



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.7.2006
KOM(2006) 380 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET,
EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA
KOMMITTÉN OCH REGIONKOMMITTÉN**

**Halvtidsöversyn av programmet för främjande av närsjöfart
[KOM(2003) 155 slutlig]**

{SEK(2006) 922}
{SEK(2006) 923}

1. BAKGRUND

I halvtidsöversynen av 2001 års vitbok¹ framhålls att närsjöfarten är grundläggande för hållbara transporter och att den också bidrar till att andra mål uppnås, som minskad trafikträngsel och renare miljö. Närsjöfarten är en integrerad del av logistikkedjan i Europas transportsystem och förespråkas i kommissionens meddelande om godslogistik².

I kommissionens meddelande om närsjöfart från 1999³ analyserades hinder för transportsättets utveckling, och ett dörr-till-dörr-koncept med ”one-stop shops” förespråkades.

I juni 2002 höll EU:s transportministrar ett informellt möte i Gijón (Spanien) om närsjöfart. Efter mötet utarbetade kommissionen ett program för främjande av närsjöfart⁴.

År 2004 lade kommissionen fram ytterligare ett meddelande om närsjöfart⁵ där man redogjorde för framstegen sedan 1999. Detta följdes av ett informellt möte med EU:s transportministrar i juli 2004 i Amsterdam.

I januari 2006 formulerades slutsatser om höghastighetsvattenvägar vid en ministerkonferens i Ljubljana (Slovenien).

Även Europaparlamentet har vid flera tillfällen bekräftat sitt engagemang för att främja närsjöfart. Dess senaste resolution⁶ om ämnet utfärdades i april 2005.

EU:s politik i fråga om närsjöfart är helt och hållet förenlig med Lissabonagendan.

2. NÄRSJÖFARTEN VÄXER

Närsjöfarten har bibehållit sin ställning som det enda transportsätt som kan utmana vägtransporternas snabba tillväxt. Mellan 1995 och 2004 ökade antalet tonkilometer för närsjöfarten i EU-25 med 32 %, medan vägtransporterna ökade med 35 %. Närsjöfarten står för 39 % av alla tonkilometer i EU-25, medan vägtransporternas andel är 44 %. Motsvarande andelar för EU-15 är 42 % för närsjöfarten och 44 % för vägtransporterna.

Tillgängliga uppgifter visar att det snabbast växande segmentet inom närsjöfarten fortfarande är containerfrakt, med en genomsnittlig årlig tillväxt på 8,8 % sedan 2000.

¹ Hållbara transporter för ett rörligt Europa, KOM(2006) 314 slutlig.

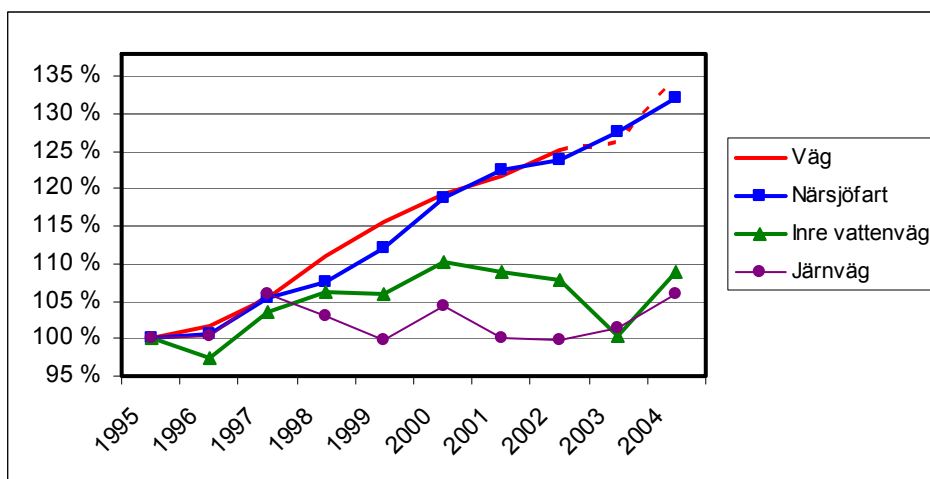
² Godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet, KOM(2006) 336 slutlig.

³ Utvecklingen av närsjöfarten i Europa. Ett dynamiskt alternativ i en hållbar transportkedja – Andra lägesrapporten, KOM(1999) 317 slutlig.

⁴ Program för främjande av närsjöfart, KOM(2003) 155 slutlig.

⁵ Meddelande om närsjöfart, KOM(2004) 453 slutlig.

⁶ 2004/2161(INI).



Figur: Procentuell ökning av antalet tonkilometer 1995–2004 för väg, närsjöfart, inre vattenväg och järnväg (index 1995 = 100)⁷.

3. ÖVERVINNA HINDER FÖR NÄRSJÖFARTENS UTVECKLING

Ett antal hinder för närsjöfartens snabbare utveckling kvarstår fortfarande:

- Den har ännu inte integrerats till fullo i den multimodala leveranskedjan från dörr till dörr.
- Den är förknippad med komplicerade administrativa rutiner.
- Den kräver effektivare hamnar och goda förbindelser med baklandet.

I 2003 års program för främjande av närsjöfart angavs 14 insatsområden med syftet att förbättra transportsättets effektivitet och övervinna hindren för dess utveckling. Dessa delades in i rättsliga, administrativa och tekniska samt verksamhetsinriktade avsnitt. I denna halvtidsöversyn utvärderas de framsteg som hittills gjorts på dessa insatsområden, och förslag läggs fram beträffande det fortsatta arbetet.⁸

⁷ Källa: Eurostat, GD Energi och Transport samt 75 medlemshamnar i den europeiska hamnorganisationen ESPO (European Sea Ports Organisation). En förteckning över dessa hamnar finns i avsnitt 1.2.4.14 i det bifogade arbetsdokumentet. Kommissionen vill tacka dessa hamnar och ESPO för samordningsinsatsen.

Den streckade delen av linjen för väg speglar de stora förändringar som ägt rum i vissa medlemsstater när det gäller metoden för insamling av uppgifter om vägtransporter för 2003/2004.

⁸ Kommissionen vill tacka Short Sea Shipping Focal Points, sjöfartsindustrin och Shortsea Promotion Centres för deras bidrag till detta dokument.

En redogörelse för i vilken utsträckning insatsområdena slutförts finns i tillägg 2 till det bifogade arbetsdokumentet.

3.1. Rättsliga avsnitt

3.1.1. Direktivet⁹ om vissa rapporteringsformaliteter för fartyg (IMO:s FAL-formulär¹⁰)

Direktivets införlivande med den nationella lagstiftningen har nästan slutförts.

Kommissionen har gjort information om FAL-formulären allmänt tillgänglig och har aktivt försökt förmå andra länder att i likhet med EU godkänna IMO:s internationellt överenskomna FAL-formulär i standardformat och standardlayout.

Vid det 32:a sammanträdet med IMO:s FAL-kommitté i juli 2005 antogs vissa tekniska ändringar av konventionen.

Insatsområde 1 i programmet för främjande av närsjöfart har nästan slutförts. ***Uppföljningen och övervakningen kommer att fortsätta.***

Ett nytt riktmärke måste fastställas när det gäller att anpassa direktivets bilagor till de IMO-åtgärder som antogs vid FAL-kommitténs 32:a sammanträde – tidsplan: 2007 (ansvariga: kommissionen och medlemsstaterna).

3.1.2. Marco Polo

Stödprogrammet Marco Polo¹¹ blev verksamt 2003. I de första urvalsomgångarna handlade omkring hälften av de godkända projekten om närsjöfart (främst om att starta nya linjer eller utvidga befintliga).

I juli 2004 föreslog kommissionen att Marco Polo skulle utvidgas¹². Enligt förslaget, Marco Polo II, skulle de åtgärder som omfattas av det gällande Marco Polo-programmet fortsätta från 2007 men med en betydligt större budget.

I det nya programmet anges höghastighetsvattenvägar (se avsnitt 3.1.4) som en särskild ny åtgärd. Denna åtgärd bör leda till att vägtrafiken så småningom minskar på en viss sträcka genom att gods överförs från väg till närsjöfart på höghastighetsvattenvägar.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/6/EG av den 18 februari 2002 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater, EGT L 67, 9.3.2002, s. 31.

¹⁰ Internationella sjöfartsorganisationens förenklingsformulär.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2003 av den 22 juli 2003 om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda ("Marco Polo-programmet"), EUT L 196, 2.8.2003, s. 1.

¹² Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II), KOM(2004) 478 slutlig.

Insatsområde 2 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts till hälften. *Arbetet kommer att fortsätta för att Marco Polo skall kunna utnyttjas till förmån för närsjöfarten fram till 2010 och därefter.*

3.1.3. Intermodala lastenheter

Det slutliga antagandet av kommissionens förslag till direktiv om intermodala lastenheter¹³ återstår fortfarande.

För insatsområde 3 i programmet för främjande av närsjöfart har det inte gjorts några framsteg.

3.1.4. Höghastighetsvattenvägar

Höghastighetsvattenvägar är ett viktigt instrument när det gäller att främja närsjöfart.

Översynen av gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)¹⁴ i april 2004 omfattar ett prioriterat projekt med fyra områden med höghastighetsvattenvägar. Dessutom görs en koppling mellan höghastighetsvattenvägar och Marco Polo genom att vissa kriterier förs fram, t.ex. undvikande av konkurrenssnedvridning och fortsatt livskraft för projektet när gemenskapens finansiering upphört.

I februari 2005 utarbetade kommissionen en handledning¹⁵ för att underlätta den praktiska tillämpningen av den rättsliga ramen.

Tre åtgärder till stöd för regionala översiktsplaner för höghastighetsvattenvägar godkändes för finansiering inom ramen för TEN-T i 2005 års ansökningsomgång; en gäller Östersjön, en den europeiska västkusten och en Medelhavet.

Genomförandet av höghastighetsvattenvägar kräver **partnerskap och samarbete**. Detta är avgörande för att uppnå den **koncentration av fraktflöden** som krävs för att höghastighetsvattenvägar skall bli livskraftiga. Höghastighetsvattenvägar skall föreslås av minst två medlemsstater, bör inbegripa både den offentliga och den privata sektorn och gälla närsjöfartsförbindelser.

Höghastighetsvattenvägar handlar också om **kvalitet**. Det krävs infrastruktur och överbyggnader av hög kvalitet i hamnar och för förbindelserna med baklandet, och kvalitetstänkandet bör även gälla administrativa rutiner. Det kan också gälla lokalisering och spårning, ”single windows” och lämpliga rutiner i hamnarna för att hantera den höga trafiktäthet som krävs.

Mot bakgrund av slutsatserna från ministerkonferensen i januari 2006 och den nya budgetplanen för TEN-T, är det nu väsentligt att medlemsstaterna prioriterar projekt som gäller höghastighetsvattenvägar tillräckligt högt.

¹³ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om intermodala lastenheter, KOM(2003) 155 slutlig, ändrat genom KOM(2004) 361 slutlig.

¹⁴ 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 utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EUT L 167, 30.4.2004, s. 1.

¹⁵ Se www.ec.europa.eu/comm/transport/intermodality/motorways_sea/projects_en.htm.

Insatsområde 4 i programmet för främjande av närsjöfart, där begreppet höghastighetsvattenvägar behandlas, har slutförts till fullo.

Ett nytt riktmärke måste därför fastställas när det gäller att ta de första höghastighetsvattenvägarna i drift – tidsplan: 2010 (ansvariga: kommissionen, medlemsstaterna och industrin).

Kommissionen kommer också att undersöka om begreppet ***höghastighetsvattenvägar kan sträcka sig utanför TEN-T och bli föremål för en märkning för logistik kvalitet inom närsjöfart – tidsplan: 2007***.

3.1.5. *Närsjöfartens miljöprestanda*

Sjötransport är mer energieffektiv än andra transportsätt och är generellt sett mindre skadlig för miljön. En ökning av närsjöfarten skulle vara förenlig med EU:s miljöpolitik och koldioxidmål.

Det finns dock ett behov av miljöförbättringar inom sjöfarten, särskilt när det gäller utsläppen av svaveloxider, kväveoxider och partiklar. Dessa förbättringar är brådskande om man vill upprätthålla sjöfartens ”rena” image i en situation där vägtransporterna håller på att bli renare. Såsom påpekats av det tematiska nätverket för närsjöfart (REALISE)¹⁶ behåller dock närsjöfarten sitt försprång framför vägtransporterna med avseende på yttre social och miljömässig påverkan, om hänsyn tas till ett bredare spektrum av externa kostnader för t.ex. buller, olyckor och trafikstockning.

I juli 2005 tog Europaparlamentet och rådet ett viktigt steg mot renare sjöfart. De antog ett direktiv¹⁷ om kontroll av gränsvärdet för svavel på 1,5 % för marina bränslen som används i Östersjön (från och med augusti 2006), Nordsjön och Engelska kanalen (planeras till hösten 2007)¹⁸. Samma gränsvärde kommer att gälla alla passagerarfartyg i reguljär trafik mellan EU-hamnar från och med augusti 2006.

Insatsområde 5 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts till hälften. ***Arbetet kommer att fortsätta för att stödja kommissionens bredare miljöstrategi för ännu ”grönare” sjöfart***, inbegripet åtgärder på området för forskning och teknisk utveckling.

3.2. Administrativa och tekniska avsnitt

3.2.1. *Vägledning för tullförfaranden vid närsjöfart*

Som framgår av 2003 års program för främjande av närsjöfart genomförde kommissionen Europaomfattande samråd om vägledningen för tullförfaranden vid närsjöfart¹⁹. Reaktionerna i samband med samråden verkade främst gälla den skiljaktiga tillämpningen av EU:s tullbestämmelser på nationell, regional och lokal nivå, samt förenklade tullförfaranden. Den första frågan, som gäller EU:s tullbestämmelser, behandlas i avsnitt 3.2.3 nedan. När det gäller den andra frågan, den om förenklade förfaranden, lade kommissionen 2004 fram ett

¹⁶ Resultat 3.3: Miljövänliga transportalternativ.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/33/EG av den 6 juli 2005 om ändring av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen, EUT L 191, 22.7.2005, s. 59.

¹⁸ Jfr. ”Övervakningsområden för utsläpp av svaveloxider” enligt bilaga VI till MARPOL 73/78.

¹⁹ Vägledning för tullförfaranden vid närsjöfart, SEK(2002) 632.

arbetsdokument²⁰ om godkänd reguljär fartygslinje, en linje som godkänts av tullmyndigheterna för frakt av gemenskapsvaror mellan två medlemsstater med minsta möjliga formaliteter.

Kommissionen har också regelbundet uppdaterat den ursprungliga vägledningen (senaste uppdateringen i januari 2004). Ytterligare uppdateringar kommer att övervägas när det aktuella förslaget från kommissionen om modernisering av tullkodexen antagits (se avsnitt 3.2.3).

Insatsområde 6 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts tills vidare. **Arbetet med att identifiera och åtgärda specifika frågor kommer att fortsätta inom insatsområdena 7 och 8** (se avsnitten 3.2.2 och 3.2.3).

3.2.2. Kartläggning och undanröjande av hinder så att närsjöfarten kan bli framgångsrikare än i dag

Arbetet med att finna lösningar på de flaskhalsar som konstaterats i samband med dörr-till-dörr-närsjöfart har fortsatt att gå framåt och ger påtagliga resultat. Ett kontinuerligt samarbete med medlemsstaterna och industrin har varit av avgörande betydelse. Den ursprungliga förteckningen över 161 flaskhalsar, som upprättades 2000, har nu reducerats till 35²¹. Insatserna kommer att fortsätta för att bli av med de återstående flaskhalsarna. Kartläggningen startades om i april 2005 för att ge en bild av det aktuella läget och inbegripa det utvidgade EU.

I 2004 års meddelande om närsjöfart redogjordes för ett antal flaskhalsar som åtgärdats. Utöver dessa har exempelvis följande flaskhalsar kunnat lösas:

Tullblanketten T2 (eller motsvarande) i elektronisk form godtas nu i Port of Goole (Förenade kungariket). Det är inte längre nödvändigt att göra resan på omkring 110 km till tullkontoret och tillbaka för att kunna visa upp en papperskopia.

I spanska hamnar kräver tulltjänstemännen inte längre **papperskopior av "declaración sumaria"** (motsvarande fraktsedel) utan godtar blanketten i elektronisk form.

I Grekland **krävs inte längre att fraktsedlar översätts till grekiska**, utom när de används som summarisk deklARATION.

Vidare anser kommissionen att det nu är viktigare än någonsin att fokusera insatserna på hamnsektorn, så att hamnarnas roll som knutpunkter i logistikkedjan kan stärkas.

Insatsområde 7 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts till mer än hälften. **Arbetet kommer att fortsätta för att åtgärda de hinder som identifierats och ta reda på om det finns ytterligare hinder som även gäller de nya medlemsstaterna, inklusive hinder inom hamnsektorn.**

²⁰ Förenklade tullförfaranden vid närsjöfart: godkänd reguljär fartygslinje, SEK(2004) 333.

²¹ Se: www.ec.europa.eu/comm/transport/maritime/sss/bottlenecks/index_en.htm.

3.2.3. Tillnärmning av nationell tillämpning och datorisering av gemenskapens tullförfaranden

Som ett första steg i arbetet med e-customs har det nya datoriserade transiteringssystemet (NCTS) varit i drift sedan mitten av 2003. I detta system ersätts det tidigare pappersförfarandet för godstransporter inom ramen för det administrativa enhetsdokumentet (SAD) med elektroniska meddelanden

I november 2005 utarbetade kommissionen ett nytt åtgärds paket²² med syftet att förenkla och rationalisera tullförfarandena och införa ett system som skulle skapa en papperslös miljö för tull och handel, inbegripet säkerhetsaspekter. Detta paket utgörs av förslag till en moderniserad tullkodex och e-customs. Elektroniska deklarationer och meddelanden skulle vara regeln och pappersdeklarationer utgöra ett undantag.

Framtida utveckling, t.ex. långdistanssystem för identifiering och spårning (LRIT) med hjälp av satellitkommunikation, kan utgöra ett ytterligare steg mot en miljö där både fartygets färdväg och gods på ett tillförlitligt och säkert sätt kan spåras hela vägen, så att behovet av individuella kontroller minskar.

Dessutom arbetar två kontaktgrupper²³ för tullkontor för att öka det konkreta samarbetet och samordningen mellan tullkontoren i större EU-hamnar. Dessa grupper arbetar med den skiljaktiga tillämpningen av EU:s tullbestämmelser på nationell, regional och lokal nivå, utarbetar standarder och strävar efter att åstadkomma en likvärdig tillämpning av kontrollerna.

Insatsområde 8 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts till mer än hälften. **Arbetet kommer att fortsätta i tullkontaktgrupperna för att harmonisera tillämpningen på nationell, regional och lokal nivå.**

3.2.4. Forskning och teknisk utveckling

Det tematiska nätverket för närsjöfart, REALISE²⁴, slutförde sitt arbete i slutet av 2005. Det gällde främst tre integrerade undersökningar om statistik, miljöfrågor och priset för närsjöfart (se avsnitten 3.1.5, 3.3.4 och 3.3.5).

Dessutom pågår andra forskningsinsatser av betydelse för närsjöfarten. Det handlar bl.a. om att minska utsläppen från fartyg, om nya fartygstyper, motorer, höghastighetsvattenvägar och utrustning för hantering i hamnar.

Insatsområde 9 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts till mer än hälften. **Arbetet kommer att fortsätta för att följa upp resultaten inom femte ramprogrammet, säkra goda resultat inom det sjätte och säkra en effektiv spridning. Närsjöfart, som en del av vattenplattformen, måste också prioriteras inom sjunde ramprogrammet.**

²² Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av en tullkodex för gemenskapen (Moderniserad tullkodex), KOM(2005) 608 slutlig, och förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om en papperslös miljö för tullen och handeln, KOM(2005) 609 slutlig.

²³ RALFH för EU:s större nordliga hamnar och ODYSSUD för EU:s större sydliga hamnar.

²⁴ Se www.realise-sss.org.

3.3. Verksamhetsinriktade avsnitt

3.3.1. Samordnade servicepunkter för myndigheter ("one-stop shops")

Det tullåtgärds paket som nämns ovan i avsnitt 3.2.3 innehåller ramar för de uppgifter från ekonomiska aktörer som skall utbytas mellan tullmyndigheterna och med andra organ som är verksamma vid gränserna, t.ex. gränsmyndigheter och veterinär- och miljöskyddsmyndigheter. De ekonomiska aktörerna skulle bara behöva lämna uppgifterna en gång ("single window"), och varorna skulle kontrolleras av dessa myndigheter vid samma tidpunkt och på samma plats ("one stop shop").

Insatsområde 10 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts till mer än hälften. **Arbetet kommer att fortsätta för att främja "one stop shops"** ("single windows").

3.3.2. Short Sea Shipping Focal Points

Short Sea Shipping Focal Points representerar nationella sjöfartsmyndigheter och ansvarar för närsjöfarten inom sina myndigheter. Kommissionen har fortsatt att framhålla deras avgörande roll i närsjöfartspolitikerna och har anordnat regelbundna möten med dem för att utbyta information, diskutera höghastighetsvattenvägar och åtgärda hinder för närsjöfartens utveckling (se avsnitt 3.2.2). De flesta av de nya medlemsstaterna, de anslutande länderna och kandidatländerna har snabbt införlivats i det arbete som bedrivs av Focal Points.

Insatsområde 11 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts till mer än hälften. **Arbetet kommer att fortsätta med regelbundna möten med Focal Points och för att säkra informationsflödet och resultaten**, inklusive höghastighetsvattenvägar.

3.3.3. Shortsea Promotion Centres – SPC (nationella centrer för främjande av närsjöfart)

Det finns i dag 21 Shortsea Promotion Centres (SPC – nationella centrer för främjande av närsjöfart)²⁵ som är verksamma i Europa. Bakom centren står affärsintressen, och de erbjuder neutral, opartisk rådgivning om hur närsjöfarten kan utnyttjas för att uppfylla transportkundernas behov. I allt väsentligt har de en oberoende ställning gentemot olika intressenter, och de arbetar i överensstämmelse med EU:s politik för främjande av närsjöfart. De nationella centren knyts samman i nätverket European Shortsea Network (ESN)²⁶, som utgör ett gemensamt virtuellt forum för främjande av närsjöfart i EU. Kommissionen ger sitt starka stöd åt dessa centrer, deras verksamhet och deras samarbete i nätverket, och förväntar sig ett motsvarande stöd på nationell nivå.

En uppgift som på senare tid fått en mer framträdande plats i centrens verksamhet är att identifiera och åtgärda flaskhalsar i närsjöfarten (se avsnitt 3.2.2).

Kommissionen undersöker för närvarande olika sätt att främja en mer generell multimodalitet på grundval av befintliga strukturer. Ett tänkbart alternativ som granskas är att utvidga arbetet med att främja närsjöfart till att även omfatta multimodalitet i logistikkedjor på land.

²⁵ Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Litauen, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Spanien, Sverige, Turkiet och Tyskland.

²⁶ Se www.shortsea.info.

Insatsområde 12 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts till mer än hälften. Arbetet **kommer att fortsätta för att se till att centren fungerar väl och får god vägledning**. Centrens **geografiska omfattning kommer att vidgas** ytterligare. Insatserna för att **trygga den finansiella säkerheten** för centren, **åtminstone på medellång sikt**, kommer att fortsätta.

Ett nytt riktmärke måste fastställas för att undersöka om det är möjligt att utvidga centrens omfattning till främjande av multimodalitet på land och därmed sammanhängande logistik inom tre år (ansvariga: SPC, industrin, medlemsstaterna och kommissionen).

3.3.4. Närsjöfartens image

Uppgifter från sjöfartsindustrin och European Shortsea Network visar att insatserna för att förbättra närsjöfartens image har varit framgångsrika. Transportsättets allmänna image tycks alltså vara att det är modernt och effektivt i sammodala kedjor.

Närsjöfartens fullständiga integration i logistikkedjor måste dock fortfarande förbättras. Insatserna för att främja transportsättets image bör därför nu inriktas mot detta segment, vilket också kan bidra till höghastighetsvattenvägar. Speditörer, lastägare och transportörer bör även fortsättningsvis vara viktiga mål för insatserna, och ansträngningar bör också göras för att locka ungdomar till yrket.

Kommissionen anser att utbyte av bästa praxis (framgångsrika projekt) är ett viktigt sätt att främja närsjöfart. I fem års tid har kommissionen samlat information om framgångsrika närsjöfartsprojekt och kontrollerat dem mot European Shortsea Network. Informationen läggs regelbundet ut på Internet²⁷.

Det tematiska nätverket för närsjöfart (REALISE) har undersökt om dörr-till-dörr-transportkedjor där närsjöfart ingår normalt sett är dyrare eller billigare än andra dörr-till-dörr-kedjor (t.ex. enbart väg eller väg/järnväg). Någon säker slutsats kunde inte dras med utgångspunkt i det material som samlades in under undersökningen. I stället kunde det konstateras att närsjöfart inom multimodala kedjor är billigare – på många sträckor och i många segment i Europa – än lösningar med bara ett transportsätt²⁸. Undersökningen visade dock att endast konkurrenskraftiga priser inte nödvändigtvis räcker för att främja en betydande övergång från väg till närsjöfart. Andra villkor gäller funktioner och tjänster i hamnar och upptagningsområden för hamnar (inklusive timing och tillförlitlighet), vilket påverkar valet av transportsätt.

En annan undersökning om jämförande riktmärkning av resultatet för olika transportsätt²⁹ resulterade i en första uppsättning komparativa indikatorer (t.ex. transportkostnader, externa kostnader, sammanlagd tid och flexibilitet). Resultaten visar att det tycks vara upp till transportkunden att välja mellan lägre kostnad eller högre hastighet. Närsjöfart över en längre sträcka är normalt sett billigare än transport med lastbil, men å andra sidan långsammare och mindre flexibelt. Ett annat kriterium som är avgörande för valet av transportsätt, tillförlitlighet, kan uppfyllas av både närsjöfart och vägtransport.

²⁷ Se www.ec.europa.eu/comm/transport/maritime/sss/policy_succes_en.htm.

²⁸ Resultat 4.3: Rapport om multimodal metamodell.

²⁹ Comparative Benchmarking of Performance for Freight Transport across the Modes from the Perspective of Transport Users, ISL, Bremen, januari/mars 2006.

Insatsområde 13 i programmet för främjande av närsjöfart har slutförts till mer än hälften. ***Insatserna kommer nu att inriktas mot att förbättra närsjöfartens integration i den multimodala logistiska leveranskedjan*** och att arbeta med de närliggande imagefrågorna.

3.3.5. Statistik

Rådets direktiv om sjöfartsstatistik³⁰, som trädde i kraft till fullo år 2000, kommer gradvis att bli den viktigaste källan till uppgifter om närsjöfarten, när tillräckliga dataserier, i tonkilometer, kan fås fram för att möjliggöra trendanalyser.

Kommissionen har arbetat med en matris som skulle möjliggöra konsekventa jämförelser mellan transportsätt genom omvandling av de tonbaserade uppgifterna om närsjöfart till tonkilometer, som används för andra transportsätt. Ett första verktyg testas redan av Eurostat. Det tematiska nätverket för närsjöfart (REALISE) har bidragit till bearbetningen av uppgifterna.

Insatsområde 14 i programmet för främjande av närsjöfart har nästan slutförts. Kommissionen kommer att fortsätta ***arbetet med en enda, tillförlitlig källa till statistik om tonkilometer för närsjöfart***. Den omvandlingsmatris som finns tillgänglig måste förbättras ytterligare.

4. SAMMANFATTNING

Programmet för främjande av närsjöfart har visat närsjöfartens förtjänster, stärkt transportsättets ställning när det utnyttjas inom ramen för sammodalitet och har slutförts till mer än hälften. Insatserna inom ramen för programmet tycks ha varit inriktade på de huvudsakliga problemen för närsjöfarten.

Tre insatsområden, som de presenterades i 2003 års program för främjande av närsjöfart, har slutförts helt eller nästan helt: IMO:s FAL-formulär, höghastighetsvattenvägar och vägledningen för tullförfaranden vid närsjöfart. Nya mål med nya tidsplaner har fastställts för de första två. Det tredje har införlivats med andra pågående åtgärder.

I vissa fall måste insatserna fokuseras tydligare än hittills (införliva närsjöfarten närmare med den logistiska leveranskedjan) eller ett nytt mål måste läggas till (vidga SPC:s omfattning till att även gälla leveranskedjor på land).

Separata insatser måste också fortsätta inom hamnsektorn, så att närsjöfarten blir ännu mer effektiv och konkurrenskraftig i logistikkedjan än den är i dag.

I nuläget tycks de 14 insatsområdena i programmet för främjande av närsjöfart ha varit de rätta, och arbetet med samtliga – oavsett om det pågår, skall inledas eller omriktas – bör fortsätta med intensifierade insatser i samarbete med medlemsstaterna, industrin och European Shortsea Network.

³⁰ Rådets direktiv 95/64/EG av den 8 december 1995 om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss, EGT L 320, 30.12.1995, s. 25, såsom det införlivats.