från 2001¹ fastställde kommissionen flera ambitiösa målsättningar för en konkurrenskraftig och hållbar rörlighet i Europa. Kommissionen erinrade om närsjöfartens viktiga roll för att minska utsläppen av växthusgaser. Kommissionen betonade också behovet av att förenkla reglerna för närsjöfart. Kommissionen införde begreppet höghastighetssjövägar och erinrade om behovet av att främja snabba linjer för masstransporter till sjöss för att bland annat komma förbi de flaskhalsar som Alperna och Pyrenéerna utgör. Kommissionen påpekade i detta sammanhang att höghastighetssjövägarna borde tillhöra det transeuropeiska nätet på samma sätt som motorvägar och järnvägar.

Europaparlamentet stödde dessa förslag om närsjöfart i det betänkande om vitboken som antogs den 2 februari 2003 (föredragande Izquierdo Collado). I betänkandet krävs att samstämmiga åtgärder skall inrättas för sjötransporter, hamnpolitik och intermodalitet i syfte att förstärka hamnarnas roll som knutpunkter i transportnätet. I betänkandet förespråkas också förenkling av den rättsliga ramen för närsjöfart och inrättande av centrala förvaltnings- och tullinstanser.

¹ Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, KOM(2001)0370, 12.9.2001, s. 45ff.

I juni 2002 hölls ett informellt möte med EU:s transportministrar i Gijon i Spanien, vilket helt ägnades åt närsjöfarten. Till följd av detta möte utarbetade kommissionen ett program för att främja närsjöfarten. I programmet fastställs 14 åtgärder för att förbättra närsjöfarten och avskaffa hindren för dess utveckling.

3. Situationen för närsjöfarten

3.1. Andel av transporterna

Närsjöfartens andel av samtliga transporter inom EU ökade med 25 procent i tonkilometer mellan 1995 och 2002 och utgör i dag 40 procent av all varutransport inom EU (vägtransporter står för 45 procent). Containertrafiken är den del av närsjöfarten som har ökat snabbast. Antalet reguljära linjer för närsjöfart inom unionen uppskattas till 1 600.

3.2. Miljöpåverkan

De senaste uppgifterna – särskilt jämförelseuppgifterna – om miljöförstörande utsläpp från fartyg och närsjöfartens miljöpåverkan visar att närsjöfarten totalt sett medför betydligt mindre negativ påverkan än vägtransporterna om man ser till samtliga externa kostnader.

4. Genomförda åtgärder och framsteg

4.1. Innovation, forskning och teknisk utveckling

– Underlättande

- Regelbundna godkända sjötransporter som gör det möjligt att undvika tullbehandling för gemenskapsvaror mellan två hamnar i EU. Det skulle emellertid vara lämpligt att tillämpa systemet på samtliga fartyg som trafikerar den godkända reguljära linjen och som operatören valt ut.
- Införande av samordnade administrativa system på samtliga sträckor för att samordna arbetet med administrationen ombord.
- Införande av ett nytt datoriserat transiteringssystem (NCTS): sedan mitten av 2003 är 3 000 kontor i 22 länder utrustade med detta system för databehandling av administrativa handlingar.
- Anpassning av lagen om tullförfaranden så att tulldeklarationerna kan behandlas elektroniskt.

– Åtföljande lagstiftningsåtgärder

Kommissionen hänvisar bland annat till direktivet om intermodala lastenheter som syftar till att förbättra den intermodala transportkedjans driftskompatibilitet och effektivitet genom harmonisering av lastenheterna (behandlas fortfarande av rådet) samt direktivet om tillträde till marknaden för hamntjänster (förkastades av parlamentet under förlikningsförfarandet; ett nytt förslag som innehåller särskilda bestämmelser för transeuropeiska nät och närsjöfart antogs av kommissionen den 13 oktober 2004).

4.2 Gemenskapsprogram för ekonomiskt stöd till närsjöfart

– Marco Polo

Inom ramen för detta program, som innefattar stöd till åtgärder för att övergå från vägtransporter till andra transportsätt,¹ valdes 19 projekt ut för förslagsinfordran 2003 och av dessa har kommissionen fört upp 12 i en första förteckning. Över 50 procent gäller närsjöfart och totalt har 20 miljoner euro begärts. EU:s totala budget är på 15 miljoner euro.

Eftersom projekten finansieras utifrån målsättningen att byta transportsätt fastställs gemenskapens ekonomiska bidrag av kommissionen i förhållande till antalet tonkilometer som ställs om från vägtransport till närsjöfart eller till en kombination av transportsätt där vägsträckorna är så korta som möjligt. Bidraget har inledningsvis fastställts till 1 euro för varje omställning av 500 tonkilometer vägtransport.

– Höghastighetssjövägar

Det transeuropeiska transportnätet av höghastighetssjövägar² syftar till att finansiera infrastruktur och utrustning för sjötransport inom gemenskapen som är mer omfattande än den ”traditionella” närsjöfart som i större utsträckning inbegriper medlemsstaterna och gäller mer vidsträckta transportområden med en högre servicenivå. Även om finansiering av nya tjänster som föreslås av industrin och som huvudsakligen är inriktad på igångsättningsstöd i allmänhet måste ske via Marco Polo-programmet, och i de fall man behöver infrastruktur och strategiska möjligheter via anbud från medlemsstaterna till programmet för transeuropeiska transportnät, är ändå definitionen av höghastighetssjövägarna otydlig jämfört med den traditionella närsjöfarten. Det är fortfarande osäkert hur lämpligt det föreslagna ekonomiska stödet är, med tanke på de investeringar som krävs för att starta sådana transporttjänster. Riktlinjer för finansiering av höghastighetssjövägarna håller för närvarande på att antas av kommissionen och finansieringen skulle kunna starta redan 2005.

De transeuropeiska nätens och Marco Polo-programmets finansiering skulle kunna komplettera varandra och genomföras tillsammans med statligt stöd, i enlighet med gällande gemenskapsregler.

Föredraganden anser för övrigt att konceptet med höghastighetssjövägar tydligare borde föras in i den vidare problematiken med att förstärka den regionala solidariteten inom Europeiska unionen. Höghastighetssjövägarna har en avgörande betydelse för regionalpolitiken och den ekonomiska och sociala utvecklingen i Europeiska unionens regioner. Föredraganden skulle därför önska att en diskussion inleds om möjligheten att erkänna de prioriterade projekten inom närsjöfarten som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som fyller en viktig funktion för att förbättra den regionala sammanhållningen i Europeiska unionen.

¹ Förordning 1382/2003 av den 22 juli 2003 om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (”Marco Polo-programmet”).

² Se artikel 12a i beslut 884/2004.

5. Fortsatta hinder för utvecklingen

- För att främja närsjöfarten (höghastighetssjövägar) krävs att så mycket tonnage transporteras så att detta ensamt kan göra de tunga investeringar lönsamma som krävs för att säkerställa täta och regelbundna transporttjänster av många olika slag. Det saknas fortfarande en stimulans effekt som skulle kunna initiera en volontarisk politik för att å ena sidan dra till sig och föra de stora transportföretagen, de stora speditörsfirmorna och vägtransportoperatörerna i riktning mot en närsjöfart som knyter samman landbaserade länkar från dörr till dörr, och å andra sidan ytterligare kombinera logistiken med de offentliga myndigheternas infrastrukturbeslut.
- Avsaknaden av ett gällande system för enhetligt ansvar skapar stor rättslig osäkerhet när det gäller vilken lag som skall tillämpas på multimodala transporter och de ekonomiska konsekvenser som blir följden för speditören och det multimodala transportföretaget. Såsom kommissionen tidigare konstaterat utgör denna osäkerhet ett hinder mot den multimodala transportens attraktionskraft och därmed mot närsjöfarten.
- Det finns problem med otillräcklig hamnkapacitet och intermodala markbaserade kvalitetsförbindelser, framför allt mellan hamnarna och mark-, järnvägs- och väginfrastruktur med stor kapacitet i inlandet.
- Finansieringsfrågan:

Om de ambitiösa målsättningarna i Marco Polo II skall kunna uppnås behöver de fastställda beloppen i kommissionens förslag åtminstone bibehållas. Utvidgningen av Marco Polo till internationella förbindelser som kommissionen föreslår bör försvaras. Eftersom logistikkedjorna inte stannar vid Europeiska unionens gränser förefaller det logiskt att uppmana även länderna i det ”utvidgade Europa” att delta i programmet.

- Det gränsöverskridande samarbete som bör utvecklas mellan lokala sammanslutningar, bland annat för höghastighetssjövägarna, skulle kunna förstärkas. Den intermodala transporten, och särskilt höghastighetssjövägarna, sker i ett logiskt nätverk. Transportkällorna förblir regionala och det är därför grundläggande att regionerna i hela Europa förbättrar samordningen av infrastrukturen och transportmedlen för att bättre hantera transportflödet.
- Analysen av kostnaderna för dörr till dörr-tjänster, som innefattar en länk för närsjöfart, jämfört med enbart vägtransport visar att den förstnämnda är mest fördelaktig (aviserad kostnad för marknaden och kostnader för externa effekter). Det är emellertid fortfarande svårt att uppskatta kostnadsfaktorn: det gäller bland annat den intermodala transportens tidslängd inbegripet närsjöfarten – delvis på grund av bristen på multimodala suprastrukturer, bristen på driftskompatibilitet mellan de olika multimodala transportoperatörerna och de olika nationella näten samt alltför långa transittider.

6. Slutsatser: Vad som återstår att göra

Det är uppenbart att närsjöfarten spelar en mycket viktig roll när det gäller att reglera trafiken i det europeiska vägnätet. De största flaskhalsarna behöver fortfarande begränsas: de administrativa kostnaderna behöver minskas, tullförfarandena avskaffas och effektivare inspektioner inrättas.

Av den anledningen stöder föredraganden följande åtgärder:

Lösa frågan om standardisering av intermodala lastenheter: man behöver finna ett acceptabelt system för standardisering av lastenheter som gör det möjligt att använda de bredaste lastenheter som redan utnyttjats av marknaden och som är kompatibla mellan samtliga transportsätt, särskilt sjö- och vägtransport. Ett sådant synsätt skulle kunna möjliggöra den storskaliga trafik som krävs för närsjöfarten och särskilt för höghastighetssjövägarna.

Påverka transportens tidslängd, särskilt transittiden i den intermodala kedja som innefattar ett segment med närsjöfart. Detta kan uppnås genom bättre information om uppföljningen av varan (intelligenta transporter), större flexibilitet och samordning mellan transportoperatörer för utnyttjande av alternativa vägar samt förbättrade flöden av kontinuerlig kommunikation med inlandet.

Blåsa nytt liv i gemenskapens diskussion om ett enhetligt rättsligt system för den multimodala kedjan, bland annat genom expertbedömning av de olika möjliga ansvarsmodellerna. Denna expertbedömning skulle kunna leda till förslag till ett enhetligare ansvarssystem inom gemenskapen. För att ett sådant förslag skall accepteras i stor utsträckning bör det bygga på en strävan efter effektivitet och bredast möjliga samråd och samtycke bland de olika aktörerna inom de berörda transportsektorerna.

Uppmuntra EU:s deltagande i diskussionerna på internationell nivå.

Anta effektiva, tydliga och tillräckliga finansieringsmöjligheter för åtgärder för höghastighetssjövägar och linjer för närsjöfart, som gör det möjligt att optimalt komplettera eller till och med utöka finansieringen för att kunna starta nya fasta linjer och undvika varje risk för snedvridning av konkurrensen med befintliga tjänster.

Ytterligare precisera det rättsliga system som skall tillämpas på internationella överenskommelser mellan offentliga organ för att inrätta projekt med höghastighetssjövägar. Man bör noggrannare fastställa de gemenskapsregler som skall tillämpas på förfarandena för anbudsinfordringar för tilldelning av tjänster för utnyttjande av höghastighetssjövägar. Villkor för efterlevnad av konkurrensreglerna vid nationell offentlig finansiering av närsjöfartsprojekt och höghastighetssjövägar bör anges. För att projektet skall vara så öppet som möjligt bör man däremot inte på förhand gynna någon särskilt rättslig ram.

Fortsätta kommissionens handlingsprogram (KOM(2003)0155):

- Fortsätta att inrätta elektroniska system i hamnarna där samtliga obligatoriska formaliteter kan utföras i ett enda moment.

- Försöka att utnyttja de undantag som ges i de europeiska tullreglerna optimalt och främja förenklade system för varor i tulltransitering tillsammans med sådana som erbjuds fritt inom ramen för godkända linjetjänster.
- Främja samarbetet mellan olika inspektionstjänster.
- Utarbeta kvalitetskriterier för närsjöfartsförbindelser i nära samarbete med näringslivet, där en tillförlitlig servicenivå erbjuds dem som nyttjar höghastighetssjövägar.

