

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 29.6.1999
KOM(1999) 317 slutlig

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

Utvecklingen av närsjöfarten i Europa:

ett dynamiskt alternativ i en hållbar transportkedja

Andra lägesrapporten

(framlagt av kommissionen)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	iii
1. BAKGRUND.....	1
2. INLEDNING	1
3. ARBETSDEFINITION AV NÄRSJÖFART.....	2
4. REGELVERK	3
4.1. Frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet.....	3
4.2. Gemenskapens förfarande för tulltransitering.....	3
5. EN ÖVERSIKT AV HITTILLS GJORDA FRAMSTEG.....	4
6. NÄRSJÖFARTENS UTVECKLING – STATISTISK ÖVERSIKT.....	4
6.1. Närsjöfarten har stadigt ökat.....	4
6.2. Containertrafiken har ökat snabbt	6
6.3. Genomsnittlig transportsträcka för ett ton gods transporterat till sjöss	7
6.4. Ytterligare åtgärder.....	7
7. NÄRSJÖFARTEN BIDRAR TILL EN SÄKER OCH HÅLLBAR RÖRLIGHET	7
7.1. Fördelar och nackdelar för miljön	7
7.1.1. Utsläpp av koldioxid (CO ₂), kolmonoxid (CO), kolväte (HC) och partiklar	7
7.1.2. Kväveoxid (NO _x) och svaveldioxid (SO ₂).....	8
7.1.3. Rekommenderade ytterligare åtgärder.....	8
7.2. Säkerhetsfördelar	9
7.2.1. Ytterligare åtgärder.....	9
8. FÖRBÄTTRAD INTEGRATION AV NÄRSJÖFARTEN I DE INTERMODALA TRANSPORTKEDJORNA.....	10
8.1. Närsjöfarten måste ingå i all intermodal planering.....	10
8.2. Rekommenderade ytterligare åtgärder.....	11
9. UNDANRÖJANDE AV VISSA HINDER FÖR UTVECKLINGEN AV NÄRSJÖFARTEN.....	12
9.1. Motsvarar närsjöfartens image verkligheten?	12
9.1.1. Rekommenderade ytterligare åtgärder.....	12
9.2. Dokumentation och administrativa förfaranden - en studie.....	12
9.2.1. Resultat.....	13
9.2.2. Bedömning av resultaten.....	13
9.2.3. Rekommenderade ytterligare åtgärder.....	14
9.3. Hamninfrastruktur och hamneffektivitet.....	15
9.3.1. Rekommenderade ytterligare åtgärder.....	16
10. NÄRSJÖFARTEN BÖR FRÄMJAS PÅ ALLA NIVÅER.....	16
10.1. Arbete på nationell och regional nivå	16
10.1.1. Rundabordskonferenser och närsjöfartens kontaktpersoner	16
10.1.1.1. Rekommenderade ytterligare åtgärder.....	17
10.1.2. Regionalt samarbete	17
10.2. Projekt som erhåller gemenskapsstöd	18
10.2.1. Forskning och teknisk utveckling (Fjärde ramprogrammet).....	18

10.2.2.	Närsjöfartsprojekt inom ramen för pilotåtgärder för kombinerade transporter (Pilot Actions for Combined Transport, PACT).....	18
10.2.3.	Hamnprojekt i det transeuropeiska transportnätet.....	19
10.2.4.	Samfinansierade genomförbarhetsstudier	19
10.2.5.	Stöd- och utvecklingsprogrammet för Medelhavsländerna, Meda	19
10.2.6.	Europeiska regionala utvecklingsfonden och Interreg II C	19

BILAGOR

Bilaga I:	Sammanfattning av rekommenderade ytterligare åtgärder
Bilaga II:	Miljöindikatorer
Bilaga III	
Del 1:	Närsjöfarten i det särskilda forskningsprogrammet för transport i Fjärde ramprogrammet om forskning och utveckling
Del 2:	Närsjöfarten i de övriga av kommissionens forskningsprogram i Fjärde ramprogrammet för forskning och utveckling
Bilaga IV:	Projekt avseende närsjöfart som stöds genom pilotåtgärderna för kombinerad transport (PACT) mellan 1995 och 1998
Bilaga V:	Genomförbarhetsstudier vad gäller närsjöfart som stöds av GD VII genom samfinansiering

* * * * *

SAMMANFATTNING

Kommissionen lade fram ett meddelande om närsjöfarten 1995 och en lägesrapport 1997. Kommissionen lägger nu fram ytterligare ett meddelande som inbegriper en lägesrapport som svar på rådets uppmaning att avlägga sådana rapporter vartannat år. I detta meddelande granskas närsjöfartens potential inom ramen för en säker och hållbar rörlighet, dess integration i europeiska logistiska transportkedjor, dess image och befintliga hinder för utvecklingen av närsjöfarten. Kommissionen rekommenderar dessutom ytterligare åtgärder.

De tre främsta anledningarna till att främja närsjöfarten i gemenskapen är följande:

- (i) En allmän hållbarhet skall främjas inom transportsektorn. Det bör i detta sammanhang understrykas att närsjöfarten är ett miljövänligt och säkert alternativ, särskilt till överbelastade vägtransporter.
- (ii) Gemenskapens sammanhållning skall stärkas, förbindelserna mellan medlemsstaterna och mellan olika regioner i Europa skall underlättas samt perifera regioner skall vitaliseras.
- (iii) Effektiviteten inom transportsektorn skall ökas för att uppfylla nuvarande och kommande krav som uppkommer genom den ekonomiska tillväxten. För detta ändamål bör närsjöfarten bli en väsentlig del av den logistiska transportkedjan och en verklig dörr-till-dörr-tjänst.

Man bör komma ihåg att främjandet av närsjöfarten är en långsiktig insats och effekterna av det pågående arbetet kan vad gäller hela Europa endast bedömas i ett mycket långt tidsperspektiv. Kommissionen kommer att fortsätta granska utvecklingen och främja närsjöfarten. Kommissionen avser att lägga fram ytterligare en lägesrapport år 2001.

Närsjöfarten har stadigt ökat

Trots avsaknaden av aktuell, tillräckligt pålitlig och detaljerad statistik som omfattar hela Europa visar tillgängliga uppgifter på att närsjöfarten ökade kraftigt mellan 1990 och 1997 (23 % i tonkilometer). Vägtransporten ökade dock ännu mer under samma period (26 % i tonkilometer).

Närsjöfartens cointainerfrakt har ökat särskilt mycket. Även om denna tillväxt främst kanske beror på tillväxten i närsjöfartens matartrafik verkar situationen också lovande för att mer ny och befintlig frakt kommer att transporteras sjövägen. Det kommer dock att krävas jämförbara statistiska och intermodala uppgifter om ursprung och destination för att utvecklingen skall kunna analyseras mer ingående.

Närsjöfarten bidrar till en säker och hållbar rörlighet

Närsjöfarten kan anses vara ett av de miljövänligaste transportsätten, särskilt p.g.a. dess relativt låga externa kostnader och höga energieffektivitet. Om närsjöfarten används i större utsträckning kan detta bidra till att gemenskapen når sitt mål vad gäller minskade koldioxidutsläpp enligt Kyoto-protokollet.

Inte desto mindre kan närsjöfartens miljöprestanda ytterligare förbättras. Kväveoxidutsläppen (NO_x) från närsjöfarten är faktiskt mindre, i tonkilometer, än de från andra transportområden,

men de kan ytterligare minskas. Däremot är svaveldioxidutsläppen (SO₂) från sjöfarten alltför stora och en minskning bör ske så fort som möjligt. Transportlösningar som är mer ekologiskt riktiga skulle ytterligare förbättra närsjöfartens hållbarhet och även öka användningen av detta transportsätt, allteftersom kunderna blir mer miljömedvetna.

Sjöfarten innebär inte bara fördelar vad gäller miljön utan den utgör även ett säkert transportsätt. Det kommer dock att krävas specifik statistik om dödsfall och olyckor till sjöss i europeiska vatten samt om vad som förorsakat dem för att bevisa närsjöfartens relativa säkerhet. Sådan statistik skulle kunna bidra till att EU kan göra en mer tillförlitlig analys av effekterna av unionens säkerhetslagstiftning och bedöma om nya åtgärder krävs.

Närsjöfarten måste bli ett intermodalt dörr-till-dörr-begrepp

Närsjöfarten bör helt integreras i dörr-till-dörr-transporter. En vidareutveckling av fraktintermodaliteten skulle kunna få en god inverkan på transportsättet. En sådan typ av integration är dock endast möjlig om de enskilda transportsätten, t.ex. närsjöfarten, genomgår en ständig utveckling för att tillgodose kundernas krav. Närsjöfarten skulle kunna bli en del av en omfattande intermodal metod, skapa nät som drar till sig fraktolymer och aktivt söka samarbete med andra transportsätt och andra parter i de olika leveransleden. Bortsett från ramvillkoren skall initiativ i denna riktning främst komma från industrin.

Den mycket stora skillnaden mellan det genomsnittliga avståndet för frakt av ett ton gods med närsjöfart (1385 km) och med vägtransport (100 km) leder till slutsatsen att marknaderna för närsjöfarten och vägtransporter till viss del är olika. Ungefär 90 % av godset transporteras kortare sträckor, främst inrikes. Trots detta kan närsjöfarten fortfarande vara konkurrenskraftig inom ett större marknadssegment. Detta segment skulle proportionellt bli större om transportanvändarna genom logistiska lösningar skulle lockas till att använda närsjöfarten för kortare transportsträckor.

Undanröjande av vissa hinder för utvecklingen av närsjöfarten

Förbättring av närsjöfartens anseende

Uppfattningen om närsjöfarten måste ändras från dess nuvarande anseende som ett något gammalmodigt, långsamt och komplicerat transportsätt till en modern, dynamisk del av den logistiska dörr-till-dörr-transportkedjan. Sjöfarten bör erbjuda - och den allmänna uppfattningen bör vara att sjöfarten erbjuder - snabbhet, tillförlitlighet, flexibilitet, regelbundenhet, turtäthet och fraktsäkerhet i högsta grad. Medlemsstaterna, sjöfartsindustrin och kommissionen kan bidra till att höja medvetenheten om närsjöfarten, bl.a. genom att alltid ha den med på den politiska dagordningen och aktivt tillhandahålla och sprida information om dess möjligheter.

Utgör dokumentation och administrativa förfaranden ett hinder?

Systemen för dokumentation och administration inom närsjöfarten har lett till viss oro och har av många ansetts vara ett hinder för utvecklingen av transportsättet. För att reda ut denna fråga utfördes en jämförande studie av dessa system inom sjöfartsindustrin och vägtransportsektorn på initiativ av kommissionen.

Genom studien fastställdes dokumentationsflödena och förfarandena för flera handelskorridorer i Europa. Slutsatsen blev att den dokumentation som krävs för vägtransporter i samtliga fall var mindre omfattande än den för närsjöfarten. I studien konstateras att kraven inte kan vara desamma för de två transportsätten och att vissa dokument för närsjöfarten har både ett administrativt och kommersiellt syfte. Trots detta föreslås i studien att det bör vara möjligt med ytterligare standardisering av dokumentation och förfaranden.

På grundval av allt tillgängligt underlag i studien verkar inte systemen för dokumentation och administrativa förfaranden påverka valet av transportsätt eller medföra täta förseningar. Närsjöfarten är administrativt sett ett komplicerat transportsätt, men den dokumentation och de förfaranden som krävs förefaller att vara en del av en rutin med begränsade kostnader som vanligtvis handhas av en mellanhand – ofta skeppsklareraren – för att garantera oavbruten drift av fartyget.

Även om dokumentationen och förfarandena i sig inte förefaller att innebära något större hinder finns det absolut utrymme för förbättring. Enligt studien varierar kraven och förfarandena i stor utsträckning inom EU. Enskilda medlemsstater kan direkt vidta åtgärder för att frivilligt göra förfarandena mer enhetliga och därigenom främja närsjöfarten. På grundval av resultaten i studien rekommenderar kommissionen särskilt att vissa av IMO:s FAL-formulär får ett mer enhetligt godkännande, att endast en myndighet eller tredje part utses till att ansvara för vissa uppdrag, att tillstånd beviljas för lossning av fartyget innan de olika rapporteringsförfarandena slutförts, att användningen av elektroniskt datautbyte (EDI) utökas och att rapporteringsplikten när en flod endast används som transitsträcka mildras. Inom industrin bör man även beakta olika tillvägagångssätt för att minska formalitetskraven för transportanvändarna.

Problemen i hamnarna bör lösas

Förseningar vad gäller lossning och ny lastning av fartyg, begränsningar vad gäller infrastruktur och oklara avgifter i vissa hamnar utgör problem för närsjöfarten som måste lösas. Hamnarna bör drivas på kommersiell grund i en liberaliserad miljö och erbjuda alla användare den servicenivå som krävs. Främjandet av närsjöfarten bör beaktas i hamnarnas övergripande kommersiella strategier. De skulle särskilt kunna undersöka möjligheterna för att inrätta särskilda närsjöfartsterminaler i större hamnar och tillhandahålla andra specialiserade tjänster åt närsjöfartssektorn. Kravet att använda särskilda lotsar i vissa hamnar skulle också kunna ses över igen, särskilt när det gäller befälhavare som certifierats för att utföra lotsningen på egen hand. Dessutom bör hamnarna beakta möjligheten att införa ramar för hur man kan dra nytta av bästa praxis.

Kommissionens grönbok om hamnar bör bidra till en ökad effektivitet i hamnarna. Den syftar till att garantera fri och rättvis konkurrens i hamnarna på lika grunder genom t.ex. införandet av principen om att användaren betalar. Dessutom bör hamnarna bli intermodala knutpunkter, vilket kommissionen har påpekat i sitt ändringsförslag till riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet.

Närsjöfarten bör främjas på alla nivåer

Arbete på nationell och regional nivå

Rundabordskonferenser om närsjöfarten eller motsvarande strukturer för samråd har upprättats i de flesta medlemsstaterna. De utgör forum för lösning av praktiska problem som inverkar på

närsjöfarten och hamndriften. Dessa forum bör upprättas i alla medlemsstater som har kustområden och riktlinjer för regelbundna sammanträden bör upprättas eller upprätthållas. Kommissionen stödjer sjöfartsindustrins ansträngningar, särskilt inom närsjöfartsgruppen inom ramen för europeiska sjöfartsindustrins forum, att vidareutveckla dessa rundabordskonferenser.

Alla medlemsstater som har kustområden har utsett kontaktpersoner i sina förvaltningar som i synnerhet ansvarar för kontakterna med rundabordskonferenserna. Kontaktpersonerna bör även ingå i ett informationsnät på gemenskapsnivå.

Kommissionen stödjer regionalt samarbete om frågor som berör närsjöfarten. Som exempel kan nämnas att ett rådgivande Europa-Medelhavsområdets transportforum har inrättats för att utbyta information och diskutera transportfrågor i Medelhavet. Det finns grupper som omfattar alla länder runt Östersjön och som diskuterar utvecklingen av hamnarna och sjötransporterna. Hamn- och tullfrågor har diskuterats inom ramen för det pan-europeiska transportområdet vid Svarta havet (Black Sea Pan-European Transport Area).

Projekt som erhåller gemenskapsstöd

Kommissionen har stött ett stort antal projekt vad gäller närsjöfart och hamnar inom ramen för Fjärde ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration. Av dessa projekt är den gemensamma åtgärden för närsjöfarten särskilt viktig eftersom den syftar till att samordna detta arbete och göra resultaten från de olika projekten tillgängliga för alla berörda parter.

Närsjöfartsprojekt har erhållit stöd inom ramen för gemenskapsprogrammets pilotåtgärder för kombinerad transport (PACT) och hamnrelaterade projekt har utförts inom ramen för finansieringen av transeuropeiska nät. Kommissionen har även delvis finansierat genomförbarhetsstudier inom ramen för de allmänna budgetanslagen för transport. Ett paket regionala maritima projekt har erhållit finansiering inom ramen för Meda, gemenskapens finansiella instrument för Medelhavsområdet. Särskilda närsjöfartsprojekt kan även erhålla finansiering från Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF).

Kommissionen rekommenderar ytterligare åtgärder

Detta meddelande omfattar en rad rekommendationer vad gäller åtgärder av medlemsstaterna, berörda industrier och kommissionen. Rekommendationerna sammanfattas i bilaga I.

* * * * *

1. BAKGRUND

Kommissionen lade 1995 fram sitt meddelande om Utveckling av närsjöfarten i Europa¹. I meddelandet undersöktes närsjöfartens potentiella bidrag till en hållbar rörlighet enligt kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitikens framtida utveckling² från 1992.

Meddelandet välkomnades varmt av Europaparlamentet³, rådet⁴, Ekonomiska och sociala kommittén⁵, Regionkommittén⁶ samt sjöfartsindustrin.

Kommissionen utarbetade 1997 en lägesrapport⁷ i enlighet med rådets resolution av den 11 mars 1996. Rådet beaktade lägesrapporten i sina slutsatser av den 18 juni 1997 om närsjöfarten. I dessa slutsatser ombad rådet kommissionen att "avge lägesrapporter vartannat år som bör omfatta en utvärdering av resultaten av de åtgärder som vidtagits för att främja närsjöfarten". Detta meddelande inbegriper den andra av de lägesrapporter som avges vartannat år. Det är dock även riktat till de övriga institutionerna och i meddelandet behandlas även mer omfattande frågor.

2. INLEDNING

Sedan 1970 har europeisk godstransport ökat med mer än 70 % och passagerartrafiken med ungefär 110 %. Den årliga tillväxten på ungefär 2 % förväntas fortsätta inom båda sektorerna. Ungefär 12 miljarder ton gods, vilket utgör ca 2 600 miljarder tonkilometer - transporterades i EU under 1996. Nittio procent av nämnda gods och femtio procent av tonkilometrarna transporterades inom en enda medlemsstat.⁸

I detta meddelande granskas närsjöfartens potential inom ramen för en hållbar och säker rörlighet samt dess image, dess integration i europeiska logistiska transportkedjor och befintliga hinder för utvecklingen av närsjöfarten. Meddelandet omfattar även några rekommendationer vad gäller framtida åtgärder för att utveckla närsjöfarten.

¹ Kommissionens meddelande om Utveckling av närsjöfarten i Europa: Möjligheter och utmaningar, KOM(95)317 slutlig, 5.7.1995.

² Kommissionens meddelande om den gemensamma transportpolitikens framtida utveckling och om en helhetssyn på nya gemenskapsregler för hållbar rörlighet, KOM(92)494 slutlig, 2.12.1992.

³ Resolution A4-0167/96 av den 18 juni 1996, EGT C 198, 8.7.1996, s. 44.

⁴ Rådets resolution av den 11 mars 1996 om närsjöfart, EGT C 99, 2.4.1996, s. 1.

⁵ Yttrande av den 31 januari 1996, EGT C 97, 1.4.1996, s. 15.

⁶ Yttrande av den 18 januari 1996, EGT C 129, 2.5.1996, s. 28.

⁷ Kommissionens arbetsdokument: Lägesrapport från kommissionen i enlighet med rådets resolution av den 11 mars 1996 om närsjöfart, SEK(97)877, 6.5.1997.

⁸ European Transport in Figures, februari 1999 (uppdaterad), GD VII E-1 (FoU).

Den grundläggande uppfattningen är att användarna har en valfrihet vad gäller transportsätt. Med den utgångspunkten bör man främst betona att närsjöfarten kan främjas som ett hållbart och säkert alternativ för de produkter och lastenheter som kan transporteras på flera olika sätt. Detta är särskilt viktigt när det gäller att minska trycket på och överbelastningen av det europeiska transportsystemet, särskilt när det gäller vägtransporter.

Sjötransporter är också ett viktigt transportsätt i Europa eftersom det sammanbinder länder och regioner med varandra och förbättrar sammanhållningen. Det kan även underlätta vitaliseringen av hamnarna i perifera regioner och främja en modernisering av dem.

Beaktansvärt är även det faktum att tjänster av hög standard samt snabbhet och effektivitet när det gäller godstransport och passagerartrafik är av stor vikt när det gäller att öka konkurrenskraften hos företag i EU så att de kan konkurrera på marknaderna i Europa och övriga världen. Sjöfarten kan även ge utrymme för nya arbetstillfällen.

I detta meddelande läggs tonvikten på godstransport. Passagerartransport utgör dock också en viktig del av närsjöfarten och den kommer att granskas närmare i kommande meddelanden.

Vid utarbetandet av detta meddelande begärde kommissionen synpunkter från de personer som ansvarar för frågor som gäller närsjöfarten i medlemsstaternas förvaltningar. Många av dessa synpunkter har tagits med i denna text.

3. ARBETSDEFINITION AV NÄRSJÖFART

Kommissionen föreslog en arbetsdefinition för närsjöfart vad gäller meddelandet från 1995⁹. Efter att meddelandet offentliggjorts ansåg kommissionen att en mer exakt definition som fokuseras på Europa vore lämplig. Därför föreslås i detta meddelande följande arbetsdefinition:

Med "närsjöfart" avses transport av gods och passagerare på hav och sjöar mellan hamnar i det geografiska Europa eller mellan dessa hamnar och hamnar i icke-europeiska länder vars kustlinje ligger vid de insjöar som angränsar Europa.

Närsjöfart omfattar nationella och internationella sjötransporter, inklusive matartjänster¹⁰, längs kusten och till och från öar, floder och sjöar. Begreppet närsjöfart utökas till att omfatta sjötransporter mellan medlemsstaterna och Norge, Island samt andra stater vid Östersjön, Svarta havet och Medelhavet.

⁹ I meddelandet avses närsjöfart "omfatta alla sjötransporter som inte korsar världshaven".

¹⁰ Matartjänsterna utgör ett närsjöfartsnät mellan hamnarna så att frakten (vanligtvis containrar) kan sammanföras eller omfördelas till eller från en högsjötransport i en av dessa hamnar (knutpunktshamn).

4. REGELVERK

4.1. Frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet

Friheten att utföra internationella sjötransporter i gemenskapen fastställs i artikel 1 i rådets förordning (EEG) 4055/86.¹¹

Principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet (cabotage) har varit i kraft sedan 1 januari 1993. Genom rådets förordning (EEG) 3577/92¹² avlägsnas de rättsliga restriktioner som hindrat konkurrens för tjänster på sjötransportområdet inom EES-stater. Tidsfristen för de tillfälliga undantag som fastställs i förordningen har löpt ut med undantag av det särskilda tillfälliga undantag för vissa transporttjänster till öar som beviljades Grekland till den 1 januari 2004.

4.2. Gemenskapens förfarande för tulltransitering

Gemenskapens tullsystem för varor som transporteras sjövägen ändrades den 1 juli 1998¹³.

Enligt de nya reglerna är grundprincipen den att varor som transporteras sjövägen skall anses vara icke-gemenskapsvaror och följaktligen genomgå tullkontroll. Om varorna har gemenskapsstatus måste bevis på detta företas för tullen (vanligtvis med formulär T2L eller en attesterad specifikation). Varorna kan därefter transporteras fritt i enlighet med reglerna för den inre marknaden.

Åt fartyg som endast anlöper gemenskapshamnar kan tullen bevilja ett status som s.k. "reguljär fartygsrutt". I detta fall kan ombordvarande varor anses vara gemenskapsvaror och när de lossats kan de transporteras fritt som om de transporterades över de inre landsgränserna inom EU. För icke-gemenskapsvaror som transporteras på en sådan rutt gäller gemenskapens tullsystem, dvs. de måste omfattas av en T1-deklaration och en säkerhet för tullavgifter och andra avgifter måste ställas (förutom om ett förenklat förfarande används). Detta förfarande används främst av fartyg i reguljär närsjöfärjetrafik och fartyg i linjetrafik i gemenskapen.

¹¹ Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land, EGT L 378, 31.12.1986, s. 1, rättelse i EGT L 30, 31.1.1987, s. 87, EGT L 93, 7.4.1987, s. 17 och EGT L 117, 5.5.1988, s. 33.

¹² Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), EGT L 364, 12.12.1992, s. 7, rättelse i EGT L 72, 25.3.1993 s. 36 och EGT L 187, 1.7.1998 s. 56. Förordningens räckvidd utökades för att omfatta EES-staterna Norge och Island genom Gemensamma EES-kommitténs beslut nr 70/97 av den 4 oktober 1997, EGT L 30, 5.2.1998, s. 42.

¹³ Kommissionens förordning (EG) nr 75/98 av den 12 januari 1998 om ändring av förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, EGT L 7, 13.1.1998, s. 3, rättelse i EGT L 87, 21.3.1998, s. 32.

5. EN ÖVERSIKT AV HITTILLS GJORDA FRAMSTEG

I lägesrapporten om närsjöfarten från 1997¹⁴ beskrev kommissionen en rad åtgärder som hade vidtagits och planerats. I stället för att inbegripa en särskild lägesrapport granskas de framsteg som gjorts vad gäller nämnda och andra åtgärder i de olika kapitlen i detta meddelande.

Statistikarbetet under det senaste året gör det nu möjligt för oss att presentera vissa jämförbara trender vad gäller närsjöfarten och andra transportsätt (se kapitel 6). Enligt vad som utlovades 1997 har kommissionen även undersökt dokumentation och administrativa förfaranden inom närsjöfarten (se avsnitt 9.2). I enlighet med kommissionens rekommendation 1997 har fler rundabordskonferenser om närsjöfarten eller motsvarande typer av strukturer för samråd upprättats i medlemsstaterna och de berörda nationella förvaltningarna har nu kontaktpersoner för närsjöfartsfrågor (se avsnitt 10.1). Dessutom har en rad närsjöfartsprojekt och -studier utförts med hjälp av olika gemenskapsinstrument, och resultaten från vissa av de projekt som presenterades i lägesrapporten från 1997 har blivit tillgängliga (se avsnitt 10.2 och bilaga III-V).

Främjandet av närsjöfarten är en långsiktig åtgärd och effekterna av det pågående arbetet kan vad gäller hela Europa endast bedömas i ett mycket längre tidsperspektiv. Kommissionen kommer att fortsätta granska utvecklingen och avser även att lägga fram ytterligare en lägesrapport år 2001.

6. NÄRSJÖFARTENS UTVECKLING – STATISTISK ÖVERSIKT

Den statistik på medlemsstats- eller gemenskapsnivå som finns att tillgå har hittills inte kunnat utgöra en tillräckligt tillförlitlig grund för att på ett fullgott sätt kunna bedöma närsjöfartens volym eller prestanda i tonkilometer på europeisk nivå eller jämföra närsjöfarten med andra transportsätt. Därför utfördes en studie av vissa fraktflöden i unionen¹⁵ på initiativ av kommissionen för att få fram jämförbara uppgifter.

Råden antog 1995 ett direktiv om sjöfartsstatistik¹⁶ för att erhålla mer ingående uppgifter. Direktivet kommer att gälla fullt ut när alla undantag som beviljats medlemsstaterna upphör att gälla år 2000.

6.1. Närsjöfarten har stadigt ökat

Mot bakgrund av den information som finns att tillgå¹⁷ har närsjöfarten ökat avsevärt från 1990 till 1997 (med 17 % vad gäller ton och 23 % vad gäller tonkilometer¹⁸), men vägtransporterna har ökat ännu mer (med ca 26 % i tonkilometer).

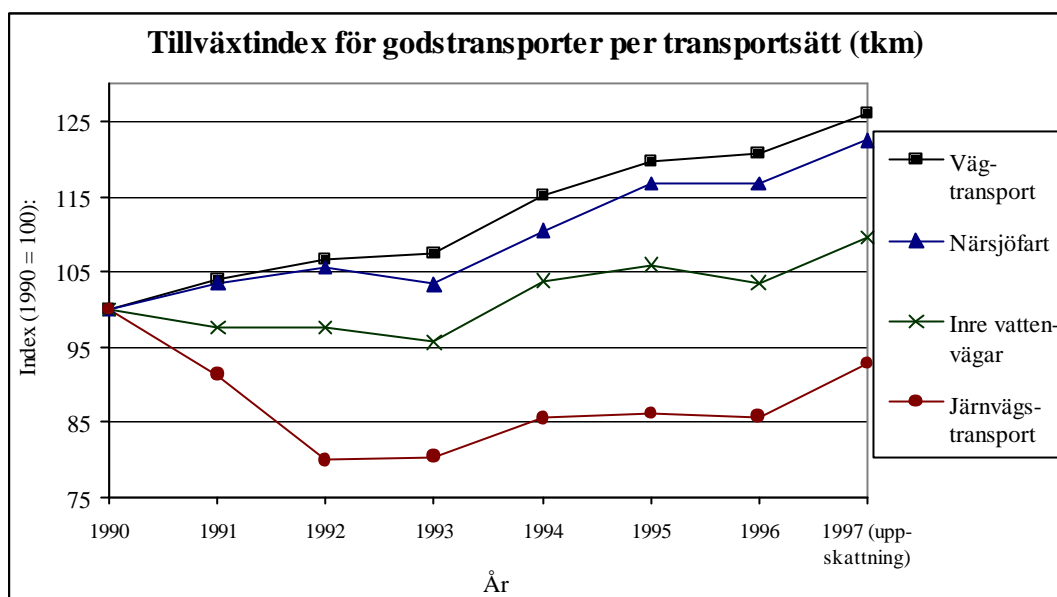
¹⁴ SEK(97)877, 6.5.1997.

¹⁵ Transport Demand of Certain Freight Flows, januari 1999, NEA, Nederländerna.

¹⁶ 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, genomfört genom kommissionens beslut 98/385/EG av den 13 maj 1998, EGT L 174, 18.6.1998, s. 1.

¹⁷ Om inte annat anges i texten kommer de statistiska uppgifterna i detta kapitel från "Transport Demand of Certain Freight Flows", januari 1999, NEA, Nederländerna. Uppgifterna för år 1997 utgör en uppskattning

Prestandan angiven i tonkilometer för transport på inre vattenvägar förbättrades med 10 % mellan 1990 och 1997 medan järnvägstransporter minskade med 7%.



Tabell 1. Tillväxtindex för godstransporter per transportsätt i Europeiska unionens 15 medlemsstater mellan 1990 och 1997.

Vad gäller det totala antalet tonkilometer i EU är andelen för närsjöfart och andelen för vägtransporter nästan lika stor. När det gäller internationella tonkilometer¹⁹ har närsjöfarten den avgjort största andelen.

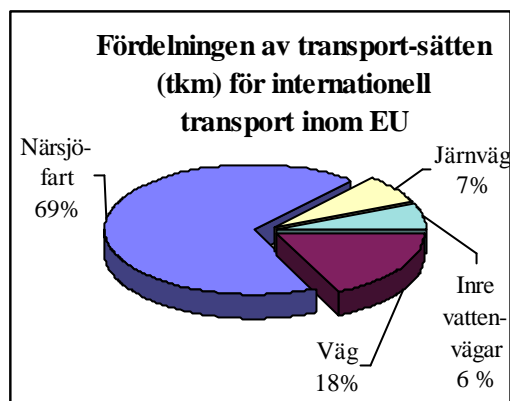
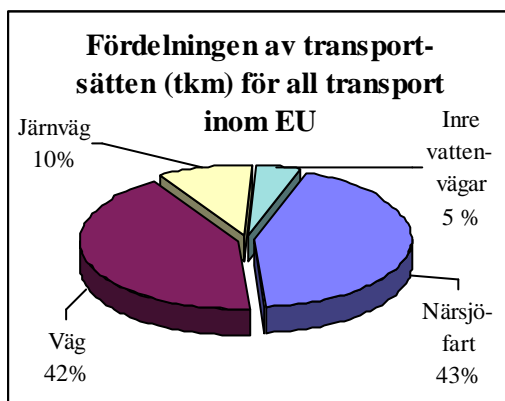
vad gäller närsjöfarten som grundas på uppgifter som 15 hamnar lämnat in till kommissionen och som bekräftats av uppgifter om flod-havstransporter. För de andra transportsätten grundas uppskattningen på de uppgifter som var tillgängliga i april 1999 från Eurostat, Europeiska Transportministerkonferensen, UIC och nationell statistik.

Kommissionen tackar följande 15 hamnar för tillhandahållandet av statistiska uppgifter för detta meddelande: Antwerpen, Bilbao, Bremen, Dublin, Dunkerque, Genua, Göteborg, Hamburg, Helsingfors, Lissabon, Lübeck, Oslo, Pireus, Rotterdam och Valencia. Kommissionen är också tacksam för att den europeiska havshamnsorganisationen ESPO (European Sea Ports Organisation) samordnat insamlingen av dessa uppgifter.

Kommissionen tackar även det europeiska förbundet för hamnar vid de inre vattenvägarna EFIP (European Federation of Inland Ports) för tillhandahållandet av uppgifter om sjötransporter från och till hamnar vid floder och sjöar i Tyskland, Belgien, Finland, Frankrike, Italien, Nederländerna och Sverige.

¹⁸ Med närsjöfarten transporterades 1996 sammanlagt 757 miljoner ton gods. Denna volym motsvarade 1070 miljarder tonkilometer.

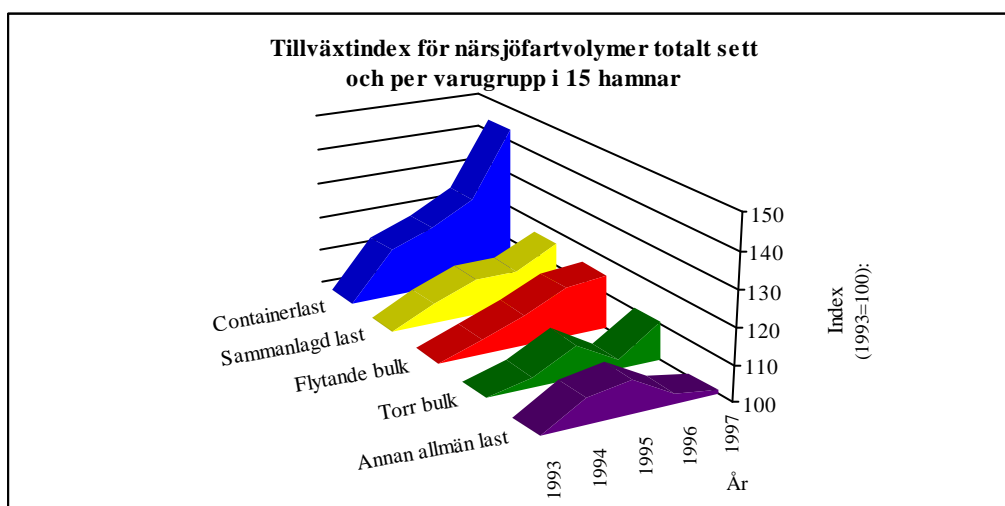
¹⁹ Antalet tonkilometer för närsjöfarten i internationell transport inom EU uppgick 1996 till 914 miljarder tkm.



Tabellerna 2 och 3: Fördelningen av transportsätten för transporter (alla och internationella) inom EU i tonkilometer.

6.2. Containertrafiken har ökat snabbt

Enligt den statistik från de 15 europeiska hamnar som nämns i avsnitt 6.1 är containertransporter det marknadssegment som vuxit snabbast inom närsjöfarten mellan 1993 och 1997 med en ökning, angiven i ton, på 44%. Denna tillväxt var avsevärt mycket större än den allmänna volymökningen för närsjöfarten (16 %) i samma hamnar.



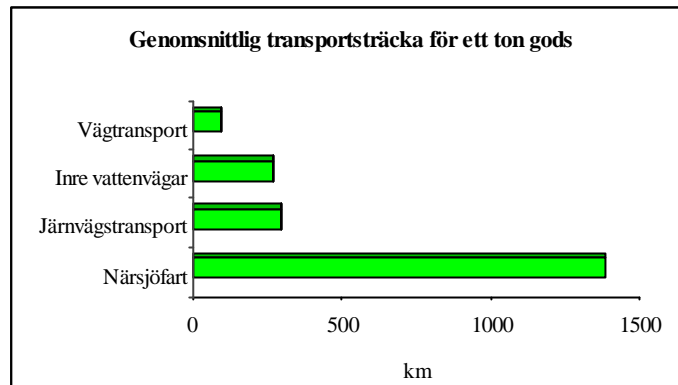
Tabell 4: Tillväxtindex för närsjöfartsvolymer totalt sett och per varugrupp i 15 europeiska hamnar.

Undersökningen av vissa fraktflöden visar att närsjöfartens containertrafik ökade med ungefär 70 % mellan 1990 och 1996²⁰. Denna ökning kan ha fler orsaker. Främsta orsaken har antagligen varit en ökning i matartrafiken hav till hav eftersom den oceangående containertrafiken har ökat anmärkningsvärt mycket under hela 1990-talet. Dessutom verkar de oceangående fartygen göra färre hamnanlöp. Det ser ändå lovande ut för att ännu mer ny och befintlig last kommer att transporteras med närsjöfart i stället för med landtransporter.

²⁰ I studien uppskattas att den sammanlagda omlastningen av containrar i europeiska hamnar 1994 uppgick till 30 miljoner TEU (tjugofotsekvivalenter), varav matartrafiken stod för 21 % och annan närsjötrafik för 23 %.

6.3. Genomsnittlig transportsträcka för ett ton gods transporterat till sjöss

Den genomsnittliga transportsträckan för ett ton gods under 1990-talet har varit 100 km på vägar, 270 km på inre vattenvägar, 300 km på järnväg och 1385 km för närsjöfarten.



Tabell 5: Den genomsnittliga transportsträckan för ett ton gods transporterat med olika transportsätt i EU.²¹

Vägtransporterna har en egen kortdistansmarknad som sjöfarten inte kan konkurrera med. Närsjöfarten är konkurrenskraftigare när det gäller längre distanser. För endast 6 % av det sammanlagda antalet ton som transporteras i EU (både inrikes och utrikes) används närsjöfarten medan vägtransporterna står för drygt 80 %, främst över kortare sträckor och i inrikestrafik. Vad gäller de ton som transporteras internationellt har närsjöfarten en betydligt större marknadsandel (ungefär 40 % medan vägtransportens marknadsandel utgör drygt 30 %).

6.4. Ytterligare åtgärder

Kommissionen och Eurostat kommer i samarbete med medlemsstaterna, särskilt inom ramen för forsknings- och utvecklingsverksamhet att fortsätta att utveckla lämpliga matriser över avgångs- och destinationshamnar och jämförbar intermodal statistik vad gäller transportsätten till lands och till sjöss för närsjöfarten, inbegripet särskilda handelskorridorer. Syftet är att ta fram ett instrument för att övervaka överföringen av godstransport och passagerartrafik från land till hav och för att få tillgång till mer pålitliga uppgifter om matartrafiken.

7. NÄRSJÖFARTEN BIDRAR TILL EN SÄKER OCH HÅLLBAR RÖRLIGHET

7.1. fördelar och nackdelar för miljön²²

7.1.1. Utsläpp av koldioxid (CO₂), kolmonoxid (CO), kolväte (HC) och partiklar

Sjötransporter har en mycket effektivare energianvändning än andra transportsätt. Följaktligen släpper sjöfarten ut mindre koldioxid än andra transportsätt per ton eller passagerare som

²¹ Den genomsnittliga transportsträckan för vägar, järnvägar och inre vattenvägar är hämtade från 'European Transport in Figures', februari 1999 (uppdaterad), GD VII E-1 (FoU).

²² Jämförbara utsläppsberäkningar av Eurostat finns i bilaga II.

transporteras. En överföring till närsjöfart skulle därför kunna utgöra en viktig del i gemenskapens strategi för att uppfylla skyldigheterna enligt Kyoto-protokollet²³.

Också vad gäller utsläpp av kolmonoxid (CO), kolväte (HC) och partiklar påverkas miljön mindre av ett ton gods eller en passagerare som transporteras en kilometer sjövägen än om ett annat transportsätt används.

7.1.2. *Kväveoxid (NO_x) och svaveldioxid (SO₂)*

Kväveoxidutsläpp (NO_x) från sjöfarten har däremot gett upphov till viss oro²⁴. Det finns utan tvekan utrymme för förbättringar vad gäller sjöfartens kväveoxidutsläpp. Likväl verkar det som om sjöfarten i detta avseende är relativt miljövänlig. Kväveoxidutsläppen från närsjöfarten är lägre per tonkilometer än de från järnvägstransporterna och betydligt lägre än de från vägtransporterna. Av de sammanlagda kväveoxidutsläppen i gemenskapen kommer 51 % från vägfordon och 12 % från andra transportmedel²⁵.

Sjöfartens goda miljöprestanda hämmas tyvärr av svaveldioxidutsläppen (SO₂) som är betydligt större än för andra transportsätt. Vad gäller de totala svaveldioxidutsläppen i gemenskapen utgör utsläppen från vägtransporter 3 % och utsläppen från andra transportsätt totalt 2 %²⁶.

Vid IMO:s konferens i september 1997 antogs nya åtgärder för att minska svaveldioxid²⁷ och kväveoxidutsläppen från fartygsavgaser (nya bilaga VI till MARPOL 73/78). Vid konferensen antogs även bestämmelser om upprättandet av särskilda områden för kontroll av svaveldioxidutsläpp där lägre utsläppsgränser skulle gälla. Östersjön har utsetts till ett sådant område²⁸. Ratificeringsprocessen för den nya bilagan har ännu inte slutförts och de nya åtgärderna har inte trätt i kraft.

7.1.3. *Rekommenderade ytterligare åtgärder*

De berörda parterna bör aktivt arbeta för att uppnå en ännu miljövänligare sjöfart för att helt kunna dra nytta av den hållbara utvecklingen inom närsjöfarten.²⁹

²³ Kyotoprotokollet från FN:s ramkonvention om klimatförändring från 1992 slutfördes i december 1997. Det mål som fastställdes i Kyoto var en minskning med 8 % för vissa utsläpp, bl.a. koldioxid (CO₂) för alla sektorer inom ekonomin jämfört med 1990 års nivåer senast år 2008-2012.

²⁴ Jfr kommissionens vitbok om rättvisa trafikavgifter: en modell för ett stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU, KOM(98)466 slutlig, 22.7.1998.

²⁵ Kommissionens meddelande om en gemensam strategi för att motverka försurning, KOM(97)88 slutlig, 12.3.1997.

²⁶ Idem.

²⁷ Svavelhalten i eldningsolja som används ombord på fartyg får inte överstiga 4,5 % m/m.

²⁸ Svavelhalten i eldningsolja som används ombord på fartyg får inte överstiga 1,5% m/m eller så måste andra tekniska metoder användas ombord på fartygen för att begränsa svaveldioxidutsläppen.

²⁹ Ett oberoende bedömningsystem, t.ex. ISO 14001-miljöcertifikat, kan medföra driftsfördelar som bl.a. kan omfatta direkta inbesparingar genom att minska energikonsumtionen, begränsa avfallet till ett minimum

Minskade utsläpp från sjöfarten bör vara ett angeläget mål för gemenskapen och medlemsstaterna. När det gäller svaveldioxidutsläppen kan detta uppnås genom att minska svavelhalten i bunkerolja eller genom att utrusta fartygen med avgasreningssystem. Åtgärderna för att minska kväveoxidutsläppen omfattar användning av katalysatorer, avgasåterföring, vatten/bränsle-emulsion och munstycken för minskade kväveoxidutsläpp. En annan åtgärd som kan även studeras är införandet av differentierade sjöfartsavgifter på basen av miljökriterier inom ramen för offentliga bestämmelser. Dessutom bör medlemsstaterna ratificera den nya bilaga VI till konventionen rörande förhindrande av havsföroreningar från fartyg från 1997 (MARPOL) så fort som möjligt.

7.2. Säkerhetsfördelar

Kommissionen har undersökt den relativa säkerheten inom sjöfarten jämfört med andra transportsätt.³⁰ I undersökningen framkom det att uppgifter om sjöfartsolyckor i viss mån finns tillgänglig på internationell nivå, men att uppgifterna om olyckor i europeiska farvatten och orsakerna till dessa är otillräckliga.

Enligt Europeiska transportsäkerhetsrådet utgör dödsfall i vägtrafiken 96 % procent av alla dödsfall i transportolyckor. Medan antalet dödsfall i vägtrafiken i EU för närvarande uppgår till ungefär 40 000 per år och antalet dödsfall vad gäller tågpassagerare uppgår till ungefär 115 per år (medeltal för år 1990-96) har COST 301-undersökningen och Europeiska transportsäkerhetsrådet uppskattat att antalet dödsfall i de europeiska farvattnen uppgår till i medeltal 140 per år³¹.

Europeiska transportsäkerhetsrådet har också uppskattat att dödstalet för sjötransporter (inbegripet besättningar) är 1,4 döda per 100 miljoner passagerarkilometer. Motsvarande siffra för vägtransporter är 100 döda och för järnvägstransporter 40 döda.³²

7.2.1. Ytterligare åtgärder

I Europeiska transportsäkerhetsrådet och kommissionens undersökning fastställs att det finns ett behov av bättre statistik om dödsfall inom sjöfarten och en databas för hela EU. Särskild statistik om dödsfall och fartyg som gått under till sjöss samt orsakerna till dessa olyckor i de europeiska farvattnen skulle underlätta övervakningen av hur effektiva de nuvarande säkerhetsåtgärderna är och bedömningen av om nya åtgärder behövs. Dessutom skulle det främja uppfattningen om att närsjöfarten är säker. Kommissionen kommer att undersöka om gällande EU-lagstiftning bör ändras för att tillgodose dessa behov.

och främja en effektivare användning av material och resurser. Ett sådant certifikat skulle kunna utgöra en del av rederiernas marknadsföringsstrategier för att visa att åtgärder vidtagits för att minska miljöriskerna.

³⁰ The Relative Safety of Maritime Transport, december 1998. Analys av ARTEMIS Information Management S.arl. (Luxembourg) för Eurostat och generaldirektoratet för transport (GD VII).

³¹ I hela världen miste i genomsnitt 709 personer livet per år mellan 1990 och 1996 (Källa: 'World Casualty Statistics' utgiven av Lloyds Register).

³² Uppskattningen för sjötransporter grundas på 100 miljoner passagerare som går ombord i europeiska hamnar för genomsnittlig resa på 100 km. Uppgifterna för väg- och järnvägstransporter är hämtade från 'EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook', oktober 1998, GD VII och Eurostat.

8. FÖRBÄTTRAD INTEGRATION AV NÄRSJÖFARTEN I DE INTERMODALA TRANSPORTKEDJORNA

Sjötransport betraktas i allmänhet inte som ett transportsätt som är väl integrerat i den allmänna transportkedjan i Europa med undantag av vissa europeiska länder eller regioner, inbegripet öar, som utgör en naturlig marknad för närsjöfart främst p.g.a. deras geografiska läge.

8.1. Närsjöfarten måste ingå i all intermodal planering

Kommissionen antog 1997 ett meddelande om intermodalitet³³. Meddelandet syftar till att utveckla en ram för att kombinera och integrera fördelarna med de olika transportsätten i sömlösa, kundanpassade dörr-till-dörr-tjänster. Med intermodalitet siktar man även på att bättre integrera transporter i leveransledens logistik och management. Samtrafik och driftskompatibilitet utgör viktiga begrepp vad gäller intermodalitet eftersom de är en förutsättning för en väl fungerande logistik.

För att en reguljär närsjöfartslinje skall vara bärkraftig krävs en avsevärd volym för att ge ett fördelaktigt kapacitetsutnyttjande³⁴. Det är nödvändigt för närsjöfarten att dra till sig större volymer genom att förbättra den logistiska organisationen, servicenivån, turtätheten³⁵, regelbundenheten³⁶, nätverket³⁷ och möjligheten till inköp av tjänsten på ett ställe för att kunna erbjuda management och prissättning av hela transportkedjan från dörr till dörr, precis som när det gäller vägtransporter. Närsjöfartssektorn kan inte uppnå detta på egen hand utan behöver partner som kan utföra transportsträckan på land eller som är beredda på att använda närsjöfarten för en stor del av transportsträckan i stället för att använda landtransporter.

Enskilda logistiklösningar är i allmänhet specifika från fall till fall, men ramvillkoren förblir desamma. Nya logistiska koncept kan utvecklas genom forsknings- och utvecklingsverksamhet och genom genomförbarhetsstudier och företagsstrategier. På så sätt kan en mängd olika

³³ Meddelande från kommissionen om intermodalitet och intermodal godstransport i Europeiska unionen - Godstransport på systemnivå - Strategier och åtgärder för att förbättra effektivitet, tjänster och hållbarhet, KOM(97)243 slutlig, 29.5.1997.

³⁴ Enligt en nyligen utförd genomförbarhetsstudie kan ett genomsnittligt kapacitetsutnyttjande på 51 % för ett ro-ro-fartyg på 4000 tdwt som går i reguljärtrafik en gång i veckan mellan norra Sverige och Tyskland utgöra den kritiska punkten för lönsamhet. Den kritiska punkten beror dock på flera faktorer, t.ex. fraktpriset, fasta och rörliga kostnader. Fraktpriset i studien är avsevärt mycket lägre än motsvarande fraktpris för vägtransporter. De rörliga kostnaderna inbegriper transportsträckor på land mellan landterminaler och hamnar (SeaCombi – A Feasibility Study in Combined Transport between EU Arctic and Continent, INGUN AB, Malmö, december 1998).

³⁵ I den marknadsundersökning om Atlantbågen som genomförts av MDS France påstås att endast en minoritet av befraktarna skulle använda en turtäthet på en gång i veckan medan en majoritet skulle använda en turtäthet på tre gånger i veckan (The Development of Short Sea Liner Services: Constraints, utkast för GD VII utarbetat av MDS France, maj 1998).

³⁶ Enligt SeaCombi-studien måste stränga krav ställas på tidtabeller och seglingslistor. Jämfört med lastbilsindustrins dagliga turtäthet och dess stora flexibilitet är det mycket viktigt att linjetrafiken håller sin turtäthet med en reguljär tidtabell enligt angivna tider.

³⁷ Enligt MDS France kan täta turer mellan vissa regioner inte alltid bära sig. En sammanföring av ett flertal regioner i ett nätverk skulle dock kunna ge lönsamhet (ATNET - Development of Short Sea Liner Services, slutrapport från MDS France, december 1998).

modeller göras tillgängliga för enskilda närsjöfartsföretag som kan granska dem och använda dem enligt de egna behoven.

Även om marknaderna för närsjöfarten och vägtransporter är delvis olika kan närsjöfarten fortfarande vara konkurrenskraftig inom ett stort marknadssegment. Detta segment bör även bli större om dragningskraften för transportsättet vad gäller kortare sträckor skulle kunna förbättras. Tyvärr har utvecklingen varit den motsatta och den genomsnittliga transportsträckan för ett ton gods inom närsjöfarten har ökat med 65 km från 1990 till 1996. Ett mål för utvecklingen av närsjöfarten bör vara att minska det tröskelvärde för transportavståndet som krävs för att göra närsjöfarten konkurrenskraftig, t.ex. genom att integrera transportsättet på ett effektivare sätt i de logistiska dörr-till-dörr-transportkedjorna.

Dessutom är det värt att notera att närsjöfarten och dess intermodala integration kan komma att kräva nya eller särskilt anpassade fartyg samt avancerade och flexibla fartygskonstruktioner vilket fortfarande faller under de europeiska varvens kompetensområde. Följaktligen kan närsjöfarten och europeisk varvsindustri förse varandra med nya marknadsmöjligheter.

8.2. Rekommenderade ytterligare åtgärder

En viktig aspekt när det gäller främjandet av närsjöfarten är en bättre integration i de intermodala transportkedjorna. Dessutom måste transportsättet i sig självt vara ett lönsamt alternativ för användarna genom att dörr-till-dörr-paketlösningar med hög servicenivå, regelbundenhet och turtäthet i en miljö präglad av "just-in-time"-logistik och med attraktiva kostnadsnivåer tillhandahålls³⁸. Det är i första hand upp till industrin själv att komma fram med sätt att uppnå detta på.

Samarbete med andra transportsätt i den logistiska kedjan och med avlastare och speditörer är också viktigt för att kunna tillhandahålla ett omfattande nätverk och dörr-till-dörr-tjänster till konkurrenskraftiga priser. Sålunda bör berörda industrier aktivt arbeta för ett sådant samarbete. En möjlig metod i detta sammanhang skulle kunna vara att man inför viktiga resultatindikatorer eller bästa praxis som omfattar de behov som alla berörda parter har.

Vid bedömningen av den hållbara utveckling inom närsjöfarten som avses i kapitel 6 bör även miljöeffekterna av den inledande och avslutande transportsträckan på land beaktas och när så är möjligt bör intermodalt samarbete med andra miljövänliga transportsätt prioriteras, t.ex. järnvägar och inre vattenvägar.

³⁸ I PACT-studien ATNET som utfördes av MDS France om närsjöfartens möjligheter vad gäller Atlantbågen påstås att närsjöfarten medger kostnads fördelar vad gäller container- och släptransport jämfört med vägtransport, vilket var fallet i elva av de tolv fallstudier som utfördes. Det verkar som att kostnads fördelarna ökar över längre transportsträckor. I studien påstås även att närsjöfarten kan vara konkurrenskraftig när det gäller snabbhet (t.ex. från norra Spanien till Förenade kungariket på 24 h med en hastighet av 22 knop). Enligt SeaCombi-studien kan närsjöfarten mellan norra Sverige och Tyskland vara 50 % billigare per TEU (från landterminal till landterminal) än vägtransporter.

9. UNDANRÖJANDE AV VISSA HINDER FÖR UTVECKLINGEN AV NÄRSJÖFARTEN

9.1. Motsvarar närsjöfartens image verkligheten?

Ett av de främsta hindren för utvecklingen av närsjöfarten verkar vara uppfattningen eller bilden att sjötransporter är ett ganska gammalmodigt, långsamt och invecklat transportsätt som främst kan användas för stora bulktransporter.

Enligt en färsk undersökning bland befraktare om de förhärskande kriterierna för val av transportbolag (serviceparametrar)³⁹ anses vägtransporter uppfylla kraven vad gäller transporttid, tillförlitlighet, flexibilitet, turtäthet och lastsäkerhet i hög grad. Järnvägstransporter uppfyller alla krav i medelhög grad med undantag av tillförlitligheten som anses uppfylla kravet i låg grad. Vad gäller närsjöfarten anses endast lastsäkerhetsfaktorn uppfyllas i hög grad. Kraven vad gäller transporttid, flexibilitet, turtäthet anses uppfyllas i låg grad och vad gäller tillförlitlighet i medelhög grad.

Närsjöfarten måste bli ett användbart alternativ. Det är först och främst upp till industrin att bevisa att närsjöfarten i verkligheten inte längre motsvarar dess gamla image. Närsjöfarten måste uppfylla - och uppfattas som att uppfylla - användarkraven vad gäller snabbhet (inbegripet hastigheten till sjöss), tillförlitlighet, flexibilitet, regelbundenhet, turtäthet, lastsäkerhet och attraktiva prisnivåer. Närsjöfarten bör skaffa sig en ny, modern dynamisk image som uppfyller serviceparametrarna och erbjuder dörr-till-dörr-tjänster. Denna image bör överföras till transportanvändarna så att de kan göra motiverade val av transportsätt grundade på fakta i stället för på en förlegad image.

I två av EU:s medlemsstater (Nederländerna och Grekland) har informationskontor för närsjöfarten upprättats för att sprida mer information om tillgängliga tjänster. Liknande åtgärder övervägs för närvarande i två andra medlemsstater (Belgien och Tyskland).

9.1.1. Rekommenderade ytterligare åtgärder

Förutom behovet att hålla kvar närsjöfarten på den politiska dagordningen måste mer information om den och dess potential spridas. Informationskampanjer som främjar en större medvetenhet om närsjöfarten kan få en betydande inverkan. Ett alternativ värt att beakta är upprättandet av en online-informationstjänst som tillhandahåller uppdaterad information om närsjötransporterna i hela Europa så att eventuella användare lätt kan få information om tillgängliga tjänster.

9.2. Dokumentation och administrativa förfaranden - en studie

Efter 1997 års lägesrapport om närsjöfarten⁴⁰ utfördes, på initiativ av kommissionen, en jämförande studie av dokumentation och administrativa förfaranden inom närsjöfarten och vägtransportsektorn⁴¹. Studien syftar till att fastställa om den dokumentation och de förfaranden

³⁹ PLS Consult, Danmark.

⁴⁰ SEK(97)877, 6.5.1997.

⁴¹ Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport ('CODISSART'), november 1998, Maritime Research Centre, Southampton Institute, Förenade kungariket.

som krävs ligger närsjöfarten till last samt om dessa påverkar valet av transportsätt. Studien syftar även till att fastställa lämpliga främjande åtgärder.

9.2.1. Resultat

I studien fastställdes dokumentationsflödena och förfarandena för flera handelskorridorer i Europa. Den dokumentation som krävdes för vägtransporter var i samtliga fall mindre omfattande än den för närsjöfarten. För fartygen handlar det om ett stort antal dokument för varje resa för att anmäla ankomst och avgång, fastställa fartygets säkerhet samt deklarerera och förtulla lasten. I studien konstateras dock att dokumentationen och förfarandena för närsjöfarten inte kan vara desamma som för vägtransporter. Detta beror främst på inneboende skillnader mellan de olika transportsätten, t.ex. eftersom fartyg ofta transporterar ett flertal försändelser som kräver separat dokumentation medan vägtransporterna ofta omfattar endast en försändelse. Vissa dokument tjäna ett dubbelt syfte, både kommersiellt och officiellt, som t.ex. fraktsedeln och konossementet, vilket innebär att inte alla dokumentationskrav kan hänföras endast till myndigheterna. Icke desto mindre bör det, enligt studien, vara möjligt att ytterligare standardisera dokument och förfaranden.

Transportdokumentationen handhas ofta av en mellanhand specialiserad på dokument och förfaranden, dvs. skeppsklareraren, eller, i särskilda fall, en tullklarare. Dessa tjänster syftar till att säkerställa att befraktarna inte belastas ytterligare och att dokumentationen och de administrativa förfaranden handhas under fartygets normala gång eller hamnvistelse, vilket framgår av de fall som undersöks i studien.

Fallstudierna visar också på att de dokumentationsformer som krävs och de förfaranden som tillämpas skiljer sig åt avsevärt mellan hamnar och medlemsstater. I vissa medlemsstater tillåts t.ex. inte att lasten lossas innan myndigheterna har varit ombord på fartyget, i andra kan lossningen påbörjas omedelbart. Antalet tullkontor verkar minska och i vissa hamnar finns inga tullkontor, trots att vissa dokument måste ges i original till tullen. En del medlemsstater kräver vissa dokument med en landsspecifik utformning. I vissa medlemsstater är ankomst- och avgångsformaliteter förenklade för sjötransporter inom EU. Användningen av elektroniskt datautbyte (EDI) befanns vara begränsad.

I studien konstateras att mängden dokument medför en inneboende börda för närsjöfarten som sådan och jämfört med vägtransporter. Det innebär ytterligare ett kostnadselement att anlita en mellanhand som tar hand om rutinbetonade förfaranden. Dokumentation och formaliteter skapar en förseningsrisk, men inga sådana förseningar skulle kunna påvisas inträffa regelbundet.

I studien dras slutsatsen att det inte finns belägg för att dokumentation och administrativa förfaranden i närsjöfarten påverkar valet av transportsätt.

9.2.2. Bedömning av resultaten

Kommissionen godtar slutsatsen i studien att dokument och förfaranden inte verkar, på grundval av tillgängligt material, påverka valet av transportsätt eller medföra täta förseningar. Även om alla typer av dokumentation och förfaranden skapar merarbete verkar detta inom sjöfartssektorn främst vara knutna till de inneboende aspekterna av detta transportsätt (t.ex. fartygssäkerhet, kontroll av förflyttningar). Närsjöfarten är administrativt sett ett komplicerat transportsätt, men dokumentationen och de administrativa förfarandena är en del av arbetsgången. Det särskilda mellanhandsyrket (skeppsklareraren) har uppkommit bl.a. för att ta

itu med dokumentation och förfaranden på kundernas vägnar och för att undvika onödiga förseningar. Ett svårare problem att lösa är den uppenbarligen spridda uppfattningen att närsjöfarten är ett transportsätt som omfattar orimlig byråkrati.

Enligt studien verkar likväl dokumentationskraven och de administrativa förfarandena variera markant inom EU. Medlemsstaterna kan frivilligt agera direkt för att uppnå en bättre harmonisering. Kommissionen har godtagit några av de rekommendationer som föreslås i studien och upprepar dem följaktligen nedan för de berörda parterna.

Slutsatsen i dokumentationsstudien diskuteras för närvarande inom kommissionen och med sjöfartsindustrin och medlemsstaterna. Eftersom detta var den första studien i sitt slag kommer kommissionen mot bakgrund av synpunkterna från berörda parter att överväga huruvida en andra liknande studie, mer detaljerad och inriktad på vissa frågor eller geografiska områden skulle vara användbar.

9.2.3. Rekommenderade ytterligare åtgärder

Ett flertal av EU:s medlemsstater godtar inte alla av IMO:s FAL-formulär⁴² för fartygs ankomst- och avgångsanmälan utan kräver att nationella formulär, som ibland liknar FAL-formulären, skall användas. EU:s medlemsstater bör beakta ett godkännande av en enhetlig uppsättning av ankomst- och avgångsanmälningsformulär som utgår från IMO:s FAL-formulär 1, 3, 4 och 5⁴³ när dessa formulär är tillämpliga.

I vissa medlemsstater går ett flertal myndigheter ombord på varje fartyg medan man i andra medlemsstater delegerat denna uppgift till en myndighet eller hamnmyndigheten eller skeppsklareraren. Medlemsstaterna uppmanas till att överväga om det vore möjligt och praktiskt genomförbart att endast en myndighet skulle gå ombord och om vissa uppgifter skulle kunna delegeras till hamnmyndigheten eller skeppsklareraren.

I vissa hamnar måste rapporteringsförfarandena vara slutförda innan lossningen av fartyget kan påbörjas. För att spara tid i hamnen och påskynda lossningen skulle kunna de berörda medlemsstaterna på nytt överväga sådana förfaranden.

Med hjälp av EDI kan mycket av pappersarbetet göras i elektronisk form med anpassade och harmoniserade förfaranden. Användningen av EDI bör utökas. Gemenskapen kommer även i fortsättningen att främja EDI genom forsknings- och utvecklingsverksamhet, transeuropeiska nät och andra åtgärder.

De berörda parterna skulle kunna överväga hur man kan överföra en ny, flexiblere image vad gäller närsjöfarten till kunderna, särskilt genom att inte belasta slutanvändaren av transportsättet med byråkrati.

I vissa fall krävs att fartyget gör ett stopp och avlämnar rapport till myndigheterna, även om fartyget endast passerar längs med en flod, vilket innebär en förlängning av transittiden och

⁴² IMO:s Konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (FAL), 1965.

⁴³ General declaration (formulär 1), ship's stores declaration (formulär 3), crew's effects declaration (formulär 4) och crew list (formulär 5).

ytterligare kostnader⁴⁴. Kommission uppmanar de berörda medlemsstaterna att främja flod-havstransporter genom att på nytt överväga detta rapporteringsförfarande.

9.3. Hamninfrastruktur och hamneffektivitet

Förseningar vad gäller lossning och ny lastning av fartyg i hamnar uppkommer främst p.g.a. avsaknad av lämplig infrastruktur och lämpliga landförbindelser samt p.g.a. ineffektivitet när det gäller godshanteringen (t.ex. är det stor skillnad på hanteringstiden för olika hamnar). Hamnkostnaderna kan i vissa fall vara oproportionerligt höga och de är inte alltid tydligt angivna. I vissa fall är betalning obligatoriskt för tjänster som inte används eller behövs (t.ex. ibland för lotsning eller bogsering). Dessutom är användning av lots obligatoriskt i vissa hamnar trots att befälhavaren är certifierad och kan utföra lotsning på egen hand.

Kommissionen antog 1997 en grönbok om hamnar och sjöfartens infrastruktur⁴⁵. Grönboken syftar inte till att upprätta en harmoniserad hamnpolitik i EU utan snarare till att bättre integrera hamnar i den intermodala transportkedjan. Den syftar även till att garantera fri och rättvis konkurrens i hamnar och mellan hamnar på lika villkor och i en konkurrenspräglad, kommersiell och avreglerad miljö.

Hamnarna bör på kommersiell grund tillhandahålla samma servicenivå till alla användare utan diskriminering. Vissa hamnsystem har utvecklats för att bättre tillgodose de behov som följer av närsjötransporter, t.ex. det avgörande behovet av förkortade tider för lossning och ny lastning av fartyg. Dessa system omfattar i synnerhet särskilda terminaler för närsjöfarten men även andra specialiserade tjänster som grundas på kommersiella aspekter vad gäller hamnen. I andra hamnar måste närsjöfarten emellertid konkurrera om hamnanläggningarna och då prioriteras oceangående fartyg, vilket innebär att osäkerhetsfaktorn kan inverka negativt på kvaliteten på "just-in-time" transporttjänster.

Införandet av ramar för bästa praxis skulle kunna göra det lättare för hamnarna att höja effektiviteten. Med sådana skulle man kunna identifiera välfungerande tekniska och driftsmässiga lösningar och information om lösningarna skulle kunna utbytas mellan hamnarna och kunderna, t.ex. närsjöfarten.

Hamnarna bör ses som intermodala knutpunkter på samma sätt som landterminalerna. Kommissionen lade 1997 fram ett förslag till ändring av riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN) för detta ändamål⁴⁶. Denna ändring skulle ge inlands- och kusthamnarna samt de intermodala terminalerna en ställning som knutpunkter för de olika transportsätten.

⁴⁴ T.ex. måste fartyg i flod-havstrafik på väg till eller från tyska hamnar vid Rhen stanna vid nederländska hamnar för att klara av vissa tullformaliteter trots att de endast passerar genom nederländskt territorium. Detta förfarande innebär förseningar och ytterligare kostnader (t.ex. hamnavgifter). De nederländska myndigheterna har nyligen meddelat kommissionen att de är villiga att prova en förenklad rapportering för att underlätta detta förfarande.

⁴⁵ KOM(97)678 slutlig, 10.12.1997.

⁴⁶ Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om ändring av beslut nr 1692/96/EG, vad gäller kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler samt projekt nr 8 i bilaga III, KOM(97)681 slutlig, 10.12.1997.

Genom den föreslagna ändringen betonas närsjöfartens ställning som ett huvudvillkor vid valet av de TEN-åtgärder som ska erhålla gemenskapsstöd. I de omarbetade kriterierna och specifikationerna för kusthamnar konstateras uttryckligen, *bl.a.*, att "följande [...] skall beaktas särskilt: Utveckling av närsjöfarten och sjöfarten på hav och inre vattenvägar, inklusive nödvändig infrastruktur".

9.3.1. Rekommenderade ytterligare åtgärder

Hamnarna bör, inom ramen för de kommersiella principerna, aktivt överväga hur de behov som närsjötransporterna medför bäst kan tillgodoses. Detta skulle kunna uppnås genom att i synnerhet tillhandahålla specialiserade närsjöfartsterminaler och -tjänster. Hamnarna bör även överväga hur deras effektivitet skulle kunna förbättras när det gäller hanteringen av modern "just-in-time" logistik i närsjöfarten.

Hamnarna bör även överväga om de skulle kunna förbättra sin prestanda genom att studera effektiva drift- och administrationssystem i andra hamnar och genom att upprätta ramar för insamling av information om bästa praxis och informationsutbyte med andra hamnar och kunderna.

Kravet på att alltid använda lots i vissa hamnar bör ses över i synnerhet när det gäller befälhavare som certifierats för att utföra lotsningen på egen hand.

10. NÄRSJÖFARTEN BÖR FRÄMJAS PÅ ALLA NIVÅER

10.1. Arbete på nationell och regional nivå

10.1.1. Rundabordskonferenser och närsjöfartens kontaktpersoner

Rundabordskonferenser om närsjöfarten och motsvarande strukturer för samråd har upprättats eller håller på att upprättas i de flesta medlemsstater med kust. Dessa utgör forum där praktiska problem som påverkar närsjöfarten och hamnarna kan identifieras, diskuteras och lösas. Mötesfrekvensen varierar från en gång i månaden till två eller tre gånger om året. Kommissionen understödjer sjöfartsindustrins ansträngningar, särskilt när det gäller närsjöfartsgruppen inom ramen för europeiska sjöfartsindustrins forum⁴⁷, för att utveckla dessa rundabordskonferenser.

Alla medlemsstater med kust och Norge⁴⁸ har utsett kontaktpersoner ("kontaktpersoner för närsjöfarten") i de nationella förvaltningarna. Dessa kontaktpersoner samarbetar med rundabordskonferenserna, främjar närsjöfarten på nationell nivå och skapar kontaktpunkter för kommissionen.

⁴⁷ Europeiska sjöfartsindustrins forum, som upprättades 1992, samlar representanter från hela sjöfartsindustrin samt beslutsfattare från medlemsstaterna, Europeiska kommissionen och Europaparlamentet. Det utgör ett forum för utvecklingen av en strategisk dagordning för sjöfarten och bistås av grupper bestående av fackmän. Närsjöfartsgruppen inom ramen för europeiska sjöfartsindustrins forum behandlar alla relevanta frågor och utarbetar strategiska åtgärder i samarbete med Europeiska kommissionen och industrierna själva.

⁴⁸ Genom Gemensamma EES-kommitténs beslut nr 35/98 av den 30 april 1998 läggs rådets resolution av den 11 mars 1996 om närsjöfart till EES-avtalet, EGT L 310, 19.11.1998, s. 22.

Ett seminarium arrangerades gemensamt av ovannämnda när sjöfartsgrupp och kommissionen i februari 1999 i Bilbao. Seminariet bidrog till att samordna rundabordskonferensernas arbete och var inriktat på praktiska initiativ för att främja när sjöfarten. Ett första informellt möte för kontaktpersonerna ägde rum inom ramen för seminariet.

10.1.1.1. Rekommenderade ytterligare åtgärder

Rundabordskonferenserna bör hållas regelbundet för att resultaten skall komma alla berörda parter till godo. Utöver uppgiften som informationskälla i den egna medlemsstaten och för kommission bör kontaktpersonerna ingå i ett kontaktnät mellan de nationella myndigheterna för att diskutera idéer, utbyta information om bästa praxis och hitta sätt att främja när sjöfarten på. Kommissionen avser att utveckla detta nätverk tillsammans med kontaktpersonerna och när sjöfartsgruppen samt även arrangera ytterligare möten för kontaktpersonerna för att främja samarbetet.

10.1.2. Regionalt samarbete

Europa-Medelhavspartnerskapet antogs vid konferensen i Barcelona i november 1995. I arbetsprogrammet som är bifogat till Barcelonadeklarationen konstateras att samarbetet på transportområdet kommer att koncentreras till upprättandet av ett effektivt transportsystem som omfattar flera transportsätt både i luften och till sjöss i Medelhavsområdet. För att genomföra detta program antog kommissionen i januari 1998 ett meddelande om Europa-Medelhavspartnerskapet i transportsektorn⁴⁹. I meddelandet beskrivs möjligheten att upprätta arbetsgruppen "Europa-Medelhavsområdets transportforum" för att behandla frågor som avser transportområdet Medelhavet/europeiska kontinenten. När sjöfarten omfattas av arbetsprogrammet för detta forum som sammanträdde första gången i mars 1999.

I Östersjöområdet finns det t.ex. två grupper⁵⁰ som samordnas av kommissionen och som består av representanter från alla länder som angränsar Östersjön. Dessa grupper diskuterar utvecklingen av hamnarna och sjötransporterna.

Europeiska rådet i Wien mottog i december 1998 tacksamt en interimrapport från kommissionen om den nordliga dimensionen av Europeiska unionen. I rapporten fastställs vissa rekommendationer, *bl.a.* om en utveckling av transportinfrastrukturen genom de transeuropeiska näten (TEN) i Nordeuropa inom ramen för befintliga avtalsförhållanden, finansiella instrument och regionala organisationer.

I december 1998 arrangerade kommissionen ett seminarium i Bryssel om hamnformaliteter och tullförfaranden i Svartahavsregionen för att klargöra situationen vad gäller passagerartrafik och godtransport i de hamnar som ligger i det pan-europeiska transportområdet vid Svarta havet.

⁴⁹ Meddelande från kommissionen om Europa-Medelhavspartnerskapet i transportsektorn, KOM(98)7 slutlig, 16.1.1998.

⁵⁰ Co-ordination Committee for the Memorandum of Understanding on Information and Studies Relating to the Development and Operations of Baltic Ports och Co-ordination Committee for the Guidelines for a Common Work Programme Concerning Waterborne Transport in the Baltic Sea Region.

10.2. Projekt som erhåller gemenskapsstöd

10.2.1. Forskning och teknisk utveckling (Fjärde ramprogrammet)

Närsjöfarten var ett huvudtema i delen om sjötransporter i det särskilda forskningsprogrammet för transport inom ramen för Fjärde ramprogrammet inom forskning och teknisk utveckling⁵¹.

Genomförandet av projekt inom ramen för forskning och teknisk utveckling har övervakats genom en samordnad åtgärd vad gäller närsjöfarten. Det främsta syftet med åtgärden har varit att bidra till en förbättrad samordning mellan nationell forskning och forskning inom EU genom öppenhet och spridning av FoTU-resultaten. Den samordnade åtgärden har utgjort grunden för upprättandet av nät mellan medlemsstaterna, forskarna och industrin.

Utöver förteckningen över nationell forskning och forskning inom EU om närsjöfartsområdet har den samordnade åtgärden tillhandahållit information om befintliga FoTU-behov. En arbetsgrupp för statistik har nyligen upprättats i syfte att erhålla en bättre gemensam bedömning av multimodala handelsflöden i Europa.

De senaste åren har den största tonvikten lagts på ett mer omfattande offentliggörande av FoTU-resultaten. Avsikten har varit att underlätta utnyttjande, överföring och spridning av tillgänglig teknik och tillgängliga verktyg för så många parter och eventuella slutanvändare som möjligt genom att använda moderna hjälpmedel som t.ex. Internet, temanätverk, seminarier och publikationer.

Huvudområdena för FoTU-arbetet och de hittills uppnådda resultaten vad gäller närsjöfarten inom ramen för Fjärde ramprogrammet anges mer ingående i bilaga III.

Femte ramprogrammet har redan inletts och omfattar följande två särskilda nyckelåtgärder vad gäller närsjöfarten: "Ett hållbart system för rörlighet och intermodalitet" och "Landtransport och marinteknik".⁵²

10.2.2. Närsjöfartsprojekt inom ramen för pilotåtgärder för kombinerade transporter (Pilot Actions for Combined Transport, PACT)

Närsjöfartsprojekt har erhållit understöd mellan 1995 och 1998 inom ramen för pilotåtgärder för kombinerade transporter (Pilot Actions for Combined Transport, PACT), ett gemenskapsprogram för att främja innovativa åtgärder som förbättrar kombinerade transporters konkurrenskraft. Dessa projekt beskrivs i bilaga IV. PACT-reglerna ändrades 1997 och tillåter nu att projekt om omfattar en transportsträcka på vattenvägar kan erhålla stöd på samma grund

⁵¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1110/94/EG av den 26 april 1994 om det fjärde ramprogrammet för Europeiska gemenskapens verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration (1994-1998), EGT L 126, 18.5.1994, s.1.

⁵² Europaparlamentets och rådets beslut nr 182/1999/EG av den 22 december 1998 om femte ramprogrammet för Europeiska gemenskapens verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration (1998-2002), EGT L 26, 1.2.1999, s. 1.

som projekt som omfattar andra transportsätt⁵³. Närsjöfartsprojekt kommer även i fortsättningen att erhålla stöd inom ramen för PACT.

10.2.3. Hamnprojekt i det transeuropeiska transportnätet

I Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG⁵⁴ fastställs riktlinjerna för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet (Trans-European Transport Network, TEN-T). Riktlinjerna omfattar kriterier för utveckling av hamnar och för val av samt stöd till hamnar och hamnrelaterade projekt av gemensamt intresse. Främjandet av närsjöfarten är ett av de kriterier som skall användas i denna process. Under 1997 och 1998 erhöll 18 studier beträffande hamnrelaterade projekt stöd genom TEN-T, vilket även gagnade närsjöfarten.

10.2.4. Samfinansierade genomförbarhetsstudier

Kommissionen har, från fall till fall, inom ramen för de allmänna transportbudgetanslagen understött ett antal genomförbarhetsstudier vad gäller närsjöfarten, med ett bidrag som inte överstigit 50 % av den totala kostnaden för varje studie. Bilaga V omfattar en sammanfattande tabell över sådana studier. Denna typ av understöd från kommissionen motiverades tidigare med begränsningar i det ursprungliga PACT-programmet vad gäller finansieringen av närsjöfartsprojekt. Eftersom PACT-reglerna har ändrats samfinansieras nuförtiden genomförbarhetsstudierna normalt inom ramen för PACT.

10.2.5. Stöd- och utvecklingsprogrammet för Medelhavsländerna, Meda

Eftersom sjötransporterna, och i synnerhet närsjöfarten, är helt avgörande för Europa-Medelhavspartnerskapet godkände Med-kommittén i november 1997 elva regionala maritima projekt för finansiering av gemenskapens finansiella instrument Meda⁵⁵. Syftet med projektpaketet är att utveckla sjötransporterna och hamnarna, å ena sidan, och att förbättra sjösäkerheten och miljöskyddet, å andra sidan. Paketet rör i hög grad närsjöfarten.

10.2.6. Europeiska regionala utvecklingsfonden och Interreg II C

I kommissionens meddelande om sammanhållning och transport⁵⁶ föreslås att Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) och sammanhållningsfonden skulle kunna främja ökade

⁵³ Jfr rådets förordning (EG) nr 2196/98 av den 1 oktober 1998 om beviljande av ekonomiskt stöd från gemenskapen till nyskapande åtgärder för att främja kombinerade transporter, EGT L 277, 14.10.1998, s. 1.

⁵⁴ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1, rättelse i L 15, 17.1.1997, s. 1.

⁵⁵ Rådets förordning (EG) nr 1488/96 av den 23 juli 1996 om finansiella och tekniska stödåtgärder (Meda) för reformering av ekonomiska och sociala strukturer inom ramen för partnerskapet mellan Europa och Medelhavsområdet, EGT L 189, 30.7.1996, s. 1, rättelse i EGT L 255, 9.10.1996, s. 24 och EGT L 187, 1.7.1998, s. 56.

⁵⁶ Meddelande från kommissionen - Sammanhållning och transport, KOM(98)806 slutlig, 14.1.1999.

investeringar i sjötransportsektorn för att beakta miljöaspekterna. Detta syfte har även tagits med i de nya riktlinjerna för utarbetandet av framtida ERUF-program⁵⁷.

I det europeiska projektet för fysisk utveckling (European Spatial Development Perspective), som håller på att utarbetas gemensamt av medlemsstaterna och kommissionen, betonas dessutom de möjligheter som närsjöfart samt även intermodal och kombinerad transport erbjuder.

Genom sin åtgärd Interreg II C⁵⁸, främjar ERUF ett gränsöverskridande samarbete, både vad gäller regioner och länder, för att uppnå mer hållbara och effektivare transportsystem. Genom vissa program inom ramen för Interreg II C finansieras särskilda projekt för utvecklingen av närsjöfarten i EU:s regioner. Detta arbete bör få en fortsättning med den kommande åtgärden Interreg III under år 2000-2006.

* * * * *

⁵⁷ Arbetsdokument från kommissionen: Strukturfonderna och samordningen med sammanhållningsfonden - Utkast till riktlinjer för programmen för perioden 2000-06, 3.2.1999.

⁵⁸ Gemenskapsinitiativet Interreg om gränsöverskridande samarbete för fysisk planering.

BILAGA I: SAMMANFATTNING AV REKOMMENDERADE YTTERLIGARE ÅTGÄRDER

- 1) Att aktivt arbeta för en miljövänligare och säkrare sjöfart och därigenom dra nytta av hållbarhet och säkerhet, så att dessa aspekter kan användas som kriterier i företagsstrategier. Dessutom bör medlemsstaterna ratificera den nya bilaga VI till MARPOL 1997 så snart som möjligt.

Ansvarig för åtgärden: Alla berörda parter.

- 2) Att aktivt arbeta för att närsjöfarten skall integreras i de intermodala transportkedjorna. Att göra närsjöfarten till ett lönsamt alternativ för användarna genom att tillhandahålla kundanpassade dörr-till-dörr-paketlösningar med en hög servicenivå, regelbundenhet och turtäthet i en miljö präglad av just-in-time-logistik.

Ansvarig för åtgärden: Huvudsakligen näringslivet, men när det gäller att fastställa ramvillkoren, även medlemsstaterna och kommissionen.

- 3) Att aktivt söka samarbete mellan olika transportsätt och olika aktörer i logistikhanteringen av leveransleden för att kunna erbjuda omfattande dörr-till-dörr-tjänster med inköp på ett ställe. Ett möjligt första tillvägagångssätt skulle kunna vara att införa viktiga resultatindikatorer eller bästa praxis som omfattar behoven hos samtliga berörda parter.

Ansvarig för åtgärden: Den berörda industrin.

- 4) Närsjöfarten kan, när så är möjligt, överväga att prioritera ett samarbete med mer miljövänliga transportsätt i den intermodala kedjan.

Ansvarig för åtgärden: Den berörda industrin.

- 5) Att sprida mer information om närsjöfart och de tjänster den kan erbjuda. Att engagera befintliga och framtida rundabordskonferenser och kontaktpersoner i medlemsstaterna för denna verksamhet. Att överväga att t.ex. inrätta en online-informationstjänst på internet som tillhandahåller aktuell information om närsjöfartstjänster.

Ansvarig för åtgärden: Alla berörda parter.

- 6) Att närsjöfartens behov i högre grad uppmärksammas när kommersiella beslut om hamnpolitiken tas. För hamnarna bör det särskilt övervägas att upprätta specialiserade närsjöfartsterminaler med särskilda anläggningar och att tillhandahålla närsjöfartstjänster.

Ansvarig för åtgärden: Hamnarna.

- 7) Att öka hamnarnas effektivitet för att ta hänsyn till de krav som det moderna just-in-time-systemet ställer på närsjöfarten.

Ansvarig för åtgärden: Hamnarna i samarbete med andra berörda parter.

- 8) Att införa ramar för att identifiera bästa praxis i hamnar och göra den informationen tillgänglig för hamnarna och deras kunder.

Ansvarig för åtgärden: Hamnarna.

- 9) Att på nytt utvärdera kravet i vissa hamnar att alltid använda lots.

Ansvarig för åtgärden: Medlemsstaterna och hamnarna.

- 10) Att införa eller aktivt fortsätta med det regelbundna arbetet med rundabordskonferenser eller motsvarande arrangemang för närsjöfart. Kontaktpersonerna i medlemsstaterna bör ingå i ett informationsnät och ett samarbetsforum i gemenskapen.

Ansvarig för åtgärden: Alla berörda parter.

- 11) Att fortsätta att granska beräkningen av infrastrukturkostnader och principen om kostnadstäckning baserad på samma principer i alla transportsätt, inbegripet närsjöfart (rekommendation av en medlemsstat som godkänts av kommissionen).⁵⁹

Ansvarig för åtgärden: Kommissionen i samarbete med medlemsstaterna.

Särskilda rekommendationer om dokumentation och administrativa förfaranden

- 12) Att överväga att godkänna en enhetlig uppsättning formulär för fartygens ankomst och avgång som baseras på IMO FAL formulär 1, 3, 4 och 5 där så är tillämpligt.

Ansvarig för åtgärden: De berörda medlemsstaterna.

- 13) Att överväga, där så är möjligt och praktiskt genomförbart, att endast en myndighet går ombord på fartyget eller om vissa uppgifter kan delegeras till hamnmyndigheten eller fartygets skeppsklarerare.

Ansvarig för åtgärden: De berörda medlemsstaterna.

- 14) Att sträva efter att ett fartyg skall tillåtas att börja lossa omedelbart efter ankomsten utan krav på att först slutföra rapporteringsförfarandena.

Ansvarig för åtgärden: De berörda medlemsstaterna.

- 15) Att öka EDI-användningen i närsjöfarten.

Ansvarig för åtgärden: Alla berörda parter.

- 16) Att aktivt överväga sätt som inte belastar transportanvändarna med byråkrati som uppstår från dokumentation och förfaranden som är förbundna med närsjöfart.

Ansvarig för åtgärden: Alla berörda parter.

- 17) Att förenkla eller avskaffa rapporteringsplikten för ett närsjöfartsfartyg när det endast befinner sig på genomresa längs en flod.

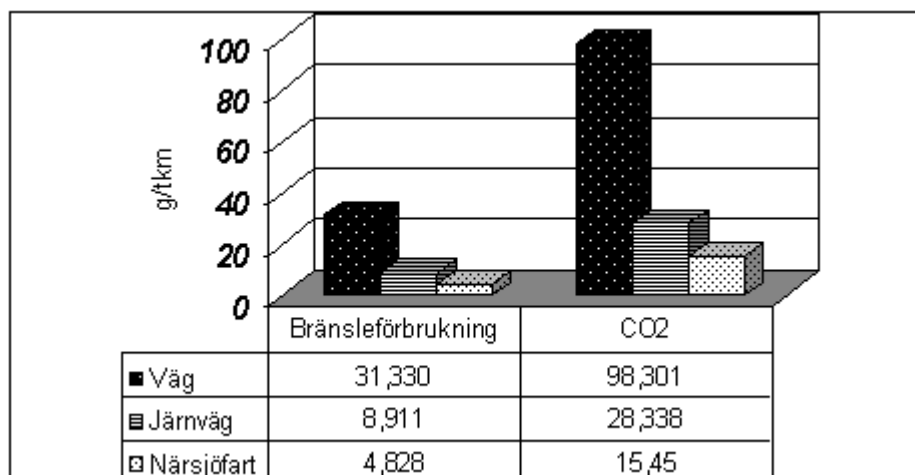
- 18) *Ansvarig för åtgärden:* De berörda medlemsstaterna.

* * * * *

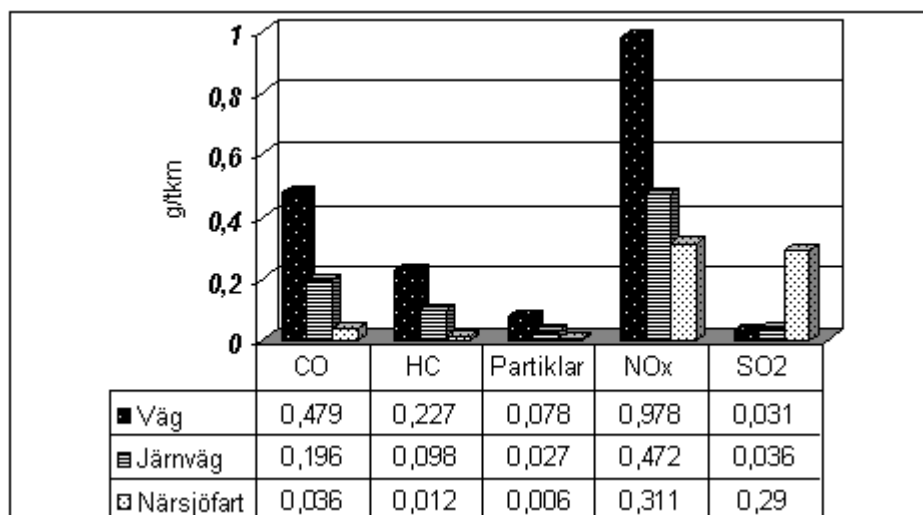
⁵⁹ Granskningen kan även inbegripa närsjöfartskedjan dörr-till-dörr för att utvärdera om kostnaden för hela kedjan, inbegripet transportsträckan på land, skall spegla de låga externa kostnaderna för närsjöfart.

BILAGA II: MILJÖINDIKATORER

Följande beräkningar har sammanställts⁶⁰ med stöd av kommissionen (Eurostat) och de grundar sig på ett antal antaganden som anges nedan.



Figur 1: Beräknad genomsnittlig bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp för väg, järnväg och närsjöfart i gram/tonkilometer.



Figur 2: Beräknade genomsnittliga utsläpp av koloxid, kolväte, partiklar, kväveoxider, svaveldioxid från vägtransporter, järnvägstransporter och närsjöfart i gram/tonkilometer.

⁶⁰ Kommissionen tackar Institutet för Energiteknik vid Danmarks Tekniska Universitet och Laboratoriet för tillämpad termodynamik vid Aristoteles-universitetet i Grekland för tillhandahållandet av grundläggande data och beräkningar.

Följande grundläggande antaganden används i beräkningarna:

Väg: Kategorier för fordonsvikt: 5,5-36 ton. Typiska hastigheter: landsvägar 50 km/h, motorvägar 80 km/h (utsläppsfaktorerna beror på hastigheten). Lastkapacitet: (Fordonsbruttovikt-1,5921)/1,3228. Belastningsfaktorer 50 % och 100 %. Lägre värmevärde för diesel: 42,5 MJ/kg. Diesels svavelhalt 0,0005 kg/kg. Utsläppsfaktorer för ett 36 tons fordon som är lastat till 100 % (COPERT-metodik). Bränsleförbrukning: 350,908. Koldioxid: 1101,007. Kolmonoxid: 2,151. Flyktiga organiska föreningar (kolväte): 0,858. Partiklar: 0,564. Kväveoxider: 13,590 och svaveldioxid: 0,351 g/km.

Järnväg: Tågets bruttovikt: 250-2500 t. Andel av tåget som är tillgänglig för frakt per massa: 0,6. Lastningsfaktorer 65 % och 100 %. Lägre värmevärde för diesel: 42,5 MJ/kg. Energiförbrukning: $EC=15,313 \cdot \text{bruttovikt}^{-0,6489}$ MJ/tkm. Utsläppsfaktorer: Koldioxid: 3,18. Kolmonoxid: 0,022. Kolväte: 0,011. Partiklar: 0,003. Kväveoxider 0,053 och svaveldioxid 0,004 g/g diesel.

Närsjöfart: Container- och bulkfartyg i kategorier om 5 000 - 10 000 gt. Genomsnittlig hastighet 19,09 (containerfartyg) och 14,32 (bulkfartyg) knop. Andel av dräktigheten som är tillgänglig för frakt: 0,95. Typiska lastningsfaktorer 65 % och 100 % för containerfartyg och 50 % och 100 % för bulkfartyg. Energiförbrukning (ton per dag) för containerfartyg: $EC=8,0552+0,00235 \cdot GT$ och för bulkfartyg $EC=0,9724+0,0019 \cdot GT$. Faktor för förmodad minskning av energiförbrukning vid ballastdrift: 0,8. Bränslets svavelhalt 3 %. Utsläppsfaktorer: Koldioxid: 3,2. Kolmonoxid: 0,0074. Kolväte: 0,0024. Partiklar: 0,0012. Kväveoxider: 0,0645 (antagande en 50/50-uppdelning mellan medelvarviga och lågvarviga dieselmotorer). Svaveldioxid: 0,06 g/g förbrukat bränsle.

Kommissionen tar gärna emot kommentarer från de berörda parterna om metoden för att beräkna sjöfartens miljöprestanda och beräkningar av faktiska utsläpp.

* * * * *

BILAGA III

Del 1: NÄRSJÖFARTEN I DET SÄRSKILDA FORSKNINGSPROGRAMMET FÖR TRANSPORT I FJÄRDE RAMPROGRAMMET OM FORSKNING OCH UTVECKLING

En viktig del av FoTU-projekten om närsjöfart i fjärde ramprogrammet var förbättringen av de direkta informations- och kommunikationsförbindelserna mellan de olika deltagarna i transportkedjan (t.ex. BOPCom, MARNET, 3SNET, PROSIT och INFOLOG). De viktigaste resultaten hittills har varit att utveckla möjligheter för att koppla ihop olika transportapplikationssystem för att förbättra informationsflödet och informationshanteringen och transporterens effektivitet. De lösningar som har utvecklats har demonstrerats och godkänts för ett antal applikationer (t.ex. fraktbokning, transportordrar och anmälan av farlig frakt) i olika europeiska regioner. Man håller på att utveckla verktyg för beslutsstöd för de olika transportaktörerna (t.ex. ett mäklarsystem för närsjöfarten så att tillgång och efterfrågan vad gäller transporter finjusteras och bättre överensstämmer med varandra). Utvecklingsarbetena omfattar även integration av informationssystem i AEI (Automatic Equipment Identification) och tillämpningar för godsspårning.

En annan viktig aspekt var att förbättra effektiviteten för hamnar som fungerar som gränssnitt mellan land- och sjötransport, genom en grundlig analys av problem och flaskhalsar i hamnar på administrativa, organisatoriska och informationsbaserade nivåer samt att utveckla nya strategier för att förbättra hamn/fartygs-gränssnittet (dvs. EUROBORDER, SPHERE, INTRASEAS och IPSI). De hittills viktigaste insatserna har varit en strukturerad kartläggning av hamnförfaranden, inbegripet utvecklingen av simuleringsmodeller och utprovning av dessa för ett antal europeiska hamnar för att mäta prestandan och också för att utvärdera möjliga scenarier för drift och organisation av hamnar. Ytterligare nyckelinsatser är den begreppsmässiga utformningen av nya lasthanteringssystem och fartygskoncept och deras integrering i den allmänna driften.

Ett annat arbetsområde omfattade den snabba utvecklingen av snabba transporter på vattenvägar. I projekten EMMA och FASS togs detta ämne upp, både ur ekonomisk och säkerhetsmässig synvinkel. Resultaten har hittills omfattat en djupgående analys av marknadspotentialen och kraven avseende teknik, infrastruktur, servicenivå och driftskostnader och den kommersiella lönsamheten för potentiella snabba frakttjänster på vattenvägar. Bland hittills uppnådda resultat kan nämnas en första utvärdering av de krav som håller på att utvecklas för höghastighetsfartyg avseende säkerhet, navigering och utbildning av operatörerna.

Undersökningen av nya möjliga handelslinjer för närsjöfart och sätt att förbättra förbindelserna med europeiska transportkedjor och marknader (t.ex. INSPIRE och ARCDEV) var ett annat viktigt område. De viktigaste resultaten hittills har varit en forskningsresa i full skala - i samarbete med ryssarna - till nordpolsområdet för att demonstrera den tekniska och ekonomiska genomförbarheten av ett transportsystem som används året runt och som är i stand att förbinda det energirika Sibirien med Europa och EU-marknaderna.

Utvecklandet av en svart låda för last som en sidoeffekt av den svarta lådan för sjöfart är ett viktigt nytt arbetsområde. Den svarta lådan för last är avsedd för spårning av fartyg och last och för att tillhandahålla omfattande och säker information för att underlätta de administrativa förfarandena i framtiden.

* * * * *

Del 2: NÄRSJÖFARTEN I DE ÖVRIGA AV KOMMISSIONENS FORSKNINGSPROGRAM I FJÄRDE RAMPROGRAMMET FÖR FORSKNING OCH UTVECKLING

Vid slutet av tredje ramprogrammet 1994, påbörjade kommissionen - i Brite/Euram-programmet (industri- och materialteknik) - den målinriktade forskningsverksamheten (Targeted Research Action, TRA). Projektet Nytt fartygskoncept inom ramen för närsjöfarten ('New Ship Concept in the Framework of Short Sea Shipping', TRA NESS) - omfattade sju gemenskapsstödda FoTU-projekt. Det inrättades som målstyrd, sektoröverskridande och tvärvetenskaplig tillämpad forskning för närsjöfartsmarknaden. Tekniken för en snabb och stor katamaran med s-effekt för passagerare och frakt är nu tillgänglig för att användas i den växande sektorn för snabba färjor.

I Brite/Euram-programmet i fjärde ramprogrammet stöddes direkt och indirekt FoTU-verksamhet genom finansiering av FoTU-projekt med kostnadsdelning och skapandet av sex temanät som tar upp frågor som handlar om närsjöfart.

Bland projekt som handlar om närsjöfart i Brite/Euram-programmet kan nämnas följande:

- Kappel-konceptet för framdrivning av fartyg vilket förbättrar energieffektiviteten och minskar miljöpåverkan.
- Utvecklingen av ett datorbaserat system för förbättrad sjöduglighet och fartygskonstruktion.
- Avancerade metoder för att förutsäga våginducerad belastning för höghastighetsfartyg.
- Uppsamling och evakuering av passagerare.
- Modeller för driftsäkerhet och integritet samt tillgängligheten av fartygets maskinsystem.
- Bärplansteknologi, hydrodynamik och aerodynamik.
- Förbättrad fartygskonstruktion för sjösäkerhet: extrema belastningar och hydrostatisk koppling.
- Design för konstruktionssäkerhet med extrem belastning.
- Ett gemensamt europeiskt koncept för fartyg för de inre vattenvägarna.

Följande sex pågående temanät stöds av gemenskapens FoTU-program:

Temanät nr 1: MARNET CFD - Beräkningar för vätskedynamik för sjöfartsindustrin (Computational Fluid Dynamics for the Marine Industry) - syftar till att utveckla och integrera teknik för sjöbaserade tillämpningar som tillhandahåller lämpliga verktyg för ett tidigt konstruktionsskede för analys av kraft, framdrivning, sjöduglighet, vågbelastning, marin aerodynamik samt fartygs- och off-shore-säkerhet.

Temanät nr 2: PRODIS - Produktutveckling och innovation i skeppsbyggnad (Product Development and Innovation in Shipbuilding) syftar till att utveckla lönsam teknik som hänför sig både till öppen sjö och farvatten utan restriktioner i sjöfart mellan kontinenterna och i polarsjöfart och för kustsjöfart eller sjöfart i trånga farvatten, närsjöfart eller trafikering av inre vattenvägar.

Temanät nr 3: MARPOWER - Koncept för avancerade marina maskinsystem med låga föroreningar och hög effektivitet (Concepts of Advanced Marine Machinery Systems with Low Pollution and High Efficiency) - undersöker nya lönsamma tekniska lösningar och koncept för dieselmotorer och gasturbiner med låg/medelhög hastighet som huvudsaklig driftkälla för fartyg för att drastiskt minska de totala utsläppen från motorer, särskilt vad gäller utsläpp av kväveoxider och partiklar.

Temanät nr 4: SAFER EURORO DESIGN FOR SAFETY - Ett integrerat tillvägagångssätt för säkra europeisk konstruktion av roro-färjor (An Integrated Approach to Safe European RoRo Ferry Design) – har det strategiska målet att underlätta utvecklingen av formaliserade konstruktionsmetoder för säkrare fartyg genom att främja ett integrerat tillvägagångssätt som kopplar samman ‘beteendeförutsägelse’, ‘riskbedömning’ och olika ‘konstruktionsaktiviteter’.

Temanät nr 5: TRESHIP - Teknik för minskad miljöpåverkan av fartyg (Technologies for Reduced Environmental Impact from Ships) - syftar till att främja metoder för livscykelutvärdering av miljöeffekterna och konstruktionsmetoder för att förbättra koncepten för miljövänliga fartyg.

Temanät nr 6: T- NETS - Nytt koncept och ny teknik för sjötransporten i nästa århundrade (New Concept and Technologies for the Next Century Maritime Transport) – syftar till att samordna följande åtta gemenskapsstödda projekt inom områdena konstruktion, produktion och drift för säkrare, effektivare, mer miljövänliga och användarvänliga fartyg inbegripet avancerad teknik för hantering av containrar:

- Säker färd och navigering (Safe passage and navigation, SPAN).
- Beräkningar för vätskedynamik i processen för fartygskonstruktion (Computational fluid dynamic in the ship-design process, CALYPSO).
- Koncept för transport och lastning av containrar (Concept for transportation and loading of containers, CONTROL-C).
- Stadstransport med "vattenbussar" med låg miljöpåverkan (Low impact urban transport water omnibus, LIUTO).
- Utmattningsbaserade konstruktionsregler för tillämpning av högvärdigt stål i fartyg (Fatigue-based design rules for the application of high-tensile steels in ships, FATHTS).
- Formell säkerhetsutvärdering av höghastighetsfartyg (Formal safety assessment of high-speed craft, FSA-HSC).
- Miljövänliga bottenfärger (Environmentally compatible anti-fouling coatings, CAMELLIA).
- Anpassningsbar styrning av marinmotorer (Adaptive control of marine engines, ACME).

* * * * *

BILAGA IV: PROJEKT AVSEENDE NÄRSJÖFART SOM STÖDS GENOM PILOTÅTGÄRDerna FÖR KOMBINERAD TRANSPORT (PACT) MELLAN 1995 OCH 1998

1. Avslutade projekt

Projekt för terminaldrift i Åbo hamn

Pilotverksamheten pågick från 1996 till 1997 och syftade till att förbättra de multimodala terminalanläggningarna i Åbo hamn (Finland) för driften av en järnvägsfärja (av SeaRail) mellan Åbo och Stockholm. Projektet syftade också till att öka attraktionskraften för järnvägstransport och multimodal transport för transittrafik till Ryssland.

I projektet ingick ett nytt datorsystem som omfattade praktiskt taget alla driftsuppgifter i godsterminalen och hanteringen av tågagnarna. Med datorsystemet kan nu kundernas lagerförteckning och händelser erhållas direkt och uppdaterade, och kunderna kan underrättas direkt om lastförflyttningar. Behandlingstiden föll med 80 % jämfört med den tidigare manuella metoden.

2. Pågående projekt

a. Terminaltrailer-projektet

Det första faset i projektet omfattade Trelleborgs hamn och operatörer från Sverige, Tyskland och Italien. Det syftade till att öka den intermodala marknadsdelen mellan Norge/Sverige och Italien via färjelinjen Trelleborg-Rostock genom att använda innovativa terminaltrailer för en effektivare hantering av växelflak och containrar.

Första faset började 1996 och avslutades 1997. Tack vare projektet har flexibiliteten ökat, hanteringen har blivit lättare, lastning och lossning har blivit snabbare och styrförmågan har förbättrats. Transportvolymerna för terminaltrailer och färjornas kapacitetsutnyttjande har ökat.

I andra faset kommer den kommersiella lönsamheten att ytterligare testas. Hamnarna i Trelleborg, Rostock och Lübeck är omlastningsanläggningar för en multimodal järnvägs-/fartygstrafik från Sverige till Tyskland och Italien som påbörjades 1997 och som använder dessa terminaltrailer.

b. Hamnen i Dunkerque

Detta projekt påbörjades 1996 och är nu i sin andra fas. Det syftar till att utveckla en ny kombinerad transporttjänst med nyheten att den kombinerar flod- och havstransport. Transport på pråmar används på ruten från Lille till Dunkerque och matartrafik i närsjöfart på linjen Dunkerque-Antwerpen-Rotterdam-Felixstowe-Le Havre. Väg- och järnvägstransporter integrerades också i konceptet.

I sin första fas som avslutades 1997 uppfylldes projektets mål avseende sjöfartsdelen genom att det årliga målet om 10 000 TEU förflyttat från vägtransport till sjötransport överstegs. En av partnererna inrättade också liknande förbindelser på andra rutter och med andra partner.

c. Intermodal sjötrafik mellan Nederländerna och Ryssland

Detta projekt omfattar upprättandet och driften av en rutt för roro-färjor mellan Moerdijk (Nederländerna) och St. Petersburg (Ryssland) med två avgångar per vecka. Initiativet togs av rederiet Czar Peter Lines (NL) och lanserades 1997. Syftet med projektet är att erbjuda ett pålitligt och konkurrenskraftigt intermodalt dörr-till-dörr-alternativ för transport av trailrar och växelflak från Nederländerna, Belgien och Frankrike till Ryssland. En nydanande egenskap är användningen av ett nyligen utvecklat 13,6 m travbart växelflak som för närvarande är den största intermodala enheten bland containrarna. Fördelarna med projektet omfattar en inbesparing av 2-3 dagar jämfört med vägtransport, minskade transportkostnader och ökad lastsäkerhet.

d. Intermodal sjötrafik mellan La Rochelle/Le Havre/Rotterdam

Denna intermodala tjänst lanserades 1997 av European Feeder Lines. Volymen för potentiell frakt omkring La Rochelle är betydande. Huvuddelen av trafiken går från eller passerar genom Le Havre, Antwerpen och Rotterdam. De hamnanläggningar på franska atlantkusten som är förbundna med det effektiva landtransportnätet erbjuder ett sätt att undvika långa vägtransporter genom starkt trafikerade områden i Nordeuropa. Tjänsten nådde inte riktigt upp till sin målvolym på omkring 10 000 TEU under första driftsåret.

Denna verksamhet har belyst några av de hinder som denna typ av projekt kan råka ut för, som t.ex. att anläggningarna i de viktigaste hamnarna inte är tillräckligt anpassade för när sjöfart avseende både service och pris.

e. Intermodal sjötrafik mellan Irland och Frankrike med järnvägsförbindelser till Italien

Projektet påbörjades 1997. Det omfattar transport av containrar, växelflak och påhängsvagnar mellan Irland och Italien. P&O Transcontinental är den ledande partnern och andra irländska och brittiska företag är också inblandade. Driftsåtgärder omfattar utvecklingen av skytteltrafik på järnväg mellan Cherbourg och Novara och en sjöfartstjänst som förbinder Rosslare eller Dublin med Cherbourg. Nydanande aspekter inbegriper skapandet av en integrerad intermodal transportkedja. Genom projektet får kunderna information i realtid om var fraktenheterna befinner sig. Man siktar på att 75 % av det årliga antalet intermodala enheter mellan Irland och Italien skall transporteras genom denna tjänst 1999.

3. Valda projekt under 1998

Urvalsförfarandet för PACT 1998 omfattade flera nya sjöfartsprojekt. Det rör sig om en intermodal när sjöfartslinje Italien–Frankrike–Irland–Danmark med snabba roro-fartyg, en sjö/flod-containerlinje med kustfartyg från Zeebrugge till Duisburg och en sjö-järnvägslinje från centrala Spanien genom Bilbaos hamn till Tyskland.

Utvalda genomförbarhetsstudier omfattar en väg/sjö-linje från Skottland till Nederländerna, en väg/sjö-linje Portugal–Nederländerna och en inre vattenvägar/sjö-transport av pappersrullar i kassetter mellan Sverige/Finland och Tyskland/Förenade kungariket.

* * * * *

BILAGA V: GENOMFÖRBARHETSSTUDIER VAD GÄLLER NÄRSJÖFART SOM STÖDS AV GD VII GENOM SAMFINANSIERING

(normalt 50 % av den totala kostnaden för studien).

Projekt	Huvudentreprenör/ associerade partner	Mål	Resultat	Begynnelsedatum/ slutdatum
Projekt nr 1 Upprättande av sjö-flod-förbindelser mellan portugisiska hamnar och Duisburg	Europeiska utvecklingscentret för navigering på inre vattenvägar (European Development Centre for Inland Navigation), Duisburg (EBD) / Portugisiska institutet för forskning inom sjöfarten (IPIMAR)	Studien syftade till att analysera strukturen för sjö/flod-transportförbindelser mellan Portugal (hamnen i Setúbal) och Tyskland (inlandshamnen i Duisburg) och till att göra en uppskattning av den last som det är möjligt att flytta. I studien utvärderades prognoser för transporttillväxten och konkurrensläget för transporter på vattenvägar på ovannämnda rutt. Studien omfattade en marknadsanalys och en analys av alla möjligheter för att förbättra attraktionskraften för sjö-flod-sjöfart, t.ex. att snabbare fartyg används eller att containrar och fartygsutrustning anpassas.	I rapporten drogs slutsatsen att det under gällande marknadsvillkor inte fanns tillräckligt med potentiell frakt för att motivera ett stort fartyg för sjö-flodtransport, vilket är den enda typen av fartyg som tids- och kostnadsmässigt skulle vara lönsamt. Detta gällde även om tjänsten utvidgades till att omfatta anlöp i spanska hamnar. Man förutspådde dock att en sådan tjänst kan bli lönsam på lång sikt eftersom en betydande ökning i godsvolymen beräknas till år 2010. Detaljerade jämförelser visar att sjö-flodtransporter klarar sig bra gentemot vägtransporter vad gäller kostnader men dåligt vad gäller tidsaspekter.	februari 1996 / september 1997.
Projekt nr 2 Integrerad närsjöfarts-transportkedja mellan hamnarna i Antwerpen, Rouen och Tilbury	Westerlund Corporation	I projektet granskades den eventuella lönsamheten för en ny roro-tjänst för att transportera skogsprodukter mellan hamnarna.	I studien konstaterades det att det inte fanns tillräckligt med frakt för att motivera en ny linje under gällande marknadsvillkor. Viktiga hänsynstaganden var de relativt korta vägvärdanden och den låga kostnaden för vägtransporter.	maj 1996/juni 1997.

<p>Projekt nr 3</p> <p>Förbättring av närsjöfarts-linjer mellan hamnarna i Bilbao och Rotterdam</p>	<p>Bilbao hamn / Baskiens offentliga myndigheter, Rotterdams hamnmyndighet, Nederländernas regering, Rotterdams hamnindustriförening och privata företag i Rotterdam.</p>	<p>Studien var en uppföljning till en överenskommelse som undertecknades i maj 1995 mellan de två hamnarna med syftet att förbättra närsjöfartsförbindelserna mellan hamnarna samt att främja kunskapsutbyte. Målen med studien var följande: Att uppnå en hållbar tillväxt av närsjöfarten mellan Rotterdam och Bilbao. Att få näringslivet engagerat för att uppnå en konkurrenskraftig närsjöfart. Att analysera kritiska aspekter samt att fastställa de nödvändiga åtgärderna och främja deras genomförande.</p>	<p>Det gjordes en mycket omfattande marknadsanalys där man kom fram till följande huvudslutsatser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potentiellt kan 3 100 349 ton under nuvarande villkor transporteras med närsjöfart. Högst 10 % av denna mängd transporterades redan till havs. - För närvarande är närsjöfarten kostnadsmässigt mer konkurrenskraftig än vägtransporter inom en radie av 170 km från både Bilbao och Rotterdam för 40-fots-containerar och inom en radie av 250 km för 20-fots-containerar. - På medellång sikt är det möjligt att minska kostnaden för hela närsjöfartskedjan med 14,5 %. Detta kan betyda att det område inom vilket närsjöfarten är konkurrenskraftigare mer än fördubblas. - Det område där kostnaderna främst kan minskas är den nuvarande ineffektiva organisationen av inlandstransporter till och från hamnen i Bilbao. 	<p>augusti 1996/ oktober 1997.</p>
---	---	---	---	--

<p>Projekt nr 4</p> <p>Undersökning av marknads-potentialen för närsjöfartslinjer "Tyska nordsjökusten - de nordiska länderna/västra och södra Europa"</p>	<p>Intermodala europeiska logistikcentret (Intermodal European Logistic Centre) / Regeringen i Niedersachsen, Institutet för sjöfartsekonomi och logistik (Institute of Shipping economy and Logistics) samt flera EG-rederier.</p>	<p>Målet var att minska andelen långväga vägtransporter som går genom Centraleuropa. Projektet fokuserade på tre huvudlinjer: trafiken mellan Skandinavien och Tyskland, transittrafiken mellan Skandinavien och västra/södra Europa samt trafiken mellan Nordtyskland och västra/södra Europa. Projektet skulle genomföras genom en integrerad transporttjänst och genom att använda moderna logistik- och telekommunikationssystem.</p>	<p>Det slutliga målet med att inrätta en intermodal logistiktjänst uppnåddes inte, trots kontakter med näringslivet genom seminarier, undersökningar, tillhandahållande av relevanta kostnadsuppgifter till potentiella kunder etc. Man kom fram till att det var möjligt att flytta 1,7 miljoner ton gods mellan Nordtyskland och Spanien, 535 000 ton mellan Nordtyskland och Belgien, 600 000 ton mellan Nordtyskland och Frankrike och 135 000 ton mellan Nordtyskland och Portugal.</p> <p>En undersökning visade att befraktarna ansåg tidsåtgången för sjötransporten vara det största hindret.</p>	<p>oktober 1995/ juli 1997.</p>
<p>Projekt nr 5</p> <p>Genomförbarhetsstudie för att upprätta ett närsjöfartsnät för godsbefordran i Östersjön (Balt-Net)</p>	<p>Transportcentret i Padborg /Hamnen i Vasa (Finland), Hamnen i Pärnu (Estland), Voru kommun (Estland), Baltiska fiskberedningsanläggningen (Kolobrzeg, Polen), Hamnen i Aabenraa (Danmark), Hamnen i Karlskrona (Sverige), Hamnen i Karlshamn (Sverige).</p>	<p>Projektets syfte är att upprätta ett nät av partner i Östersjö-området som delar intresset för att upprätta ett gemensamt nät för frakthantering. Genom marknadsundersökningar kommer huvudmarknaderna för tjänsterna att identifieras. Syftet är att locka nya kunder/användare till befintliga färjeförbindelser och fraktrutter samt att utveckla nya förbindelser. I projektet kommer också de nödvändiga investeringarna i de berörda hamnarna identifieras för att göra dem effektivare.</p>	<p>Ett nät har upprättats som förbinder de flesta av de ursprungliga partnererna. Detta samarbete och de marknadsanalyser som har företagits har underlättat upprättandet av två nya linjer, en ökning i kapaciteten av två befintliga linjer och påbörjandet av ny infrastrukturutveckling i fyra av de berörda hamnarna.</p>	<p>november 1996/ maj 1998.</p>

* * * * *