

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

A6-0308/2008

14.7.2008

BETÄNKANDE

om en europeisk hamnpolitik
(2008/2007(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Josu Ortuondo Larrea

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	11
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING	15
RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET	19

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om en europeisk hamnpolitik (2008/2007(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens meddelande med titeln ”Meddelande om en europeisk hamnpolitik” (KOM(2007)0616),
 - med beaktande av kommissionens meddelande med titeln ”Unionens framtida havspolitik: En europeisk vision för oceanerna och haven” (KOM(2006)0275),
 - med beaktande av sin resolution av den 12 juli 2007 om unionens framtida havspolitik: en europeisk vision för oceanerna och haven¹,
 - med beaktande av sin resolution av den 11 mars 2008 om den europeiska hållbara transportpolitiken, med tanke på den europeiska energi- och miljöpolitiken²,
 - med beaktande av rådets direktiv 79/409/EEG av den 2 april 1979 om bevarande av vilda fåglar³,
 - med beaktande av rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter⁴,
 - med beaktande av rådets direktiv 1999/31/EG av den 26 april 1999 om deponering av avfall⁵,
 - med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område⁶,
 - med beaktande av artikel 299.2 i EG fördraget,
 - med beaktande av artikel 45 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för regional utveckling (A6-0308/2008), och av följande skäl:
- A. Tillträde till marknaden för hamntjänster har diskuterats i parlamentet, och kommissionen har därför inlett ett omfattande samråd med berörda parter.
- B. I kommissionens ovannämnda meddelande om en europeisk hamnpolitik föreslås inga nya

¹ Antagna texter, P6_TA(2007)0343.

² Antagna texter, P6_TA(2008)0087.

³ EGT L 103, 25.4.1979, s. 1.

⁴ EGT L 206, 22.7.1992, s. 7.

⁵ EGT L 182, 16.7.1999, s. 1.

⁶ EGT L 327, 22.12.2000, s. 1.

åtgärder när det gäller tillträde till marknaden för hamntjänster.

- C. Den internationella dimensionen i denna sektor lämpar sig för en europeisk hamnpolitik på gemenskapsnivå, där hamnarnas komparativa geopolitiska fördelar tas till vara.
 - D. Hamnarna är viktiga för sjötransport, transport på inre vattenvägar och kombinerad transport inom EU, men också för att stimulera ekonomin, skapa nya arbetstillfällen och som komponenter för att integrera befolkningen.
 - E. Den europeiska hamnpolitiken syftar till att öka sjötransportens konkurrenskraft och tillhandahålla högkvalitativa, moderna tjänster. Den bör därför framhålla principerna om säkerhet, snabb service, låg kostnad och respekt för miljön.
 - F. De europeiska hamnarna står inför framtida utmaningar, särskilt på områdena miljö, globalisering, hållbar utveckling, sysselsättning och sociala villkor, särskilt i fråga om säkerhet och livslångt lärande, finansiering, marknadstillträde och administration samt konkurrensbegränsande och diskriminerande åtgärder som vidtas av länder utanför EU på relevanta geografiska marknader.
 - G. Bristen på områden där EU:s hamnar kan utvecklas liksom det faktum att livsmiljöerna är mycket sällsynta och sårbara visar hur viktigt det är att lagstiftaren finner en balans och garanterar rättslig tydlighet när det gäller miljömässiga, ekonomiska och sociala förpliktelser.
 - H. Den europeiska hamnsektorn kännetecknas av en stor mångfald, och den förväntas växa kraftigt under de kommande åren.
 - I. Effekten av utvidgningen av Panamakanalen kommer förmodligen att leda till att den aktuella utvecklingen mot större fartyg kommer att tillta.
 - J. Det är viktigt för hamnarna med modern infrastruktur och effektiva förbindelser med inlandet och öar.
1. Europaparlamentet välkomnar kommissionens ovannämnda meddelande om en europeisk hamnpolitik.
 2. Europaparlamentet gratulerar kommissionen till dess strategi under utarbetandet av detta meddelande, i synnerhet det omfattande samrådsförfarandet.
 3. Europaparlamentet välkomnar kommissionens inriktning på icke bindande åtgärder såsom offentliggörande av riktlinjer och avskaffande av administrativa hinder.
 4. Europaparlamentet påminner om hamnsektorns grundläggande betydelse i Europeiska unionen ur ekonomisk, kommersiell, social, miljömässig och strategisk synvinkel.
 5. Europaparlamentet anser att kommissionen spelar en viktig roll när det gäller att se till att alla europeiska hamnar kan nå sin fulla potential.
 6. Europaparlamentet förordar kommissionens avsikt att offentliggöra riktlinjer för

genomförandet av gemenskapens miljölagstiftning när det gäller hamnutveckling och hamninfrastruktur, med det främsta syftet att skydda den marina miljön och de områden som omger hamnarna, och uppmanar kommissionen att offentliggöra riktlinjerna före utgången av 2008.

7. Europaparlamentet anser att hamnar och miljön kan samexistera på ett hållbart sätt, eftersom miljöförstörelse ofta orsakar ekonomisk skada i andra sektorer som turism, jordbruk och fiske, och uppmanar därför kommissionsledamoten med ansvar för transport att samarbeta nära med kommissionsledamoten med ansvar för miljö när det gäller att utarbeta och genomföra EU:s lagstiftning och riktlinjer om hamnar och miljö.
8. Europaparlamentet anser att syftet med dessa riktlinjer ska vara att ta itu med den rättsliga osäkerhet som råder ifråga om vissa miljödirektiv och att i samband med detta verkligen ta itu med miljöpolitiken, med beaktande av de drag som utmärker situationen för de europeiska hamnarna.
9. Europaparlamentet understryker vikten av att involvera såväl hamnmyndigheter som lokala myndigheter i utarbetandet av förvaltningsplaner för att skydda vattenkvaliteten i flodområden och havshamnar i enlighet med direktiv 2000/60/EG.
10. Europaparlamentet betonar att det är nödvändigt att de regionala myndigheterna stöder det arbete som görs för att minska utsläppen av koldioxid från fartyg samt från land- och luftburna transporter, genom införandet av förvaltningsplaner för att skydda luftkvaliteten i överensstämmelse med Marpolkonventionen och rådets direktiv 96/62/EG av den 27 september 1996 om utvärdering och säkerställande av luftkvaliteten¹.
11. Europaparlamentet understryker behovet av att utveckla en integrerad EU-politik för att stärka den regionala konkurrenskraften och den territoriella sammanhållningen med hänsyn till både sociala, miljömässiga, ekonomiska och säkerhetsmässiga aspekter på alla nivåer, genom att upprätta partnerskap mellan olika institutioner, sektorer och områden.
12. Europaparlamentet noterar kommissionens oro över fördelningen av trafikflöden inom EU, och pekar på den mångfald som råder inom hamnsektorn och på att de små och medelstora europeiska hamnarna växer. Parlamentet anser dessutom att kommissionen måste ta hänsyn till de viktiga förändringar som väntas ske inom den internationella sjöfarten till följd av sektorns tekniska och ekonomiska utveckling, utvidgningen av Panamakanalen samt fartygens ökade storlek och kapacitet, faktorer som utan tvekan kommer att påverka sektorn i hög grad.
13. Europaparlamentet lyfter fram den territoriella dimensionen av EU-hamnarnas utveckling, särskilt nödvändigheten av att samarbeta över gränserna och samordna verksamheten mellan hamnregioner som gränsar till varandra. Parlamentet understryker betydelsen av den europeiska grannskapspolitiken och den regionala strategin för Medelhavet, Östersjön och Svarta havet. Parlamentet gläder sig över kommissionens förslag att kartlägga flaskhalsarna mellan Europeiska unionens hamnar och hamnarna i unionens grannländer.
14. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att systematiskt övervaka utvecklingen av ny

¹ EGT L 296, 21.11.1996, s. 55.

teknik och nya förvaltningsmetoder som används internationellt vid hamnar och terminaler för fartygstjänster, gods, passagerare och landtransport, i syfte att främja politik och initiativ för att utveckla EU:s hamnar och öka deras effektivitet och produktivitet till förmån för hamnarna och användarna.

15. Europaparlamentet anser att de tekniska förändringar som är nödvändiga för att mellanhamnarna ska klara av den ökade trafikvolymen kommer att medföra omfattande utgifter för de berörda regionerna. Parlamentet anser därför att dessa regioner måste kunna få medel för detta från strukturfonderna, särskilt för att finansiera köp av avancerad teknik, skapa sysselsättning inom innovativa områden och återställa de stadsområden som frigörs när hamnarnas verksamhet flyttas bort från städerna.
16. Europaparlamentet anser att rättssäkerheten hos gemenskapens rättsliga ram för sjötransport, som härrör från den internationella rättsliga ramen, är beroende av ett snabbt godkännande av Erika III-paketet.
17. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att främja samarbetet mellan hamnarna i EU, och understryker i detta sammanhang att hamnarna spelar en viktig roll för sina respektive inlandsregioners ekonomi. Parlamentet understryker i detta avseende att en harmonisk utveckling av hamnarna är en central aspekt i unionens integrerade havspolitik.
18. Europaparlamentet betonar hamnarnas sociala och kulturella roll för inlandsbefolkningen och anser att allmänheten måste bli bättre medveten om hamnarnas betydelse i utvecklingshänseende.
19. Europaparlamentet anser att sjötransporter och transporter på inre vattenvägar inte kan betraktas separat från landtransporter och luftfart, och förbindelserna med inlandet är av mycket stor vikt för en hamns affärsresultat. Därför måste det inrättas förbindelser mellan hamnar, logistikplattformar i inlandet och inlandsterminaler. Med detta i åtanke anser parlamentet även att hamnarna måste delta i en sammodal kedja i förhållande till såväl det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som gemenskapens framtida gröna korridorer för att säkerställa bättre utnyttjande av transportkapaciteten inom kustfarten och transportererna på inre vattenvägar, liksom deras förbindelser med olika transportslag på land och i luften, i syfte att säkerställa en samstämd och gedigen transportpolitik.
20. Parlamentet stöder därför kommissionens avsikt att utvärdera hamnarnas inlandsförbindelser och behoven i det avseendet samt vilka effekter de har för ett välbalanserat nätverk av trafikflöden i samband med halvtidsöversynen av det transeuropeiska transportnätet 2010¹.
21. Europaparlamentet anser att ett av målen för halvtidsöversynen av det transeuropeiska transportnätet 2010 måste vara att integrera sjötransporter och transporter på inre vattenvägar med landtransporter via de europeiska hamnarna.

¹ Artikel 19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet (EUT L 162, 22.6.2007, s. 1).

22. Europaparlamentet uppmanar berörda regionala myndigheter att bedriva en politik som i större utsträckning prioriterar multimodala transporter för att kunna utveckla järnvägstrafiken och trafiken på inre vattenvägar parallellt med motorvägarna, effektivt förbinda hamnområdena med de transeuropeiska transportnäten och skapa effektivare förbindelser mellan hamnarna och inlandet, särskilt genom järnvägstrafik och trafik på inre vattenvägar.
23. Europaparlamentet konstaterar att EU:s hamnar konkurrerar med hamnar i tredjeländer, som ofta inte omfattas av samma regler som unionens hamnar, och dessutom drabbas av den diskriminerande ekonomiska politik som drivs av EU:s grannländer, t.ex. genom diskriminerande tullbestämmelser.
24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt undersöka hamnsäkerhetsfrågor och att ta hänsyn till vad den högre kostnaden innebär för de europeiska hamnarnas konkurrenskraft.
25. Europaparlamentet välkomnar kommissionens avsikt att identifiera de problem som de europeiska hamnarna brottas med på detta område, och uppmanar kommissionen att överväga att upprätta en förteckning över dessa problem för att särskilt ta itu med de svårigheter som uppstår på grund av konkurrensen med hamnar utanför EU och konkurrensbegränsande och diskriminerande åtgärder som vidtas av EU:s grannländer.
26. Europaparlamentet framhåller behovet av att utveckla samarbetet med tredjeländer för att utarbeta och lägga fram program för utveckling, samordning och kunskapsöverföring mellan närliggande hamnar.
27. Europaparlamentet anser att kommissionen bör undersöka möjligheten att upprätta ett gemenskapsprogram för att modernisera transportfartygen, särskilt de som är avsedda för kustfart och transport på inre vattenvägar.
28. Europaparlamentet anser att ny teknik, särskilt informationstekniken, är den centrala faktor som kommer att göra det möjligt för de europeiska hamnarna, som redan är hårt pressade av konkurrensen från hamnar i tredjeländer och som i vissa fall också saknar expansionsutrymme, att öka sin effektivitet och lönsamhet.
29. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att snarast, genom lämpliga organ, införa system för fjärrlotsning, för att öka trafikstyrningens effektivitet och säkerhet i hamnar och på redden.
30. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att gå vidare med forskningen och nyskapandet inom sektorn genom gemenskapens ramprogram, och uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stödja forskningen på säkerhetsområdet, för att minimera antalet olyckor, på logistikområdet, för att förbättra utrymmesutnyttjandet i hamnarna, och på miljöområdet, för att bland annat minska koldioxidutsläppen och de föroreningar som orsakas av avfall.
31. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stödja de förslag som lagts fram för Internationella sjöfartsorganisationen om att senast 2020 ersätta dagens bränsle med diesel, och möjligheten att inkludera sjöfartssektorn i systemet för handel

med utsläppsrätter.

32. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att aktivt stödja en kontinuerlig förbättring av flottan för sökning och räddning (SAR) och andra SAR-funktioner i hamnarna enligt SOLAS-konventionen (om säkerheten för människoliv till sjöss) och SAR-konventionen, och att ytterligare förbättra samarbetet mellan samordningscentren för sjöräddning.
33. Europaparlamentet anser att programmen ”Clean ship” och ”Clean port” bör vidareutvecklas.
34. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och näringen att uppmuntra rederierna att minska det antal containrar som transporteras tomma och att utnyttja kapaciteten till fullo samt att stödja initiativ med detta syfte (t.ex. genom forskningsprogram), varvid kundernas faktiska och specifika behov måste beaktas och miljöpåverkan minskas.
35. Europaparlamentet välkomnar varmt kommissionens avsikt att lägga fram ett lagstiftningsförslag om inrättande av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder, och anser att syftet med detta förslag ska vara att garantera en rättvis konkurrens mellan sjö- och landtransporter i unionen.
36. Europaparlamentet rekommenderar att gemenskapsklarerade transporter undantas från all tullkontroll inom närsjöfarten i EU och förespråkar också att det i möjligaste mån ska inrättas separata hamnområden för trafiken inom gemenskapen och den internationella trafiken samt att den inre transporten, standardiseringen och identifieringen av särskilda containrar förenklas.
37. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se över och förbättra politiken för att utveckla och stödja närsjöfart.
38. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga möjligheten att införa ett enda transportdokument för containrar i EU i syfte att förenkla de administrativa förfarandena.
39. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka de finansiella medel som medlemsstaternas offentliga myndigheter betalar ut till de europeiska handelshamnarna i syfte att fastställa eventuell snedvriden konkurrens och att i riktlinjerna för statligt stöd klargöra vilka av de stöd som ges till hamnmyndigheterna som ska betraktas som statligt stöd. Parlamentet menar att eventuella investeringar för hamnutveckling som görs av offentliga myndigheter inte får betraktas som statligt stöd om de är direkt avsedda att förbättra miljön eller minska belastningen och användningen av vägar för godstransport, särskilt när det bedöms som nödvändigt för att garantera ekonomisk, social och territoriell sammanhållning (t.ex. för öar), förutsatt att det inte gynnar endast en användare eller operatör.
40. Europaparlamentet uppmanar med eftertryck kommissionen att under 2008 offentliggöra riktlinjer om statligt stöd till hamnarna och anser att dessa riktlinjer bör omfatta själva hamnområdet, med åtskillnad mellan infrastruktur för tillträde respektive försvar, projektrelaterad infrastruktur och suprastruktur, men utan åtskillnad mellan olika kategorier av hamnar.

41. Europaparlamentet godkänner utvidgningen av de insynskrav som föreskrivs i kommissionens direktiv 2006/111 av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet¹, men uppmanar också kommissionen att överväga en sänkt minimitröskel för årsintäkterna snarare än en absolut förpliktelse.
42. Europaparlamentet noterar särskilt den analys som kommissionen gjort av hamnkoncessioner och uppmanar kommissionen att ta hänsyn till betydelsen av en viss flexibilitet på detta område för hamnmyndigheterna, särskilt när det gäller förnyandet av koncessioner som hör samman med stora investeringar, men anser att sådan flexibilitet inte får utnyttjas för att hindra konkurrensen i hamnarna.
43. Europaparlamentet anser att det är av största vikt att bevara en balans mellan ett fritt tillhandahållande av tjänster och hamnarnas särskilda behov, men framhåller behovet av samarbete mellan den offentliga och den privata sektorn när det gäller modernisering av hamnarna.
44. Europaparlamentet vill främja utnyttjandet av de europeiska programmen för territoriellt samarbete inom ramen för sammanhållningspolitiken och samarbetsprogrammen inom ramen för EU:s grannskaps- och utvidgningspolitik, men uppmanar också kommissionen, medlemsstaterna och de berörda regionala myndigheterna att i största möjliga utsträckning genomföra en gränsöverskridande strategi för utnyttjande av befintlig kapacitet inom ramen för samfinansieringen av hamninfrastrukturerna.
45. Europaparlamentet ger sitt kraftfulla stöd till den roll som innehas av lokalt ägda, icke vinstdrivande andelshamnar och uppmanar myndigheter på lokal, regional, nationell och europeisk nivå att vidta åtgärder för att skydda dem från förfall, eftersom deras nytta för de omgivande samhällena i socialt hänseende och med avseende på fritid och turism går utöver deras ursprungliga ekonomiska funktion.
46. Europaparlamentet betonar med eftertryck att den europeiska sjöfartspolitikens för att bli framgångsrik även måste beakta den viktiga roll som småbåtshamnarna spelar för den lokala ekonomiska utvecklingen. Småbåtshamnarna fungerar som reklam för inlandet, och lockar i hög grad turister att upptäcka hamnarna och deras omnejd, men de är också viktiga försörjningskällor för närliggande affärer.
47. Europaparlamentet välkomnar den vikt som lagts vid dialog inom hamnsektorn. Parlamentet efterlyser inrättandet av en kommitté för social dialog och anser att denna bör behandla ämnen som rör hamnarna, däribland arbetstagarnas rättigheter, koncessioner och Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention nr 152 från 1979 om hälsa och säkerhet på arbetsplatser (hamnarbete).
48. Europaparlamentet betonar betydelsen av att värna om och säkerställa högsta möjliga utbildningsnivå för hamnarbetare. Parlamentet stöder kommissionens önskan att ge hamnarbetare en grundläggande utbildning som kan erkännas ömsesidigt i syfte att främja flexibilitet i sektorn. Som ett första steg bör det i detta syfte göras en jämförelse mellan de olika system som existerar för yrkesutbildning för hamnarbetare. Parlamentet anser dock

¹ EUT L 318, 17.11.2006, s. 17.

att denna grundläggande utbildning inte får leda till att den genomsnittliga utbildningsnivån för hamnarbetare i en medlemsstat sänks.

49. Europaparlamentet föreslår att frågan om yrkeskvalifikationer och livslångt lärande behandlas tillsammans med arbetsmarknadens parter inom den framtida kommittén för social dialog i Europa.
50. Europaparlamentet uppmuntrar kommissionen att främja utbyte av bästa praxis inom hamnsektorn i allmänhet och med avseende på innovation och utbildning av arbetstagare i synnerhet, för att förbättra tjänsternas kvalitet, konkurrenskraften och förmågan att dra till sig investeringar.
51. Europaparlamentet välkomnar införandet av en havets dag i Europa den 20 maj, och stöder särskilt införandet av ett ”öppet hus” som skulle kunna hjälpa allmänheten att förbättra sina kunskaper om hamnarnas verksamhet och betydelse.
52. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att i enlighet med parlamentets resolution av den 8 maj 2008 om det transatlantiska ekonomiska rådet¹ fortsätta sina insatser för att se till att den amerikanska föreskriften om granskning av all last som ska till USA ändras för att garantera samarbete grundat på ömsesidigt erkännande av ”godkända ekonomiska aktörer” och på säkerhetsstandarder som fastställts inom ramen för Världstullorganisationen (C TPAT, SAFE). Parlamentet uppmanar kommissionen att uppskatta de potentiella kostnaderna för bestämmelsen om inspektion av alla lastcontainrar som ska till USA för företagen och EU:s ekonomi, och de potentiella följderna för tullhanteringen.
53. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen samt till medlemsstaternas regeringar och parlament.

¹ Antagna texter, P6_TA(2008)0192.

MOTIVERING

Bakgrund

Detta meddelande är resultatet av ett omfattande samråd om en europeisk hamnpolitik som genomförts av kommissionen. Detta samråd genomfördes efter en fruktlös presentation av två direktiv på området. Meddelandet är en del av Europeiska unionens agenda för godstransport, som omfattar meddelanden om en handlingsplan för logistik, ett järnvägsnät för godstransporter och höghastighetsleder till sjöss.

Hamnarnas betydelse inom EU framgår av den intensiva debatten om dessa två direktiv, vilka nyligen förkastades av Europaparlamentet. Denna betydelse har inte bara att göra med ekonomiska faktorer, utan också med hamnarnas samhällsroll. Det omfattande samråd som kommissionen genomförde i samband med utarbetandet av detta meddelande vittnar om ett nytt tillvägagångssätt och om det intresse som kommissionen visar för denna sektor.

Hamnsektorn är en sektor som växer snabbt. Sjötransporten är ett transportslag som har stor betydelse för handeln på europeisk och internationell nivå. Det är dessutom en sektor som berörs i särskilt hög grad av globaliseringen och den internationella dimension detta medför. Vissa koncessioner i de europeiska hamnarna förvaltas faktiskt av företag, eller till och med av hamnmyndigheter, i tredjeländer. På liknande sätt förvaltas vissa europeiska hamnar av utomeuropeiska myndigheter eller företag.

Kommissionens meddelande

Meddelandet är uppdelat i sex huvuddelar. Den första delen behandlar hamnarnas effektivitet och förbindelserna med inlandet. När det gäller problemet med en växande världshandel och bristande utrymme runt en stor del av de nuvarande europeiska hamnarna är den bästa lösningen att öka deras effektivitet. Förbindelsen med inlandet är av väsentlig betydelse för en hamn. Under utarbetandet av detta betänkande hade föredraganden tillfälle att åka till hamnen i Antwerpen, ett besök som bekräftade hur viktiga landförbindelser är. Kommissionen avser att överlåta denna fråga om effektivitet till medlemsstaternas myndigheter och den fria marknaden. Kommissionen har för avsikt att utvärdera denna fråga vid översynen av det transeuropeiska transportnätet 2010.

Den andra delen handlar om hur hamnarnas kapacitet ska kunna ökas utan att miljön drabbas. Kommissionen påminner om att de europeiska hamnarnas läge inte alltid är idealiskt för utveckling, vilket emellertid är livsviktigt för sjöfartssektorn. Kommissionen medger att vissa parter anser att det råder en rättslig osäkerhet kring lagstiftningen på detta område, särskilt fågeldirektivet och direktivet om livsmiljöer. För att bemöta detta avser kommissionen att offentliggöra riktlinjer för tillämpningen av gemenskapens miljölagstiftning på detta område.

Avfallshanteringen regleras på gemenskapsnivå genom direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn. Kommissionen anser att genomförandet av detta direktiv är ett ännu inte uppnått mål. Kommissionen ska genomföra ett samråd med de berörda parterna och utarbeta ett förslag som syftar till att förbättra mekanismen i direktivet. Den ska också

bidra till Internationella sjöfartsorganisationens arbete med åtgärder som syftar till att minska utsläpp av föroreningar i hamnarna.

I meddelandets avsnitt om modernisering noterar kommissionen de förbättringar i kontakterna mellan fartyg och kust som förväntas tack vare nya tekniska system som SafeSeaNet, AIS (automatisk identifiering) och LRIT (långdistansidentifiering och -spårning av fartyg). I sitt initiativbetänkande om närsjöfart (2004/2161(INI)) rekommenderade Europaparlamentet en minskning av administrativa formaliteter utan att säkerhetsaspekterna eller tullkontrollerna äventyras.

Även kommissionen vill minska byråkratin och förenkla förfarandena för närsjöfarten. För närvarande kontrolleras sjötransporter mellan unionens medlemsstater av tullen inom EU, eftersom de europeiska hamnarna är en del av unionens yttre gränser. Sjötransporten missgynnas alltså jämfört med andra transportsätt, eftersom dessa inte omfattas av samma villkor inom unionen. Kommissionen avser under oktober 2008 att offentliggöra ett lagstiftningsförslag om inrättande av ett europeiskt område för sjötransport utan hinder. Målet med detta lagstiftningsförslag är att förenkla administrativa förfaranden och, där så är möjligt, helt undanta de fartyg som transporterar gemenskapsklarerad last från dessa förfaranden. Kommissionen har redan föreslagit att papperslösa förfaranden ska inrättas för tull och handel, med en enda kontaktpunkt för inlämning av uppgifter.

Kommissionen vill också förbättra den administrativa hanteringen av fartyg. Kommissionen planerar att under 2009 offentliggöra ett dokument om en e-strategi för havet. Den hoppas att de tekniska framstegen inom informations- och kommunikationssektorn ska öka effektiviteten i de europeiska hamnarna. Kommissionen avser att utveckla en uppsättning allmänna indikatorer för alla transportslag under 2009. Dessa indikatorer kommer att bli praktiska redskap för att uppmuntra till en analys av tjänstekvalitet, men också för att mäta hur transportslaget påverkar miljön.

I den fjärde delen av meddelandet granskas hamnverksamheten inom EU och de regler som styr denna. Målet bör vara att skapa rättvisa spelregler inom EU, i motsats till den rådande situationen. Här måste man åter betona mångfalden i EU:s hamnsektor, en mångfald som också gäller medlemsstaternas myndigheters förvaltning av sektorn. I detta sammanhang kommer kommissionen också att anta riktlinjer för statligt stöd till hamnarna i oktober 2008.

När det gäller hamnmyndigheternas roll skildrar kommissionen noggrant mångfalden inom sektorn. Den förklarar att de europeiska hamnarna förvaltas av antingen helt privatägda företag eller offentliga enheter eller företag. Trots detta har kommissionen inte för avsikt att ingripa i sektorn för att harmonisera hamnmyndigheternas olika praxis när det gäller godshantering eller teknisk-nautiska tjänster. Kommissionen påminner om bestämmelserna i fördraget och om de villkor som gäller konkurrensen och den inre marknaden, som styr tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, och reglerna på den inre marknaden, särskilt de som omfattar etableringsfrihet och fritt tillhandahållande av tjänster.

I syfte att öka insynen i hamnsektorn avser kommissionen att utvidga bestämmelserna i direktivet om insyn (2006/111/EG) till alla handelshamnar, utan undantag. Idag gäller detta direktiv bara för hamnar med intäkter på över 40 miljoner euro per år.

Kommissionen betonar att hamnkoncessioner omfattas av fördragets regler och principer. I detta sammanhang nämner kommissionen EG-domstolens rättspraxis, enligt vilken koncessioner omfattas av insyns- och konkurrenskrav i samband med beviljandet, och enligt vilken även upphandlingsförfarandens objektivitet/neutralitet kan kontrolleras. För konkurrensens skull måste koncessionsavtalens löptid fastställas på ett sådant sätt att de inte begränsar den fria konkurrensen. Det är likväl nödvändigt att dämpa den risk som en koncessionsinnehavare tar och ge vederbörande möjligheten att trygga en rimlig ersättning. Frågan om förnyelse av koncessionerna är viktig. Behovet av konkurrens är underförstått, men hamnmyndigheterna kommer naturligtvis att vilja förnya en förfallen koncession enligt ett förenklat administrativt förfarande.

Dessutom vill kommissionen bidra till att sprida god praxis avseende öppet redovisade hamnavgifter och identifiera de problem som europeiska hamnar har med tredjeländers hamnar. Det har redan nämnts att hamnarna i grannländerna sällan omfattas av samma regler och krav som de europeiska hamnarna och detta kan ge hamnarna i tredjeländer en fördel i förhållande till de europeiska hamnarna.

Den femte delen handlar om förhållandet mellan hamnar och städer. Kommissionen påpekar att den har föreslagit att det ska genomföras en havets dag i Europa. Dessutom vill kommissionen föreslå att det anordnas ett ”öppet hus” dit allmänheten ska bjudas in för att upptäcka hamnarna och lära sig mer om deras samhällsroll. Kommissionen kommer att undersöka finansieringskällor för att stödja hamnarnas integrering med de städer som de är förbundna med. Kommissionen planerar också att bedöma de aktuella säkerhetsåtgärdernas konsekvenser och försöka uppnå en balans mellan behovet av sådana åtgärder och behovet av att låta hamnområden vara tillgängliga.

I meddelandets sista del tar kommissionen slutligen upp hamnarnas verksamhet. Den har för avsikt att uppmuntra till att en europeisk branschindeldad dialogkommitté för hamnsektorn upprättas. Kommissionen kommer också att utarbeta en ram för utbildning av hamnarbetare som kan erkännas ömsesidigt. När det gäller arbetsmiljön påminner kommissionen om de gällande reglerna och dess tidigare meddelanden om denna fråga. Den kommer att tillse att befintliga regler följs och att Eurostat samlar in olycksstatistik.

Föredragandens synpunkter – nyckelområden

Föredraganden välkomnar kommissionens meddelande. I Europaparlamentets förslag till betänkande betonas särskilt sektorns betydelse inom EU, liksom dess mångfald.

När det gäller offentliggörandet av riktlinjer för att genomföra gemenskapens miljölagstiftning inom sektorn framhålls i betänkandet vikten av ett gemensamt perspektiv på miljöhänsyn och hamnarnas utveckling. Lagstiftaren måste ta hänsyn till hamnsektorns utmärkande drag när miljöpolitiken utarbetas.

Förbindelserna med inlandet är av betydande vikt för hamnarna och deras utveckling. En välbelägen hamn kan inte utnyttja sin potential om den inte har goda förbindelser. Dessutom måste sjötransporten få samma behandling som andra transportslag. Föredraganden uppmanar alltså kommissionen att i förslaget om sjötransport utan hinder se till att lika villkor gäller i

denna sektor. Närsjöfarten inom EU får inte missgynnas, och gemenskapsklarerad last ska inte behöva genomgå någon ytterligare tullkontroll inom EU.

I betänkandet understryks den nya teknikens viktiga roll för sektorn. Den nya tekniken kan göra det möjligt för hamnarna att slå tillbaka mot konkurrensen från tredjeländer och hantera bristen på expansionsutrymme och därmed öka deras effektivitet och lönsamhet. Konkurrensen med tredjeländers hamnar är en källa till oro, eftersom dessa hamnar inte omfattas av samma skyldigheter och regler som gäller i unionen och följaktligen kan dra fördel av ett mer tolerant regelverk för statligt stöd eller miljöhänsyn.

16.4.2008

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING

till utskottet för transport och turism

över en europeisk hamnpolitik
(2008/2007(INI))

Föredragande: Pierre Pribetich

FÖRSLAG

Utskottet för regional utveckling uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande förslag i sitt resolutionsförslag:

1. Europaparlamentet stöder kommissionens avsikt att bistå de europeiska hamnarna i deras strävan efter modernisering med full respekt för miljön. Parlamentet framhåller att denna modernisering ska främjas med hjälp av riktlinjer och inte genom en reglerad harmonisering som är svår att tillämpa på grund av de europeiska hamnarnas mycket olika verksamhet. Parlamentet hoppas att dessa riktlinjer kommer att öka rättssäkerheten i hamnarna så att de kan göra de investeringar som krävs för att klara den förväntade ökningen av sjöfarten. Parlamentet uppmanar därför kommissionen och medlemsstaterna att främja samarbetet mellan hamnarna i EU, och understryker i detta sammanhang att hamnarna spelar en viktig roll för sina respektive inlandsregioners ekonomi. Parlamentet understryker i detta avseende att en harmonisk utveckling av hamnarna är en central aspekt i unionens integrerade havspolitik.
2. Parlamentet understryker behovet av att utveckla en integrerad EU-politik, som förstärker den regionala konkurrenskraften och den territoriella sammanhållningen med hänsyn till både sociala, miljömässiga, ekonomiska och säkerhetsmässiga aspekter på hela territoriet, genom att upprätta partnerskap mellan olika institutioner, sektorer och områden.
3. Europaparlamentet betonar att kommissionen måste stödja städerna och övriga berörda aktörer för att man ska få igång en strukturerad dialog i syfte att förbättra hamnarnas anseende och bättre integrera dem i städerna och stadslivet. Enligt parlamentet handlar det om att säkra en hållbar verksamhet i hamnarna. Parlamentet påpekar också att kopplingen mellan arbete och boende är positiv med hänsyn till varaktigheten (färre transporter) och städernas och deras omgivningars livskraft.

4. Europaparlamentet lyfter fram den territoriella dimensionen av EU-hamnarnas utveckling, särskilt nödvändigheten av att samarbeta och samordna verksamheten mellan hamnregioner som gränsar till varandra. Parlamentet understryker betydelsen av den europeiska grannskapspolitiken och den regionala strategin för Medelhavet, Östersjön och Svarta havet. Parlamentet gläder sig över kommissionens förslag att kartlägga flaskhalsarna mellan Europeiska unionens hamnar och hamnarna i unionens grannländer.
5. Europaparlamentet påminner om att unionens viktigaste hamnar i allmänhet är väl utrustade och effektiva, men anser att det trots allt fortfarande finns avsevärda skillnader när det gäller utrustning och teknik mellan hamnarna i nya och gamla medlemsstater.
6. Europaparlamentet anser att de tekniska förändringar som är nödvändiga för att mellanhamnarna ska klara av den ökade trafikvolymen kommer att medföra omfattande utgifter för de berörda regionerna. Parlamentet anser därför att dessa regioner måste kunna få medel för detta från de europeiska strukturfonderna, särskilt för att finansiera köp av avancerad teknik, skapa sysselsättning inom innovativa områden och återställa de stadsområden som frigörs när hamnarnas verksamhet flyttas bort från städerna.
7. Europaparlamentet vill samtidigt främja utnyttjandet av de europeiska programmen för territoriellt samarbete inom ramen för sammanhållningspolitiken och samarbetsprogrammen inom ramen för EU:s grannskaps- och utvidgningspolitik, men uppmanar också kommissionen, medlemsstaterna och de berörda regionala myndigheterna att i största möjliga utsträckning genomföra en gränsöverskridande strategi för utnyttjandet av befintlig kapacitet inom ramen för samfinansieringen av hamninfrastrukturerna.
8. Parlamentet gläder sig över kommissionens förslag att på gemenskapsnivå fastställa gemensamma krav beträffande utbildningen av hamnarbetare för att öka deras rörlighet genom det ömsesidiga erkännandet av deras kvalifikationer och en harmonisk utveckling av hamnarna.
9. Europaparlamentet uppmanar berörda regionala myndigheter att bedriva en politik som i större utsträckning prioriterar multimodala transporter för att kunna utveckla järnvägstrafiken och trafiken på inre vattenvägar parallellt med motorvägarna, mer effektivt förbinda hamnområdena med de transeuropeiska transportnäten och skapa effektiva förbindelser mellan hamnarna och inlandet, särskilt genom järnvägstrafik och trafik på inre vattenvägar. Parlamentet uppmanar dessutom kommissionen att utnyttja halvtidsöversynen 2010 för att fastställa andra möjligheter för ett utökat användande av mellanhamnar genom att sprida lossningen av last till en eller flera etapper. Därmed skulle flaskhalsarna i de stora hamnarna och deras omnejd kunna minskas, genom att man i större utsträckning utnyttjar hamnar som ligger nära de slutliga användarna. Parlamentet betonar vikten av en större diversifiering av lossningsplatserna för att avsevärt minska vägtrafiken och lösa det återkommande problemet med flaskhalsar i områdena runt hamnarna. Parlamentet kräver samtidigt att man i förbindelse med den planerade utbyggnaden av hamnarna exakt utvärderar om dessa mindre lossningsplatser som är belägna närmre slutanvändaren har tillräcklig kapacitet med avseende på infrastruktur och

huvudvägar för att ta emot ett ökat antal lossningar, så att inte problemet flyttas över till andra hamnområden.

10. Europaparlamentet understryker vikten av att involvera såväl hamnmyndigheter som lokala myndigheter i utarbetandet av förvaltningsplaner för att skydda vattenkvaliteten i flodområden och havshamnar i enlighet med Europaparlamentets och rådets ramdirektiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område¹. Parlamentet betonar att det är nödvändigt att de regionala myndigheterna stöder det arbete som görs för att minska utsläppen av koldioxid i luften från fartyg och andra, såväl landbaserade som luftburna, transportsätt genom införandet av förvaltningsplaner för att skydda luftkvaliteten i överensstämmelse med Marpolkonventionen och rådets ramdirektiv 96/62/EG av den 27 september 1996 om utvärdering och säkerställande av luftkvaliteten².
11. Parlamentet efterlyser inrättandet av ett gemenskapsnätverk för Europeiska unionens hamnar, i vilket man kan utväxla exempel på goda rutiner. Parlamentet uppmanar regionala organisationer med medlemmar från såväl unionens medlemsstater som från tredjeländ, exempelvis Organisationen för ekonomiskt samarbete i Svartahavsområdet, att införa kompatibla rutiner för att på så vis underlätta regional handel och minska kostnaderna.
12. Europaparlamentet vill inom ramen för den europeiska sjöfartspolitikerna påminna om att småbåtshamnarna spelar en viktig roll för den lokala ekonomiska utvecklingen. Småbåtshamnarna fungerar som reklam för inlandet, och lockar i hög grad turister att upptäcka hamnarna och deras omnejd, men de är också viktiga försörjningskällor för närliggande affärer.

¹ EGT L 327, 22.12.2000, s. 1.

² EGT L 296, 21.11.1996, s. 55.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	8.4.2008
Slutomröstning: resultat	+: 48 -: 0 0: 1
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnaoutakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Jana Bobošíková, Victor Boștinaru, Antonio De Blasio, Petru Filip, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Rumiana Jeleva, Gisela Kallenbach, Tunne Kelam, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Sérgio Marques, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Jan Olbrycht, Maria Petre, Markus Pieper, Pierre Pribetich, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszewska, Catherine Stihler, Margie Sudre, Kyriacos Triantaphyllides, Lambert van Nistelrooij, Vladimír Železný
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Bernadette Bourzai, Jan Březina, Brigitte Douay, Den Dover, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Madeleine Jouye de Grandmaison, Ramona Nicole Mănescu, Ljudmila Novak, Mirosław Mariusz Piotrowski, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Manfred Weber
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 178.2)	Jean-Paul Gauzès, Jacques Toubon

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	24.6.2008
Slutomröstning: resultat	+: 41 -: 0 0: 1
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Reinhard Rack, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Margrete Auken, Philip Bradbourn, Nathalie Griesbeck, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Maria Eleni Koppa, Helmuth Markov, Rosa Miguélez Ramos, Vural Öger, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Corien Wortmann-Kool
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 178.2)	Ioannis Gklavakis, Helmut Kuhne, Maria Petre