



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.7.2006
KOM(2006) 380 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**Midtvejsevaluering af programmet til fremme af nærskibsfarten
[KOM(2003) 155 endelig]**

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

1. SAGSFORLØB:

Som nævnt i midtvejsevalueringen af hvidbogen fra 2001¹ spiller nærskibsfarten en central rolle med hensyn til dels at sikre bæredygtig mobilitet, dels at bidrage til at opfylde andre målsætninger, som f.eks. at afhjælpe trafikpropper og begrænse miljøbelastningen. Nærskibsfarten er en integreret del af logistikkæden i Europas transportsystem, som omtalt i Kommissionens meddelelse om fragtlogistik².

I Kommissionens meddelelse fra 1999 om nærskibsfarten³ blev hindringerne for udviklingen af denne transportmåde analyseret, og der blev opfordret til at anvende en dør-til-dør-tilgang med "one-stop-forvaltningsshopper".

I juni 2002 holdt EU-trafikministrene et uformelt møde i Gijón (Spanien) om nærskibsfart. Efter dette møde udarbejdede Kommissionen et program til fremme af nærskibsfarten⁴.

I 2004 forelagde Kommissionen en yderligere meddelelse om nærskibsfarten⁵, hvori der blev gjort status siden 1999. Den blev efterfulgt af et uformelt møde mellem EU-trafikministrene i juli 2004 i Amsterdam.

I januar 2006 blev der på en ministerkonference i Ljubljana (Slovenien) udarbejdet konklusioner vedrørende motorveje til søs.

Europa-Parlamentet har også ved flere lejligheder bekræftet sit engagement med hensyn til at fremme nærskibsfarten. Den seneste beslutning⁶ om dette emne er fra april 2005.

EU's politik om nærskibsfarten er helt i overensstemmelse med Lissabon-dagsordenen.

2. NÆRSKIBSFARTEN I FREMGANG

Nærskibsfarten har bibeholdt sin stilling som den eneste transportmåde, der kan udfordre den hurtige vækst inden for vejtransporten. Mellem 1995 og 2004 steg nærskibsfarten og dens resultater udtrykt i tonkilometer med 32 % i EU-25, mens det tilsvarende resultat for vejtransport steg med 35 %. Nærskibsfarten tegner sig for 39 % af samtlige tonkilometer i EU-25, mens vejtransporten udgør 44 %. Den tilsvarende andel for EU-15 er på 42 % for nærskibsfart og 44 % for vejtransport.

De data, der er til rådighed, viser, at det hurtigst voksende segment inden for nærskibsfarten fortsat udgøres af containerfragt med en gennemsnitlig årlig vækst på 8,8 % siden 2000.

¹ Keep Europe Moving – sustainable mobility for our continent, KOM(2006) 314 endelig (foreligger endnu ikke på dansk).

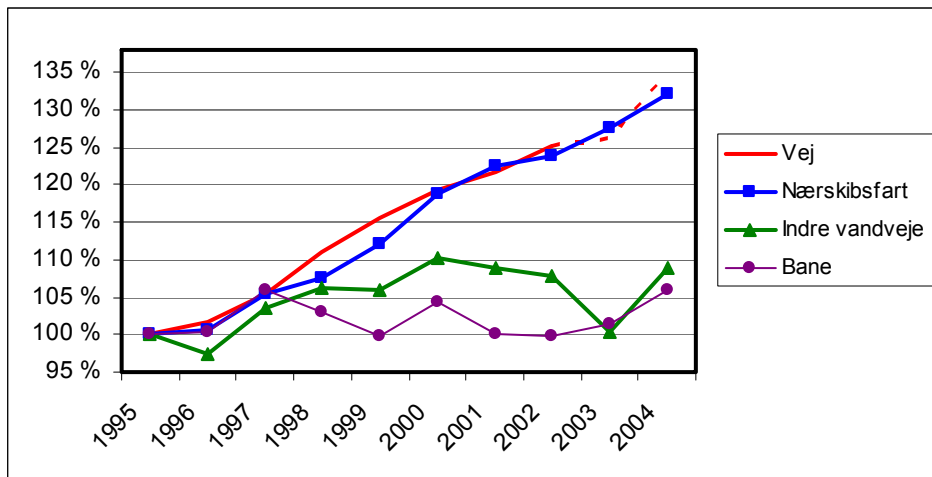
² Godslogistik i Europa - nøglen til bæredygtig mobilitet, KOM(2006) 336 endelig.

³ Udviklingen af Short Sea Shipping i Europa: Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde - Anden toårige situationsrapport, KOM(1999) 317 endelig.

⁴ Program til fremme af nærskibsfarten, KOM(2003) 155 endelig.

⁵ Meddelelse om nærskibsfart, KOM(2004) 453 endelig.

⁶ 2004/2161(INI).



Figur: Vækst i tonkilometer i procent for perioden 1995-2004, for vej, nærskibsfart, indre vandveje og bane (indeks 1995 = 100)⁷.

3. OVERVINDE HINDRINGER FOR UDVIKLINGEN AF NÆRSKIBSFARTEN

Der findes stadigvæk en række hindringer for en hurtigere udvikling af nærskibsfarten:

- Den er endnu ikke blevet fuldt integreret i den multimodale dør-til-dør-forsyningskæde.
- Den indebærer udviklede administrative procedurer.
- Den kræver større effektivitet i havnene og gode adgangsmuligheder i oplandet.

Programmet fra 2003 til fremme af nærskibsfart indeholdt 14 satsningsområder, der havde til formål at forbedre transportmådens effektivitet og overvinde hindringer for dens udvikling. Satsningsområderne blev opdelt i lovgivningsmæssige, tekniske og operationelle områder. I denne midtvejsevaluering bedømmes de fremskridt, der hidtil er opnået på disse områder, og der gives gode forslag til det videre forløb⁸.

⁷ Kilde: Eurostat, GD for Energi og Transport og 75 af de havne, der er medlem af Den europæiske havneorganisation (ESPO). En liste over disse havne kan ses i kapitel 1.2.4.14 i det vedlagte arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene. Kommissionen takker disse havne og ESPO for at have koordineret arbejdet.

Den stiplede del af linjen for vejtransport afspejler de store ændringer, der har fundet sted, i forbindelse med visse medlemsstaters indsamlingsmåde med hensyn til vejtransportdata for 2003 og 2004.

⁸ Kommissionen takker nærskibsfartens kontaktpunkter, de maritime erhverv og de nationale centre til fremme af nærskibsfarten (SPC'erne) for deres bidrag til dette dokument.

En nærmere redegørelse for, hvor langt man er nået i opfyldelsen af målsætningerne på de forskellige satsningsområder, findes i tillæg 2 i det vedlagte arbejdsdokument.

3.1. Lovgivningsmæssige satsningsområder

3.1.1. Direktivet⁹ om visse meldeformaliteter for skibe (IMO FAL¹⁰).

Gennemførelsen af direktivet i national ret er næsten færdig.

Kommissionen har gjort oplysninger om FAL-formularerne offentligt tilgængelige og har aktivt opfordret ikke-EU-lande til at følge EU's eksempel ved at acceptere internationalt godkendte IMO FAL-formularer i deres standardformat og –layout.

På det 32. møde i IMO FAL-udvalget i juli 2005 blev der vedtaget nogle tekniske ændringer til konventionen.

Satsningsområde nr. 1 i programmet til fremme af nærskibsfarten er næsten afsluttet. **Der vil fortsat blive foretaget opfølgning og udført tilsyn med området.**

Der skal fastsættes et nyt benchmark for at kunne bringe bilagene til direktivet i tråd med IMO-foranstaltningerne, der blev vedtaget på det 32. møde i FAL-udvalget – tidsfrist: 2007 (aktører: Kommissionen og medlemsstaterne).

3.1.2. Marco Polo

Støtteprogrammet Marco Polo¹¹ blev operationelt i 2003. I de første udvælgelsesrunder vedrørte ca. halvdelen af de godkendte projekter nærskibsfarten (hovedsageligt etablering af nye linjer eller udvidelse af de eksisterende).

I juli 2004 fremsatte Kommissionen et forslag om at udvide Marco Polo¹². Forslaget om Marco Polo II betød, at man fra 2007 kunne videreføre de projekter, der er støtteberettigede under det nuværende Marco Polo-program, men med et betydeligt større budget.

Det nye program udpeger motorveje til søs som et særligt nyt satsningsområde (se kapitel 3.1.4.). Dette satsningsområde skulle på sigt kunne formindske vejtrafikken på en given strækning ved at overføre godstransport på veje til nærskibsfart på motorveje til søs.

Satsningsområde nr. 2 i programmet til fremme af nærskibsfarten er halvvejs afsluttet. **Arbejdet vil fortsætte med at sikre anvendelsen af Marco Polo til fordel for nærskibsfarten indtil 2010 og derudover.**

3.1.3. Intermodale lasteenheder.

Den endelige vedtagelse af Kommissionens forslag til et direktiv om intermodale lasteenheder¹³ har endnu ikke fundet sted.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/6/EF af 18. februar 2002 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater, EFT L 67 af 9.3.2002, s. 31.

¹⁰ International Maritime Organisation's Facilitation Forms.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1382/2003 af 22. juli 2003 om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer ("Marco Polo-programmet"), EUT L 196 af 2.8.2003, s.1.

¹² Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om det andet Marco Polo-program om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer ("Marco Polo II"). KOM(2004) 478 endelig.

For satsningsområde nr. 3 i programmet til fremme af nærskibsfarten er der ikke sket fremskridt.

3.1.4. Motorveje til søs

Motorveje til søs er et vigtigt middel til at fremme nærskibsfarten.

Revisionen i april 2004 af Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T)¹⁴ indeholder et prioriteret projekt med fire områder med motorveje til søs. Deri drages også paralleller mellem motorveje til søs og Marco Polo ved at fastsætte en række kriterier, som f.eks. undgåelse af konkurrenceforvridning og krav om projektets fortsatte levedygtighed efter EU-støtteperioden.

I februar 2005 udarbejdede Kommissionen en vejledning¹⁵, der gør den praktiske anvendelse af de lovgivningsmæssige rammer nemmere.

Med henblik på TEN-T-finansiering via indkaldelsen af forslag 2005 blev der godkendt tre projekter, der støtter de regionale strategiske generalplaner for motorveje til søs – et for Østersøen, et for den europæiske vestkyst og et for Middelhavet.

Indførelsen af motorveje til søs forudsætter **partnerskab og samarbejde**. Det er af afgørende betydning for at opnå den **koncentration af godsstrømme**, som er nødvendig for, at motorveje til søs bliver levedygtige. Motorveje til søs foreslås af mindst to medlemsstater; de bør involvere både den offentlige og den private sektor og omfatte nærskibsfartsforbindelser.

Motorveje til søs handler også om **kvalitet**. Udover at der kræves en god infra- og suprastruktur i forbindelse med havne og gode forbindelser i oplandet, bør denne kvalitetstilgang udvides til også at omfatte administrative procedurer. Tilgangen kunne også omfatte tracking og tracing, en kvikskranke og procedurer i havne, der egner sig til den nødvendige høje frekvens i forbindelse med nærskibsfart.

Ud fra konklusionerne på ministerkonferencen i januar 2006 og de nye finansielle overslag for TEN-T er det fremover væsentligt, at medlemsstaterne giver den nødvendige prioritet til projekter vedrørende motorveje til søs.

Satsningsområde nr. 4 i programmet til fremme af nærskibsfarten, som fastlægger konceptet for motorveje til søs er nu helt afsluttet.

Der skal derfor fastsættes et nyt benchmark for at gøre de første motorveje til søs operationelle – tidsfrist: 2010 (aktører: Kommissionen, medlemsstaterne og erhvervslivet).

Kommissionen vil også undersøge, om konceptet ***bag motorveje til søs kan udvides til ud over TEN-T at omfatte et kvalitetsmærke for glimrende logistik inden for nærskibsfart – tidsfrist: 2007.***

¹³ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om intermodale lasteenheder, KOM(2003) 155 endelig; ændret ved KOM(2004) 361 endelig.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1.

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

3.1.5. Nærskibsfartens miljøpræstationer

Søtransport har en højere energieffektivitet end andre transportmåder og er generelt mindre skadelig for miljøet. En øget anvendelse af nærskibsfarten vil være i tråd med EU's miljøpolitikker og CO₂-målsætninger.

Ikke desto mindre er der klart behov for miljøforbedringer inden for søtransport, især med hensyn til SO_x, NO_x og partikler. Disse forbedringer haster for at kunne opretholde det "rene" image, som søtransport har, i en situation, hvor vejtransport bliver renere. Dog fører nærskibsfart stadigvæk over vejtransport, hvad angår de ydre samfunds- og miljømæssige indvirkninger som anført af det tematiske netværk for nærskibsfart (REALISE)¹⁶, når man tager hensyn til andet og mere end eksterne omkostninger, som f.eks. støj, ulykker og trafikpropper.

I juli 2005 tog Europa-Parlamentet og Rådet et betydningsfuldt skridt i retning af renere søtransport. De vedtog et direktiv¹⁷, som indfører en øvre værdi på 1,5 % for svovlindholdet i skibsbrændstoffer for Østersø-området (fra august 2006), Nordsøen og Den Engelske Kanal (planlagt til efteråret 2007)¹⁸. Den samme værdi vil gælde for alle passagerskibe i rutefart mellem EU-havne fra august 2006.

Satsningsområde nr. 5 i programmet til fremme af nærskibsfarten er halvvæjs afsluttet. ***Der vil fortsat blive ydet en indsats for at støtte Kommissionens overordnede miljøstrategi i retning af en mere miljøvenlig søtransport***, herunder foranstaltninger inden for forskning og teknologisk udvikling.

3.2. Tekniske satsningsområder

3.2.1. Vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart

Som anført i programmet fra 2003 til fremme af nærskibsfarten gennemførte Kommissionen høringer om vejledningen om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart¹⁹. Reaktionen på høringer syntes at fokusere på forskellige nationale, regionale og lokale anvendelser af EU's toldbestemmelser og på forenkede toldprocedurer. Den første del vedrørende EU's toldbestemmelser behandles i kapitel 3.2.3 nedenfor. Som opfølgning på den sidstnævnte del vedrørende forenkede procedurer forelagde Kommissionen i 2004 et arbejdsdokument²⁰ om "Bevilling til fast rutefart", som er en ordning godkendt af toldmyndighederne med det formål at fragte EU-varer mellem to medlemsstater med et minimum af formaliteter.

Endvidere har Kommissionen regelmæssigt ajourført den oprindelige vejledning (senest i januar 2004). Yderligere ajourføringer vil blive overvejet, når de nuværende forslag fra Kommissionen om modernisering af toldkodeksen er blevet vedtaget (se kapitel 3.2.3).

Satsningsområde nr. 6 i programmet til fremme af nærskibsfarten er indtil videre afsluttet. ***Arbejdet med at indkredse og behandle særlige emner vil fortsætte under satsningsområde 7 og 8*** (se kapitel 3.2.2 og 3.2.3)

¹⁶ Foranstaltning 3.3: Miljørigtige transportmuligheder.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/33/EF af 6. juli 2005 om ændring af direktiv 1999/32/EF med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer, EUT L 191 af 22.7.2005, s. 59.

¹⁸ Jf. "SO_x-emissionskontrolområder", der er udpeget i henhold til bilag VI til MARPOL 73/78.

¹⁹ Vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart, SEK(2002) 632.

²⁰ Forenkede toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart: "Bevilling til fast rutefart", SEK(2004) 333.

3.2.2. Identificering og fjernelse af hindringerne for, at nærskibsfarten kan få mere succes end i dag

Der er fortsat bred opbakning til at finde løsninger på de flaskehalse i forbindelse med dør-til-dør nærskibsfart, som er blevet udpeget, og det giver stadig konkrete resultater. I den forbindelse er et løbende samarbejde med medlemsstaterne og erhvervslivet af væsentlig betydning. Den oprindelige liste på 161 flaskehalse fra 2000 er nu reduceret til 35²¹. Der vil fortsat blive arbejdet på at fjerne de resterende flaskehalse. Identificeringen blev genoptaget i april 2005, for at man kan skaffe sig et aktuelt billede over situationen og få det udvidede EU med ind i arbejdet.

En række af de flaskehalse, der er fundet en løsning på, blev præsenteret i meddelelsen fra 2004 om nærskibsfart. I den forbindelse er der f.eks. fundet en løsning på følgende flaskehalse:

Det elektroniske format af Customs T2-formularen (eller tilsvarende) accepteres nu af Goole havn (UK). Det er ikke længere nødvendigt rent fysisk at rejse de godt 110 km til toldkontoret og tilbage igen for at fremvise en papirkopi.

I spanske havne kræver toldmyndighederne ikke længere **papirkopier af "declaración sumaria"** (svarer til et ladningsmanifest), men accepterer det i elektronisk format.

I Grækenland er det **ikke længere nødvendigt at oversætte ladningsmanifestet til græsk**, undtagen når det anvendes som en summarisk angivelse.

Endvidere er Kommissionen af den opfattelse, at det nu er endnu mere vigtigt end hidtil at koncentrere indsatsen om havnesektoren for at styrke havnenes rolle som knudepunkt i logistikkæden.

Satsningsområde nr. 7 i programmet til fremme af nærskibsfarten er mere end halvvejs afsluttet. **Der vil fortsat blive ydet en indsats for at finde en løsning på udpegede hindringer og fastslå, om der eksisterer yderligere hindringer, herunder også i de nye medlemsstater**, det gælder også hindringer inden for havnesektoren.

3.2.3. Indbyrdes tilnærmelse af anvendelsen på nationalt plan og datamatisering af Fællesskabets toldprocedurer

Som et første skridt i retning mod e-told har det nye it-baserede forsendelsessystem (NCTS) været i drift siden midten af 2003. I dette system erstatter elektroniske meddelelser den gamle papirprocedure ved godstransport i henhold til det administrative enhedsdokument (SAD).

I november 2005 forberedte Kommissionen en ny pakke med foranstaltninger²² med det formål at forenkle og strømline toldprocedurerne og etablere et system, som vil skabe et papirløst miljø for told og handel, og som omfatter sikkerhedsaspekter. Denne pakke består af

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

²² Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om EF-toldkodeksen (Moderniseret toldkodeks) KOM(2005) 608 endelig og Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om papirløse rammer for told og handel, KOM(2005) 609 endelig.

forslag til en moderniseret toldkodeks og til indførelse af e-told. Elektroniske erklæringer og meddelelser vil blive det normale og papirerklæringer snarere en undtagelse.

Fremtidige udviklinger som f.eks. de sporingssystemer (Long Range Identification and Tracking - LRIT), der anvender satellitkommunikation, kan være et yderligere skridt på vej mod et miljø, hvor både skibets rejse og varerne kan spores pålideligt og sikkert hele vejen, hvilket således formindsker behovet for individuelle kontrolforanstaltninger.

Derudover arbejder to kontaktgrupper²³ bestående af toldmyndigheder med at øge det praktiske samarbejde og koordineringen mellem toldmyndigheder i større EU-havne. Disse grupper behandler forskellige nationale, regionale og lokale anvendelser af EU's toldbestemmelser, fastlægger standarder og sigter mod at opnå en ensartet anvendelse af kontrolforanstaltningerne.

Satsningsområde nr. 8 i programmet til fremme af nærskibsfarten er mere end halvvejs afsluttet. ***Der vil fortsat blive ydet en indsats i toldmyndighedernes kontaktgrupper for at harmonisere nationale, regionale og lokale anvendelser.***

3.2.4. *Forskning og teknologisk udvikling*

Det tematiske netværk for nærskibsfart (REALISE)²⁴ afsluttede sit arbejde i slutningen af 2005. Det fokuserede på tre integrerede undersøgelser vedrørende statistik, miljø, og omkostninger ved nærskibsfart (se kapitel 3.1.5, 3.3.4 og 3.3.5).

Endvidere finder der andre forskningsaktiviteter sted, som har relevans for nærskibsfart. Disse vedrører *bl.a.* lavere emissioner fra skibe, nye skibstyper, motorer, motorveje til søs og lasthåndteringsudstyr i havne.

Satsningsområde nr. 9 i programmet til fremme af nærskibsfarten er mere end halvvejs afsluttet. ***Der vil fortsat blive ydet en indsats for at følge op på resultaterne under det femte rammeprogram, sikre gode resultater under det sjette rammeprogram og gennemføre en effektiv formidling. Nærskibsfart skal også være et prioriteret område under det syvende rammeprogram som en del af transport ad vandvejen (the waterborne platform).***

3.3. Satsningsområder af operationel art

3.3.1. *One-stop forvaltningshopper*

Pakken med foranstaltninger om told, som blev nævnt i kapitel 3.2.3, indeholder rammer for de oplysninger fra de økonomiske beslutningstagere, som skal deles mellem toldmyndighederne og andre instanser, der arbejder i grænseområderne, som f.eks. grænsekontrol, dyrlæger og miljømyndigheder. De økonomiske beslutningstagere vil kun skulle afgive oplysningen én gang ("kvikskranke"), og varerne vil blive kontrolleret af disse myndigheder samtidig og på det samme sted ("one-stop forvaltningsshop").

²³ RALFH omfatter de større havne i det nordlige EU og ODYSSUD de større havne i det sydlige EU.

²⁴ Jf. www.realise-sss.org.

Satsningsområde nr. 10 i programmet til fremme af nærskibsfarten er mere end halvvejs afsluttet. ***Der vil fortsat blive ydet en indsats for at fremme one-stop forvaltningshopperne (kvikskranke).***

3.3.2. Nærskibsfartens kontaktpunkter

Nærskibsfartens kontaktpunkter er repræsentanter for de nationale søfartsmyndigheder og ansvarlige for nærskibsfarten hos myndighederne. Kommissionen har til stadighed fremhævet deres betydningsfulde rolle i politikken om nærskibsfart og har holdt regelmæssige møder med dem for at udveksle oplysninger, drøfte motorveje til søs og finde løsninger på hindringer for udviklingen af nærskibsfarten (jf. kapitel 3.2.2). De fleste af de nye medlemsstater, de tiltrædende lande og kandidatlandene er hurtigt blevet inddraget i arbejdet med kontaktpunkterne.

Satsningsområde nr. 11 i programmet til fremme af nærskibsfarten er mere end halvvejs afsluttet. ***Arbejdet vil blive fortsat med regelmæssige møder for kontaktpunkterne for at sikre informationsstrømmen og sikre, at der opnås resultater***, herunder også i forbindelse med motorveje til søs.

3.3.3. Centre til fremme af nærskibsfarten (SPC'er)

Der findes i øjeblikket 21 SPC'er²⁵ i Europa. Disse centre drives af forretningsinteresser og rådgiver på neutral og upartisk vis om, hvordan man anvender nærskibsfarten, således at den opfylder transportbrugernes behov. De er stort set uafhængige af særlige interessegrupper og arbejder i overensstemmelse med EU's politik til fremme af nærskibsfart. De nationale centre har et netsamarbejde inden for det europæiske nærskibsfartsnetværk ESN (European Short Sea Network)²⁶, som tilbyder et fælles virtuelt redskab til fremme af nærskibsfarten i Europa. Kommissionen går stærkt ind for disse centre, støtter deres arbejde og netsamarbejde og forventer, at disse også i samme omfang støttes på nationalt plan.

I den seneste tid er én af opgaverne vokset i betydning i forbindelse med driften af disse SPC'er, nemlig udpegelsen og udarbejdelsen af løsninger på flaskehalse inden for nærskibsfart (jf. kapitel 3.2.2).

Kommissionen undersøger i øjeblikket, hvordan man kan fremme et bredere multimodalt koncept ud fra de eksisterende strukturer. En eventuel konkret mulighed er at udvide omfanget af fremme af nærskibsfart til at omfatte det multimodale aspekt i logistikkæderne på land.

Satsningsområde nr. 12 i programmet til fremme af nærskibsfarten er mere end halvvejs afsluttet. Arbejdet ***vil blive fortsat for at sikre, at SPC'erne fungerer godt, og at de får vejledning***. SPC'ernes ***geografiske dækning*** vil fortsat blive ***udvidet***. Bestræbelser på ***som minimum at sikre en mellemlang finansiel sikkerhed*** for SPC'erne vil også blive fortsat.

Det er nødvendigt at fastsætte et nyt benchmark for at kunne undersøge, om det er muligt at udvide SPC'ernes arbejdsområde til at omfatte fremme af det multimodale aspekt på land

²⁵ Belgien, Bulgarien, Kroatien, Cypern, Danmark, Finland, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Litauen, Malta, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Spanien, Sverige, Tyskland, Tyrkiet og Det Forenede Kongerige.

²⁶ Jf. www.shortsea.info.

og den dertil knyttede logistik i løbet af 3 år (aktører: SPC'erne, erhvervslivet, medlemsstaterne og Kommissionen).

3.3.4. Nærskibsfartens image

Ud fra oplysningerne fra de maritime erhverv og gennem ESN har bestræbelserne på at forbedre det generelle image for nærskibsfarten været vellykkede. Følgelig synes det overordnede image for denne transportmåde at have nået det niveau, der kendetegner et moderne og effektivt transportmiddel, der kan kombineres med andre logistikkæder.

Den fuldstændige integrering af nærskibsfarten i logistikkæderne skal dog stadigvæk forbedres. Derfor bør bestræbelserne med hensyn til at fremme transportmådens image nu fokusere på dette segment, hvilket også kan være en fordel for motorveje til søs. Befragtere, fragtejere, speditorer og vognmænd bør fortsat være vigtige målgrupper for kampagner, ligesom man bør sørge for at tiltrække unge til dette erhverv.

Kommissionen er af den opfattelse, at udveksling af god praksis (solstrålehistorier) er en vigtig måde at fremme nærskibsfarten på. Kommissionen har i fem år samlet solstrålehistorier fra nærskibsfarten, krydschecket dem med ESN og gjort historierne tilgængelige på internettet²⁷.

Det tematiske netværk for nærskibsfart (REALISE) undersøgte, hvorvidt dør-til-dør transportkæder, der involverer nærskibsfart, normalt er dyrere eller billigere end andre dør-til-dør transportkæder (som f.eks. unimodal vejtransport eller vej-/banetransport). Ud fra de til undersøgelsen indsamlede oplysninger var det ikke muligt at nå frem til en endegyldig konklusion. I stedet for kunne det noteres, at nærskibsfart som led i multimodale kæder er billigere - under anvendelse af mange europæiske korridorer og segmenter - end unimodale transportløsninger²⁸. Ikke desto mindre blev det i undersøgelsen påpeget, at den prismæssige konkurrencedygtighed alene ikke nødvendigvis er tilstrækkelig til at tilskynde til en væsentlig overflytning fra vejtransport til nærskibsfart. Andre forhold omfatter havnen og dens oplandsfunktioner og -tjenester (herunder tidsplan og pålidelighed), hvilket påvirker valg af transportmåde.

En yderligere undersøgelse af komparativ benchmarking i forbindelse med, hvordan transportmåderne indbyrdes klarer sig²⁹, resulterede i et første sæt sammenlignende indikatorer (bl.a. transportomkostninger, eksterne omkostninger, samlet tidsforbrug og fleksibilitet). Resultaterne tyder på, at valget for transportbrugerne står mellem lavere omkostninger eller højere hastighed. Nærskibsfart over lange distancer vil normalt vinde med hensyn til omkostninger, men tabe til vejtransport med hensyn til hastighed og fleksibilitet. En yderligere afgørende faktor for valg af transportmåde, nemlig pålidelighed, kan både opfyldes af nærskibsfart og vejtransport.

Satsningsområde nr. 13 i programmet til fremme af nærskibsfarten er mere end halvvejs afsluttet. **Bestræbelserne vil nu fokusere på at forbedre integreringen af nærskibsfarten i den multimodale logistikforsyningskæde**, herunder de dermed forbundne imageaspekter.

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

²⁸ Foranstaltning 4.3: "Multi-modal Meta Model Report"

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

3.3.5. Statistiske oplysninger

Rådets direktiv om maritime statistikker³⁰, som trådte i kraft i 2000, vil gradvist blive hovedkilden til data om nærskibsfart, når man dermed vil kunne tilvejebringe tilstrækkelige dataserier i tonkilometer til at kunne foretage analyser af tendenser.

Kommissionen har arbejdet på en model, som vil gøre det muligt at foretage kohærente sammenligninger mellem transportmåder ved at konvertere nærskibsfartens tonbaserede data til tonkilometer, der anvendes inden for andre transportmåder. Et første redskab er allerede ved at blive afprøvet i Eurostat. Det tematiske netværk for nærskibsfart (REALISE) bidrog til at finjustere resultaterne.

Satsningsområde nr. 14 i programmet til fremme af nærskibsfarten er næsten afsluttet. Kommissionen vil fortsat **arbejde med at tilvejebringe en enkelt, pålidelig statistisk kilde til data udtrykt i tonkilometer om nærskibsfart**. Den eksisterende konverteringsmodel skal yderligere finjusteres.

4. KONKLUSION

Programmet til fremme af nærskibsfart har vist sin berettigelse og styrket denne transportforms position i kombination med andre transportmåder og er mere end halvvejs afsluttet. Programmets satsningsområder synes at have behandlet de væsentligste problemer, som denne transportform står over for.

Målene for tre satsningsområder, som de blev forelagt i programmet af 2003 til fremme af nærskibsfart, er helt eller næsten opfyldt. Det drejer sig om IMO FAL, motorveje til søs og vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart. Der er fastsat nye mål med nye tidsfrister for de første to. Det tredje er blevet lagt sammen med andre satsningsområder, hvor målene endnu ikke er nået.

I visse tilfælde er der behov for at målrette satsningsområdet mere præcist end tidligere (yderligere integrering af nærskibsfarten i den logistiske forsyningskæde) eller tilføje et nyt mål (udvidelse af SPC'ernes anvendelsesområde til at omfatte landbaserede forsyningskæder).

Der er også behov for at fortsætte de separate bestræbelser inden for havnesektoren for at gøre nærskibsfarten mere effektiv og konkurrencedygtig i logistikkæden, end det er tilfældet i dag.

På nuværende tidspunkt synes de 14 satsningsområder, som programmet indførte, at have været de rigtige, og arbejdet i den forbindelse (hvad enten det er afsluttet, lige begyndt eller ændret undervejs) bør fortsættes med øget intensitet i samarbejde med medlemsstaterne, erhvervslivet og ESN.

³⁰ Rådets direktiv 95/64/EF af 8. december 1995 om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen, EFT L 320 af 30.12.1995, s. 25, som gennemført