



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.7.2006
SEK(2006) 922

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

Sammanfattning av konsekvensbedömningen

Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén

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

{KOM(2006) 380 slutlig}
{SEK(2006) 923}

Sammanfattning av konsekvensbedömningen

Endast de avdelningar vid kommissionen som deltagit vid utarbetandet av denna rapport står bakom den. Den föregriper inte det slutliga beslut som eventuellt kommer att fattas av kommissionen.

1. PROBLEMET

De tunga vägtransporternas snabba tillväxt och därmed sammanhängande trafikstockning, olyckor och förorening är de främsta ekonomiska, sociala och miljömässiga problem som politiken för att främja närsjöfart förväntas angripa. Transportsättets effektivitet och hållbarhet står också i fokus. Europa behöver ett effektivt transportlogistiksystem som kombinerar fördelarna med alla transportsätt för att bibehålla och öka EU:s konkurrenskraft och välbefinnande i enlighet med Lissabonagendan och halvtidsöversynen av vitboken om europeisk transportpolitik.

Närsjöfarten utvecklas snabbt men skulle, om förutsättningarna var optimala, kunna utvecklas ännu snabbare. Ett antal faktorer hindrar dock närsjöfartens utveckling:

- 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.

2. BERÖRDA PARTER

Detta är frågor som berör alla. Vägtransport leder till trafikstockning, olyckor, buller och miljöförorening som påverkar medborgarna och industrin. Uppförande av landbaserad infrastruktur kräver noggrann fysisk planering. Närsjöfartssektorn är en viktig källa till sysselsättning. Dessa frågor diskuteras givetvis också på politisk nivå.

Europa i stort påverkas eftersom dess transportsystem inte används på ett balanserat sätt. I stället dominerar vägtransporterna även på längre sträckor. EU:s konkurrenskraft och välbefinnande kan bli lidande om transportsystemet inte utnyttjas på bästa sätt. Vägtransporter kommer alltid att behövas eftersom sjöfarten inte når fram till allas tröskel, men en bättre komplementaritet mellan transportsätten när de används inom ramen för sammodalitet¹ bör ge större effektivitet.

3. PROBLEMETS FÖRVÄNTADE UTVECKLING

Under oförändrade förhållanden och om inga åtgärder vidtas kommer närsjöfarten att tappa mark, utvecklingen kommer att stagnera och den kommer inte att till fullo kunna svara upp till de utmaningar som framgår av halvtidsöversynen av vitboken om europeisk transportpolitik och Lissabonagendan.

¹ Sammodalitet (co-modality) avser ett effektivt utnyttjande av transportsätt som används var för sig eller i multimodal integration i det europeiska transportsystemet för att åstadkomma ett optimalt och hållbart resursutnyttjande.

4. SUBSIDIARITET OCH PROPORCIONALITET

Politiken för att främja närsjöfart grundas på artikel 80.2 i fördraget.

Nationell politik leder inte alltid till de kompatibla transportlösningar som EU behöver för ett optimalt samarbete inom ett område utan gränser. Påtagliga resultat kan bara nås om Europeiska kommissionen samarbetar med medlemsstaterna och industrin för att upprätta sammanhängande ramar för hela EU.

Enskilda lagstiftningsåtgärder inom ramen för närsjöfartspolitikerna måste granskas var och en för sig med utgångspunkt i subsidiaritetsprincipen. Den enda nya lagstiftningsåtgärd som nämns i halvtidsöversynen av 2003 års program för främjande av närsjöfart och i denna konsekvensbedömning gäller emellertid anpassning av bilagorna till direktiv 2002/6/EG (IMO:s FAL-formulär)² till de IMO-bestämmelser som antogs 2005 när dessa trätt i kraft. Detta arbete kommer att ske inom ramen för kommittéförfarandet enligt artikel 5 i direktivet. Alla andra åtgärder som anges är antingen mjuka åtgärder eller åtgärder till stöd för pågående lagstiftningsinitiativ (t.ex. förslaget om intermodala lastenheter³). Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna och de grundläggande rättigheterna respekteras till fullo.

5. SAMRÅD MED INTRESSENTERNA

Samråden med medlemsstaterna (Short Sea Shipping Focal Points⁴), industrin (Maritime Industries Forum - MIF) och Short Sea Promotion Centres⁵ inleddes i oktober 2005. Skriftliga synpunkter skulle lämnas senast i januari 2006. Kommissionen höll ytterligare ett möte med parterna i maj 2006.

De bidrag som inkommit bekräftade att närsjöfarten måste uppmuntras och främjas. Synpunkterna var i allmänhet positiva och bekräftade nyttan med det ursprungliga programmet för främjande av närsjöfart. Stora framsteg har gjorts sedan 2003 års program för främjande av närsjöfart lades fram. Programmets åtgärder måste genomföras till fullo.

6. ALLMÄNNA POLITISKA MÅLSÄTTNINGAR

I 2003 års program för främjande av närsjöfart angavs 14 insatsområden med syftet att stärka transportsättet och övervinna hindren för dess utveckling.

De allmänna politiska målsättningarna med avseende på förväntat resultat är att öka närsjöfartens effektivitet och flytta varor från väg till närsjöfart för att minska de ohållbara tendenser som nämns ovan. EU:s konkurrenskraft och välbefinnande måste upprätthållas och ökas,

² 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.

³ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om intermodala lastenheter, KOM(2003) 155 slutlig, 7.4.2003, ändrat genom KOM(2004) 361 slutlig, 30.4.2004.

⁴ Short Sea Shipping Focal Points representerar nationella sjöfartsmyndigheter och ansvarar för närsjöfarten inom sina myndigheter.

⁵ Bakom Shortsea Promotion Centres står affärsintressen, och de erbjuder neutral, opartisk rådgivning om hur närsjöfarten kan utnyttjas för att uppfylla transportkundernas behov. De 21 nationella centren knyts samman på EU-nivå i nätverket European Shortsea Network (ESN).

och närsjöfarten spelar en viktig roll i det sammanhanget. Dessutom bidrar närsjöfarten till ökad sammanhållning och bättre förbindelser med avlägsna områden och öar.

Målsättningarna mot bakgrund av SMART-kriterier:

Specifikt: Vidareutveckla närsjöfartens effektivitet och dess integration i den multimodala logistikkedjan från dörr till dörr.

Mätbart: Kan mätas som närsjöfartens årliga tillväxt, antalet konkreta flaskhalsar som åtgärdats, den politiska prioritet som närsjöfarten ges och industrins intresse.

Accepterat: Samråden om programmet för främjande av närsjöfart visar tydligt att både medlemsstaterna och industrin stöder kommissionens politik.

Realistiskt: Närsjöfart är i dag det enda transportsättet med tillväxtsiffror som kan jämföras med vägtransportens. Den ursprungliga förteckningen över flaskhalsar (161 st.) har i dag minskats till 35. Den positiva utvecklingen har bibehållits, både politiskt och affärsmässigt sett.

Tidsbegränsat: För insatsområdena i det ursprungliga programmet för främjande av närsjöfart från 2003 anges specifika tidsgränser som har följts.

Gemenskapspolitiken för att främja närsjöfart är helt och hållet förenlig med Lissabonagendans målsättningar (välstånd och konkurrenskraft, bättre lagstiftning, lägre regleringskostnader för näringslivet) och halvtidsöversynen av vitboken om europeisk transportpolitik (sammodalitet, konkurrenskraft, hållbarhet, säkerhet och undvikande av flaskhalsar).

7. KONSEKVENSANALYS

I denna konsekvensbedömning analyseras effekterna av olika politiska alternativ när det gäller att stärka närsjöfartens utveckling nu när programmet för dess främjande löpt i tre år. Närmare bestämt granskas effekterna av olika alternativ, bl.a. en halvtidsöversyn av programmet för främjande av närsjöfarten med fyra nya eller omriktade åtgärder. De slutliga alternativ som valts är följande:

- Upphöra med EU:s främjande av närsjöfart.
- Inte vidta några nya åtgärder, utan fortsätta med det pågående programmet för främjande av närsjöfart i sin aktuella form.
- Se över 2003 års program för främjande av närsjöfart genom att lägga fram ett nytt meddelande från kommissionen där nya och omriktade mjuka åtgärder kombineras med rättsliga ramar.

Alternativen bedöms med utgångspunkt i en basnivå (det stabila, neutrala alternativet) som utgörs av situationen 2006 innan eventuella nya åtgärder vidtas.

Följande kriterier används för att bedöma effekterna: positivt (++), något positivt (+), neutralt (0), något negativt (-) och negativt (--).

Tidsperspektivet är kort till medellång sikt.

7.1. Övergripande effekter av det generella angreppssättet

Sammanfattning av effekter			
	Ekonomiska effekter	Sociala effekter	Miljöeffekter
Upphöra med EU:s främjande	--	-/--	-/--
Inte vidta nya åtgärder	0/-	0/-	0/-
Se över 2003 års program för främjande av närsjöfart genom att lägga fram ett nytt meddelande från kommissionen	+	0/+	0/+

7.2. Särskilda effekter av eventuella nya åtgärder

7.2.1. *Ändra bilagorna till direktivet om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater (IMO:s FAL-formulär) – ny åtgärd*

Sammanfattning av effekter			
	Ekonomiska effekter	Sociala effekter	Miljöeffekter
Upphöra med EU:s främjande	0/-	0	0
Inte vidta nya åtgärder	0/-	0	0
Ta med denna åtgärd i alternativet ”Se över 2003 års program för främjande av närsjöfart”	0/+	0	0

7.2.2. *Ta höghastighetsvattenvägar i drift – ny åtgärd*

Sammanfattning av effekter			
	Ekonomiska effekter	Sociala effekter	Miljöeffekter
Upphöra med EU:s främjande	--	-	-
Inte vidta nya åtgärder	0/-	0/-	0/-
Ta med denna åtgärd i alternativet ”Se över 2003 års program för främjande av närsjöfart”	+	0/+	0/+

7.2.3. Utvidga omfattningen för Shortsea Promotion Centres (SPC) till främjande av multimodalitet för logistiklösningar på land – ny åtgärd

Sammanfattning av effekter			
	Ekonomiska effekter	Sociala effekter	Miljöeffekter
Upphöra med EU:s främjande	--	--	--
Inte vidta nya åtgärder	-	0/-	0
Ta med denna åtgärd i alternativet ”Se över 2003 års program för främjande av närsjöfart”	+	0/+	0/+

7.2.4. Omriktning av närsjöfartens image – omriktad åtgärd

Sammanfattning av effekter			
	Ekonomiska effekter	Sociala effekter	Miljöeffekter
Upphöra med EU:s främjande	--	-	-
Inte vidta nya åtgärder	0/-	0/-	0/-
Ta med denna åtgärd i alternativet ”Se över 2003 års program för främjande av närsjöfart”	+	0/+	+

7.3. Rangordning av alternativen

De samlade effekterna har beräknats på grundval av effekterna enligt avsnitten 7.1 och 7.2 med tillämpning av en viktningskoefficient på ett för varje effekt.

RANGORDNING AV ALTERNATIVEN	
	Samlade effekter totalt
Upphöra med EU:s åtgärder för främjande	Från något negativt till negativt
Inte vidta nya åtgärder	Från neutralt till något negativt
Se över 2003 års program för främjande av närsjöfart genom att lägga fram ett nytt meddelande från kommissionen	Något positivt

7.4. Det bästa alternativet

Det bästa alternativet är att lägga fram ett meddelande från kommissionen om översyn av 2003 års program för främjande av närsjöfart. I enlighet med den metod som användes 2003 bör denna översyn innebära att mjuka åtgärder kombineras med rättsliga ramar.

8. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

8.1. Huvudsakliga indikatorer på framsteg

De senaste spanska och nederländska EU-ordförandeskapen (2002 respektive 2004) prioriterade närsjöfart och anordnade informella möten med EU:s transportministrar om ämnet. Det finska ordförandeskapet (andra halvåret 2006) har tillkännagett att närsjöfart kommer att prioriteras.

Det är viktigt för medlemsstaterna, industrin och Short Sea Promotion Centres att få information om de generella framsteg som görs och att fastställa nya målsättningar. Detta kommer att å ena sidan att främja närsjöfartens utveckling och å andra sidan bidra till att man kan inrikta sig på att lösa de huvudsakliga problemen.

Den huvudsakliga indikatorn på framsteg är ett bibehållande av den positiva utveckling som närsjöfarten upplever i dag.

Framsteg i fråga om närsjöfartens utveckling kan mätas som transportsättets relativa tillväxt i förhållande till vägtransporterna. I nuläget har närsjöfarten nästan lika stor tillväxt som vägtransporterna.

Ett annat tänkbart mått kan vara den vikt medlemsstaterna fäster vid närsjöfarten i sin transportpolitik. Den är i dag avsevärd. Man kan också i detta sammanhang titta på den prioritet medlemsstaterna ger projekt som avser höghastighetsvattenvägar inom ramen för TEN-T, i förhållande till andra transportsätt.

Ytterligare ett mått kan vara graden av acceptans för åtgärder för att främja närsjöfart. Den är i nuläget hög.

Ett annat rimligt mått kan vara de framsteg som nåtts när det gäller olika åtgärder i 2003 års program för främjande av närsjöfart.

8.2. Allmänna principer för eventuell övervakning och utvärdering

Kommissionen kommer, tillsammans med medlemsstaterna, industrin och Shortsea Promotion Centres, att fortsätta att främja transportsättet, bevaka framstegen och utvärdera resultaten av programmet för främjande av närsjöfart. Detta kommer att ske vid de regelbundna mötena mellan Short Sea Shipping Focal Points, industrin och Shortsea Promotion Centres, med kommissionens som ordförande.

Ytterligare ett meddelande kan väntas 2008, med slutsatser från programmet och anvisningar för det framtida arbetet.