

4.9 En ordning for handel med emissionsrettigheder gældende for den interne europæiske lufttransport vil ikke få samme konsekvenser for alle europæiske luftfartsselskaber. For det første vil indvirkningen på efterspørgslen variere stærkt på grund af forskelle i priselasticitet. Dernæst afhænger effekten af andelen af europæiske tjenester i luftfartsselskabets samlede produktion. Nogle har udtrykt bekymring for, at luftfartsselskaber, som kun i ringe grad udfører transportopgaver, der falder under ordningen, skulle gå over til krydssubsidiering mellem forskellige tarifklasser eller med flyvninger over lange afstande, hvilket ville være en ulempe for luftfartsselskaber, hvis transportoperationer for størstedelens vedkommende — om ikke alle — falder under ordningen. Disse aspekter bør undersøges nærmere i forbindelse med analysen af forslagens virkning.

4.10 Efter EØSU's vurdering er der med tanke på en europæisk ordning for handel med emissionsrettigheder endnu en række aspekter, som bør studeres nærmere af f.eks. den foreslåede og allerede aktive arbejdsgruppe af eksperter, før man kan tage endelig stilling til metoder og en tidsplan. Disse aspekter er:

- hvilken lære, man kan uddrage af evalueringen af handelen med emissioner fra faste kilder, inden foranstaltninger kan gennemføres for luftfarten;

- problemer, som kan opstå ved igangsættelsen af den anden handelsperiode, hvis luftfarten medtages i den europæiske ordning for handel med emissioner;
- fremtidige handelstariffer og disses indvirkning på luftfartens vækst;
- luftfartens overhead ved emissionshandel i forhold til de tilsigtede målsætninger;
- luftfartens muligheder for at gennemføre og håndhæve handel med emissioner;
- muligheden for at gøre ordningen til en verdensomspændende ordning via ICAO og, hvis dette ikke kan lade sig gøre, omkostninger og fordele ved et eventuelt udelukkende regionalt system;
- yderligere forskning i interferens mellem slotallokering og emissionshandel inden for luftfart;
- yderligere forskning i følgerne af eventuelle kompromisser mellem CO₂- og NO_x-emissioner (også en drivhusgas, men også et lokalt problem for bymæssige områder umiddelbart rundt om EU's lufthavne).

Bruxelles, den 21. april 2006

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Den institutionelle ramme for indlandsskibsfart i Europa

(2006/C 185/18)

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 14. juli 2005 i henhold til forretningsordnens artikel 29, stk. 2, at udarbejde en udtalelse om »Den institutionelle ramme for indlandsskibsfart i Europa«

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsamfundet, som udpegede Jan Simons til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 24. marts 2006.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 426. plenarforsamling af 20.-21. april 2006, mødet den 21. april, følgende udtalelse med 57 stemmer for og 1 hverken for eller imod:

1. Anbefalinger

1.1 I EØSU's udtalelser fra henholdsvis 16. januar 2002 og 24. september 2003 opfordres alle parter til at fortsætte bestræbelserne på harmonisering og integrering af indlandsskibsfarten i Europa. Dette råd gælder stadig og kan i lyset af udviklingen siden da suppleres med et råd, hvad angår den institutionelle ramme.

1.2 Det er af stor betydning, at samarbejdet mellem de vigtigste aktører, dvs. Europa-Kommissionen, CSR og Donau-

kommissionen, omgående udbygges og intensiveres. Der må etableres en permanent samarbejdsrelation, som i en tidlig fase kan gå strukturelt i dybden med indlandsskibsfartens forskellige anliggender og — hvor det er relevant med fuld inddragelse af arbejdsmarkedets parter — sørge for, at politikforberedelserne bliver så solide, ensartede og omfattende som muligt.

1.3 For i sidste ende at nå frem til en ensartet retsordning for hele Europa bør en række faktorer tages i betragtning.

1.3.1 For det første bør man, hvad angår den geografiske rækkevidde, holde sig for øje at i modsætning til andre transportformer, som f.eks. luftfart og vejtransport, er ikke alle EU-lande direkte berørt, når det gælder indlandsskibsfart.

1.3.2 For det andet er der lande uden for EU, som er meget vigtige for indlandsskibsfarten og dermed for Europa.

1.3.3 For det tredje kan den nødvendige tilpasning af infrastruktur i og til de indre vandveje et anliggende, der hører under alle staters nationale kompetence alene ske gennem fælles politisk optræden.

1.3.4 For det fjerde er det klart, at alle ikke regler behøver at blive anvendt i alle europæiske flodsystemer i samme omfang og grad, eftersom naturforhold, infrastruktur og indlandsskibsfartens intensitet varierer.

1.3.5 Disse elementer viser, at overvejelserne angående strukturering af den fælleseuropæiske indlandsskibsfart må have en unik og specifik karakter.

1.4 Udtalelser på ministerkonferencen viser, at det nødvendige politiske pres i retning af en fælleseuropæisk ordening er til stede, men det er hidtil ikke bragt til udtryk på en specifik og kraftig måde. Ministerkonferencen i 2006 i Rumænien skal vise, hvorvidt politikken virkelig vil blive omsat i handling.

1.5 En ensartet, integreret retsordening må ikke gå ud over det høje beskyttelses- og sikkerhedsniveau og den ensartede retspraksis, der er gældende for nærværende, især på Rhinen. Det forventes, at CSR-landene vil gøre opretholdelsen af den såkaldte »*acquis Rhenan*« (det gældende regelværk for Rhinen) til en betingelse ved en eventuel overgang til en ny ordening. Tætte og direkte forbindelser til indlandsskibsbranchen er med til at gøre niveauet højt og udgør en del af »*en etablerede ret*«.

1.6 Man skal være særlig opmærksom på socialpolitikken i den nye ordening, eftersom dette er et område, som har været meget forsømt i de nuværende bestemmelser for indlandsskibsfarten i Europa. Arbejdsmarkedets parter må inddrages fuldt ud i udviklingen heraf.

1.7 Efter at have vejret alt for og imod støtter EØSU bestræbelserne på i slutfasen at nå frem til *et uafhængigt organ*, hvis rammer lægges fast i en *traktat*, der som et minimum kunne omfatte dels internationale organisationer som EU dels både EU-medlemsstater med indlandsskibsfart, et tredjeland som Schweiz samt andre Donau-lande, der ikke er medlemmer af EU. I et organ for signatarer af en sådan traktat kan et ministerråd tage politiske beslutninger, som kan retshåndhæves, og føre tilsyn med den nationale kontrol. I organet kan man ikke alene samle al den knowhow og ekspertise, som i dag er spredt ud på forskellige fora, ét sted og som et minimum sikre, at det eksisterende beskyttelses- og sikkerhedsniveau håndhæves. Samtidig bør man som et minimum våge over, at det eksister-

ende beskyttelses- og sikkerhedsniveau fastholdes, og at der til stadighed foregår en social dialog i sektoren.

1.8 EØSU anmoder på ny alle parter om at arbejde videre i den ovenfor beskrevne retning, navnlig hvad angår et udvidet samarbejde og oprettelse af et uafhængigt organ. Udvalget deltager som bekendt allerede aktivt i diverse fora inden for indlandsskibsfart og det fortsætter sin indsats for hurtigst muligt at få realiseret ovennævnte. Det har således til hensigt i 2006 at deltage i Europa-Parlamentets høringer om emnet og så vidt muligt også i ministerkonferencen om paneuropæisk indlandsskibsfart i Rumænien i slutningen af året.

2. Indledning

2.1 I sin udtalelse fra 16. januar 2002 *Fremtiden for det transeuropæiske transportnet »Indre vandveje«* og sin udtalelse fra 24. september 2003 *»Mod paneuropæiske regler for indlandsskibsfarten«* analyserede EØSU situationen for indlandsskibsfarten i Europa⁽¹⁾. Sidstnævnte udtalelse retter blikket mod problemer for indlandsskibsfarten og kommer ind på behovet for en harmonisering af lovgivningen. Dette gælder såvel de offentligtretlige som de privatretlige aspekter. Endvidere behandler den nævnte udtalelse spørgsmål som miljø, sikkerhed, situationen på arbejdsmarkedet og sociale aspekter. Sidstnævnte aspekt behandles også i initiativudtalelsen fra september 2005 *»Socialpolitik som led i paneuropæiske regler for indlandsskibsfart«*.

2.2 EØSU anmoder i sin anden udtalelse bl.a. alle parter inden for indlandsskibsfarten om at arbejde videre på at få indført integrerede retsordninger og ens retsregler for indlandsskibsfarten. Harmonisering af eksisterende traktater og konventioner og de bilaterale aftaler, der anvendes på nationale og internationale vandveje, anses for nødvendig for at fremme indlandsskibsfart på paneuropæisk niveau.

2.3 I alle disse udtalelser tilkendegiver udvalget endvidere, at det også selv vil fortsætte sine bestræbelser på så hurtigt som muligt at få indført integrerede retsregler for alle indre europæiske vandveje.

2.4 Denne intention er især baseret på den overbevisning, at indlandsskibsfart som den relativt rene og mest miljøvenlige transportform med tilstrækkeligt vækstpotentiale i fremtiden kan levere et vigtigt bidrag til en bæredygtig tilpasning af den uundgåelige vækst i trafikmængden.

2.5 Et af problemerne for indlandsskibsfarten er, at den er omfattet af tre forskellige retsordninger i Europa, der geografisk delvis overlapper hinanden.

2.6 I betragtning af den seneste tids relevante tendenser på dette specifikke område finder udvalget det både nyttigt og nødvendigt at gå nærmere ind på emnet i en initiativudtalelse.

⁽¹⁾ Se henholdsvis EUT C 80 af 3.4.2002 og EUT C 10 af 14.1.2004.

3. Den eksisterende institutionelle ramme

3.1 I EØSU's udtalelse fra 24. september 2003 behandlede de tre eksisterende ordninger i Europa, nemlig den reviderede Mannheim-konvention vedrørende Rhinen fra 1868, Beograd-konventionen fra 1948 vedrørende Donau og anvendelsesområdet for fællesskabstraktaterne og gældende fællesskabsret for Den Europæiske Union.

3.2 På nuværende tidspunkt deltager 5 lande i den **reviderede Mannheim-konvention**, nemlig EU-medlemsstaterne Frankrig, Tyskland, Belgien og Holland samt Schweiz, der ikke er medlem af EU. Etableringen af retten til fri sejlads og en ensartet, harmoniseret ordning på Rhinen og dens bifloder skabte i det 19. århundrede en forløber for det indre marked, som har haft — og stadig har — stor betydning for den økonomiske udvikling i Europa.

3.3 I modsætning til, hvad man skulle tro på grund af dens alder, er Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CSR) en yderst moderne organisation med et lille sekretariat, et stort netværk af (nationale) eksperter, tæt kontakt til indlandsskibsfartserhvervet, som er i stand til at reagere hurtigt på udviklingen for at holde ordningen for sejlads på Rhinen ajour på et optimalt niveau.

3.4 CSR har beføjelser til at udstede regler og træffer afgørelser ved enstemmighed. Konventionens kontrahenter er forpligtede til om nødvendigt at omsætte CSR's afgørelser i national lovgivning. CSR's beføjelser omfatter skibsfartens tekniske standarder, bemanning, sikkerhed, miljø og frihed. Mannheim-konventionen foreskriver, at kontrahenterne skal fremme indlandsskibsfarten. Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen har jurisdiktion i tvister, som falder ind under konventionens beføjelser.

3.5 **Beograd-konventionen** fastsætter en ordning for Donau. Donau-stater, som har underskrevet konventionen, har sæde i Donau-kommissionen, der i modsætning til Rhinordningens centralkommission, kun har rådgivende beføjelser. Endvidere beskæftiger konventionen sig kun med regulering af mellemstatslig indlandstrafik. Cabotage (der falder ind under Mannheim-konventionen vedrørende Rhinen) falder uden for Beograd-konventionens anvendelsesområde. Der er således ikke tale om en selvfølgelig fælles retsordning på Donau. EU-medlemsstater og EU-kandidatlande på Balkan deltager sammen med andre lande som Serbien-Montenegro, Moldavien, Ukraine og Rusland i Donau-kommissionen.

3.6 Siden vedtagelsen af **Rom-traktaten** i 1957 er det indre marked lidt efter lidt blevet indført og udvidet — også inden for indlandsskibsfart. Europa-Kommissionen har dermed i stigende grad fået tildelt ansvar bl.a. på områder som tekniske standarder, bemanning, miljø og sikkerhed.

3.7 Heldigvis samarbejder CSR, Donau-Kommissionen og Europa-Kommissionen mere og mere, i hvilken forbindelse især

CSR's tekniske ekspertise og erfaring har stor betydning. Samarbejdet mellem CSR og Europa-Kommissionen blev stimuleret af indgåelsen af en samarbejdsaftale den 3. marts 2003. Samarbejdet med Donau-kommissionen har indtil videre en mere lejlighedsvis karakter.

4. Den seneste udvikling

4.1 I oktober 2004 udarbejdede en gruppe uafhængige personligheder fra Øst- og Vesteuropa en rapport, hvori den nuværende institutionelle ramme for indlandsskibsfarten på europæisk niveau blev analyseret. Rapporten indeholdt tillige forslag til, hvordan rammen kan styrkes. Initiativet kom fra Holland, men blev støttet af Tyskland, Belgien, Frankrig og Schweiz. Gruppen, der blev ledet af den tidligere hollandske økonomi- og vice-premierminister Jan Terlouw, kaldte sig selv »**EFIN-gruppen (EFIN: European Framework for Inland Navigation)**«. Gruppens rapport bar titlen »**En ny institutionel ramme for indlandssejlads i Europa**«. Gruppen omfattede 7 andre personligheder, der kom fra henholdsvis Belgien, Tyskland, Frankrig, Ungarn, Østrig, Rumænien og Schweiz.

4.2 EFIN-gruppen konstaterede, at indlandsskibsfart rummer et stort potentiale, som ikke vurderes tilstrækkeligt højt. Indlandsskibsfart kan yde et vigtigt bidrag til forbedringen af Europas godstransportsystem. Den institutionelle ramme bidrager efter EFIN-gruppens opfattelse ikke nok til en optimal udnyttelse af indlandsskibsfartens potentiale i Europa. Endvidere finder gruppen den nuværende ramme for svag til at skabe den nødvendige politiske opmærksomhed omkring en videreudvikling af sektoren.

4.3 Ligesom EØSU anbefalede i sine udtalelser af 16. januar 2002 og 24. september 2003, finder også EFIN-rapporten, at det er nødvendigt i højere grad at harmonisere de tekniske forskrifter, kvalifikationer, certificeringsmekanismer og betingelser for markedsadgang på alle indre vandveje i Europa. Gruppen ønsker også oprettet en instans, som kan bistå ved forbedring af infrastruktur til indlandsskibsfart, udvikling af teknisk udstyr ombord, fremme af innovation og forbedring af faglige kvalifikationer. Der er brug for aktiv institutionel støtte for at rydde hindringer for udvikling af indlandsskibsfart af vejen. Der må etableres en ny struktur til formålet.

4.4 EFIN-gruppen har gennemgået forskellige modeller for en sådan ny struktur. I den forbindelse havde gruppen hele tiden den europæiske dimension for øje. Den slår til lyd for øget samarbejde mellem de eksisterende organer, herunder navnlig CSR, Donau-kommissionen og Europa-Kommissionen (men også Den Europæiske Transportministerkonference og FN's Økonomiske Kommission for Europa), men et sådant samarbejde er i sig selv utilstrækkeligt for at skabe den foreståede nye struktur.

4.5 Gruppen plæderer derfor for at oprette et »**Europæisk organ for indlandsskibsfart**«, som bør tildeles et bredt mandat, så det kan tage sig af alle aspekter af indlandsskibsfart. Organet skal ikke nødvendigvis baseres på en ny aftale. De eksisterende konventioner og ordninger vil fortsat kunne gælde og behøver ikke at ændres. Det nye organ bør være evolutivt — det må med andre ord kunne tilpasses ændrede krav, og det skal bestå af flere modulære underorganer, der kan operere uafhængigt af hinanden.

4.6 Organet bør således bestå af tre elementer: 1) en politisk forsamling i form af en Europæisk Ministerkonference for de ministre, der har indlandsskibsfart som deres ansvarsområde, 2) et administrationskontor: Det Europæiske Kontor for Indlandsskibsfart og 3) et finansielt instrument: Den Europæiske Investeringsfond for Indlandsskibsfart. En nærmere beskrivelse findes i EFIN-gruppens rapport.

4.7 Her skal det endvidere oplyses, at EFIN-gruppen har kigget nærmere på muligheden for at oprette et EU-agentur for indlandsskibsfart. Gruppen sætter spørgsmålstegn ved, om der er tilstrækkelig politisk vilje til at oprette et sådant EU-agentur. Det påpeges desuden, at disse agenturer i kraft af deres natur ingen beføjelser har til at udstede regler. Agenturer kan gennemføre, føre tilsyn og indsamle information. Eftersom mange vandveje ligger uden for EU's jurisdiktion, ville et sådant agentur kun have begrænset geografisk rækkevidde. Alt i alt kom gruppen frem til en negativ vurdering på dette punkt.

4.8 Den 14. juli 2005 offentliggjorde Europa-Kommissionen et debatoplæg med titlen: »**Integreret europæisk handlingsplan for transport ad de indre vandveje**«. Heri udpegede Europa-Kommissionen en række områder, hvor den ville forbedre transport ad de indre vandveje i EU. De berørte aktører blev bedt om at kommentere forslaget. Senere offentliggjorde Europa-Kommissionen den 17. januar meddelelsen »NAIADES« om fremme af transport ad de indre vandveje med titlen »Et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje«. (2)

4.9 Foruden at gennemgå et stort antal aktioner på fem strategiske områder ser Europa-Kommissionen også på mulighederne for at modernisere reglerne og tilpasse dem til fremtidige udfordringer. I den forbindelse bør den organisationsstruktur, som nu er ineffektiv og uden politisk betydning på grund af opsplittning moderniseres og forbedres. Ændringerne af de eksisterende instrumenter skal selvsagt tage hensyn til de gældende forpligtelser og internationale aftaler. Det bestående regelværk skal respekteres.

4.10 Europa-Kommissionen fortæller, at processen allerede er i gang, og henviser i den forbindelse til sin henstilling af 1. august 2003 til Rådet om bemyndigelse af Europa-Kommissionen til at tiltræde de to flodkommissioner og til EFIN-rapporten. Fire forskellige muligheder er i øjeblikket til diskussion: a) et tættere samarbejde mellem de eksisterende flodkommissioner og Europa-Kommissionen, b) EU's tiltrædelse af Rhin- og Donau-kommissionen, c) oprettelse af et mellemstatsligt paneuropæisk organ for indlandsskibsfart og d) den strategiske

udvikling af indlandsskibsfart i Europa overlades til Fællesskabet under behørig hensyntagen til tredjelands interesser.

5. Paneuropæisk indlandsskibsfart

5.1 Idéen om at nå frem til en paneuropæisk ordning for indlandsskibsfart, der kan fremme transport ad de indre vandveje i hele Europa, er ikke ny og nyder bred opbakning. Så langt tilbage som i 1991 blev ideen opkastet på en ministerkonference i Budapest. På den paneuropæiske konference om transport ad de indre vandveje i Rotterdam den 5.-6. november 2001 vedtog man en erklæring, hvor der bl.a. stod, at det paneuropæiske samarbejde om fri og stærk transport ad de indre vandveje bør fremskyndes. Erklæringen indeholder en række præmisser, målsætninger og aktioner. En af præmisserne er, at harmonisering ikke må ske på bekostning af de eksisterende niveau for sikkerheds- og kvalitetsstandarder og at gunstige — og i hvert fald de eksisterende — sociale vilkår sikres. Der slås til lyd for indførelsen af et gennemslagsigt og integreret paneuropæisk transportmarked for de indre vandveje på grundlag af reciprocitetsprincippet, frihed til at sejle, reel konkurrence og ligebehandling af brugere af de indre vandveje.

5.2 Ud over en indsats f.eks. til fordel for infrastruktur, der som bekendt også er en national opgave i EU, opfordrer erklæringen til at styrke samarbejdet mellem Europa-Kommissionen, De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa og de to flodkommissioner med hensyn til fælleseuropæisk harmonisering af tekniske standarder samt sikkerheds- og bemandsingsvilkår og tilskynder dem til i fællesskab at arbejde på at forbedre den faglige uddannelse og efteruddannelse. Endvidere anmodes UN/ECE, Europa-Kommissionen, de to flodkommissioner og Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT) til at arbejde tæt sammen om inden udgangen af 2002 at identificere de lovgivningsmæssige hindringer, som står i vejen for etableringen af et harmoniseret fælleseuropæisk transportmarked med fri konkurrence på de indre vandveje, og til at overveje løsningsmuligheder.

5.3 Man kan konstatere, at overvejelserne vedrørende en institutionel ramme for indlandsskibsfart er kommet godt i gang siden. I den forbindelse kan der endvidere henvises til den workshop, som CEMT, UN/ECE og flodkommissionerne holdt i Paris i september 2005 under den sigende titel »On the Move«.

5.4 Som opfølgning på Rotterdam-konferencen holdes en ministerkonference i 2006 i Rumænien.

6. Bemærkninger

6.1 Efter EØSU's mening er EFIN-rapporten et værdifuldt bidrag til diskussionen om det institutionelle spørgsmål. Især rapportens analyser bidrager hertil — analyser, som udvalget kan tilslutte sig. Imidlertid tager man ikke fuldt ud den logiske konsekvens af analyserne, eftersom den foreslåede løsning synes at indebære en beslutningskraft, der ikke er tilstrækkelig bindende. Endvidere er EFIN-rapporten ligesom de eksisterende aftaler og ordninger også blind for socialpolitik.

(2) KOM(2006) 6 endelig.

6.2 Det er prisværdigt, at Europa-Kommissionen i modsætning til tidligere nu holder diskussionen om de institutionelle reformer helt åben. At dette spørgsmål er blevet helt skilt ud fra de fem strategiske områder, gør sikkert sit. Hvad de forskellige muligheder angår, gør EØSU opmærksom på, at det under alle omstændigheder på kort sigt bliver nødvendigt at styrke samarbejdet, sådan som Europa-Kommissionen anbefaler som valgmulighed a). Europa-Kommissionens tiltrædelse af Rhin-kommissionen, som Rådet nu i to år har undladt at træffe beslutning om, kan blive en fase i udviklingen. Men med henblik på den ønskede effektivitet og mere politisk opmærksomhed bliver det nødvendigt at gå længere end det.

6.3 Med hensyn til de to andre valgmuligheder, som evt. kan gennemføres i omstruktureringens slutfase, altså oprettelse af et paneuropæisk organ for indlandsskibsfart og en fællesskabsløsning, opsummerer Europa-Kommissionen fordele og ulemper uden at foretage et valg for at holde diskussionen åben.

6.4 EØSU bidrager nu til diskussionen efter at have vejret argumenterne for og imod. EØSU synes ikke, at fællesskabsløsningen skal omfatte hele EU, sådan som Europa-Kommissionen forestiller sig det. Rhin-ordningen (og i mindre omfang Donau-ordningen) skal fortsat gælde, selv om det medfører et ekstra forvaltningsniveau og der fortsat vil være behov for samordning. Denne valgmulighed kræver, at der indgås aftaler med tredjelande, hvilket kan resultere i forskellige bestemmelser. Samarbejde med flodkommissionerne vil i praksis sige, at CSR og Donau-Kommissionen vil skulle levere knowhow og færdigheder. Den ekspertise, der vil skulle bygges op i EU, findes i virkeligheden allerede i CSR, og overlappning er, hvad Kommissionen netop gerne vil undgå.

6.5 Derimod kan EØSU udmærket tilslutte sig de argumenter, som Europa-Kommissionen ridser op, til støtte for løsningen med et paneuropæisk organ for indlandsskibsfart, hvor alle berørte europæiske lande og organisationer, herunder også EU, arbejder sammen inden for samme ramme. Et sådant organ vil give indlandsskibsfart større politisk vægt, virke befordrende for denne og fremme harmonisering af lovgivning. Forslaget om, at en sådan organisation skal finansieres gennem

bidrag fra de deltagende parter — et forslag, som Kommissionen giver hverken positive eller negative ord med på vejen — må netop fortolkes positivt, fordi lande uden for EU med denne løsning også vil bidrage til udviklingen af indlandsskibsfarten.

6.6 Hvad angår Europa-Kommissionens argumenter imod, er der følgende at bemærke: Indgåelse og ratifikation af en aftale vil selvfølgelig tage tid, men faktisk er denne proces allerede sat i gang, og med den rigtige politik vil den kunne afsluttes i løbet af få år. Ministerkonferencerne i 1991 og 2001 og den kommende konference i Rumænien senere i år er et bevis på, at det kan lade sig gøre. At en sådan organisation vil skulle operere uden for fællesskabsrammen, er ikke noget problem, hvis EU gennem deltagelse i organet sikrer fællesskabsforbindelsen. Den egentlige gennemførelse af organets beslutninger kan endvidere sikres i en traktat, ligesom Mannheim-konventionen allerede gør det for Rhinen.

6.6.1 På det netop afholdte topmøde om indlandsskibsfart (Inland Navigation Summit, Industry Congress) den 13.-15. februar 2006 i Wien, bragte Kommissionen et andet argument mod en traktatløsning til torvs, nemlig at EU ifølge traktaterne har enekompetence inden for indlandsskibsfart, og at denne kompetence ikke kan flyttes ved hjælp af en ny mellemstatslig traktat. I den forbindelse henledes opmærksomheden på, at indlandsskibsfart i Europa netop er kendetegnet ved, at bestemte beføjelser — især i Rhin-området — ifølge den reviderede Mannheim-konvention kun gælder for landene langs Rhinen. Lande uden for EU, hvor fællesskabsretten selvfølgelig ikke er gældende, er således også omfattet af den europæiske retsordning på området.

6.6.2 Traktatløsningen ville betyde, at tredjelande ville blive omfattet af den samme retsordning. En mulighed ville være at indføre »flodkamre« med forskellige beføjelser. På de indre vandveje i EU kunne EU-lovgivningen for indlandsskibsfart således gælde i sin helhed. Den store fordel ved denne løsning ville være, at man kunne behandle og træffe beslutning om fælleseuropæiske anliggender og at man desuden ville kunne indføje nye beføjelser, f.eks. vedrørende infrastruktur, i traktaten.

Bruxelles, den 21. april 2006

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg