



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 2.7.2004
COM(2004) 453 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ,
ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

{SEC(2004) 875}

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η Επιτροπή παρουσίασε ανακοίνωση για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων το 1995¹ καθώς και έκθεση προόδου το 1997². Μια άλλη ανακοίνωση του 1999³ περιελάμβανε μια δεύτερη έκθεση προόδου. Στην ανακοίνωση αυτή παρουσιαζόταν ανάλυση ενός αριθμού εμποδίων τα οποία παρακωλύουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και συνηγορούσε υπέρ μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη με έναν ενιαίο φορέα για την προώθηση του τρόπου αυτού μεταφοράς.

Επιπροσθέτως, η Λευκή Βίβλος για την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών για το 2010⁴ καθόρισε έναν αριθμό φιλόδοξων στόχων για τη διασφάλιση ανταγωνιστικών και βιώσιμων μεταφορών στην Ευρώπη.

Τον Ιούνιο του 2002, η υπουργοί μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετείχαν σε άτυπη διάσκεψη στη Gijón (Ισπανία), η οποία ήταν αφιερωμένη αποκλειστικά στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Στη συνέχεια της διάσκεψης αυτής, η Επιτροπή κατήρισε πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων⁵. Το πρόγραμμα καθορίζει 14 δράσεις οι οποίες έχουν ως στόχο τη βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την απομάκρυνση των εμποδίων που παρακωλύουν την εξέλιξή τους.

Η Επιτροπή παρουσιάζει τώρα μία ακόμη ανακοίνωση σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη, η οποία επισημαίνει την πρόοδο που επιτεύχθηκε από το 1999, συσχετίζοντάς την με το πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (βλ. παράρτημα II).

2. ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΝΤΑΙ

Στην τελευταία έκθεση προόδου εξετάστηκαν οι δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Ωστόσο, διαπιστώθηκε εν τω μεταξύ ότι οι δυνατότητες είναι πολύ μεγαλύτερες. Επί παραδείγματι, κατά τη δεκαετία του 1990, ήταν ο μόνος τρόπος μεταφοράς που απέδειξε ότι ήταν ικανός να παρακολουθήσει την ταχεία ανάπτυξη των οδικών μεταφορών. Μεταξύ του 1995 και του 2002, οι επιδόσεις από απόψεως τονοχλιομέτρου τόσο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων όσο και των οδικών μεταφορών αυξήθηκαν κατά 25%. Το 2001, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων εξετέλεσαν το 40% όλων

¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής για την ανάπτυξη των ακτοπολικών μεταφορών στην Ευρώπη: προοπτικές και προκλήσεις, COM(95) 317 τελικό της 5.7.1995.

² Έγγραφο εργασίας του προσωπικού της Επιτροπής: Έκθεση προόδου που συντάχθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής μετά το Ψήφισμα του Συμβουλίου για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων της 11^{ης} Μαρτίου 1996, SEC(97) 877 της 6.5.1997.

³ Η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: Μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών – Δεύτερη διεθνής έκθεση προόδου, COM(1999) 317 τελικό της 29.6.1999.

⁴ Λευκή Βίβλος – Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών, COM(2001) 370 της 12.9.2001.

⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής: Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, COM(2003) 155 τελικό της 7.4.2003.

των τονοχιλιομέτρων στην Ευρώπη, ενώ το μερίδιο των οδικών μεταφορών ανήλθε σε 45%⁶. Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Παράρτημα II.

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι η μεταφορά επιβατών αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και συμβάλλει στην αύξηση της συνοχής. Ωστόσο, δεδομένου ότι ο βασικός στόχος της προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι η αλλαγή του τρόπου μεταφοράς των αγαθών και δεδομένου ότι η δυνατότητα μετριασμού της κυκλοφοριακής συμφόρησης με τη στροφή των επιβατών από τις οδικές στις θαλάσσιες μεταφορές φαίνεται περιθωριακή σε σύγκριση με τη μεταφορά φορτίων, η παρούσα ανακοίνωση επικεντρώνεται στη μεταφορά εμπορευμάτων.

3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν υψηλότερη ενεργειακή απόδοση από ό,τι άλλοι τρόποι μεταφοράς και προκαλούν γενικά μικρότερη βλάβη στο περιβάλλον. Μπορούμε να πούμε γενικά ότι η αυξημένη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων συμβαδίζει με τις κοινοτικές πολιτικές μεταφορών και περιβάλλοντος (βλ. Παράρτημα III).

4. ΑΡΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Όπως αναφέρθηκε στην ανακοίνωση του 1999 και στο επακόλουθο πρόγραμμα 2003 για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων συνεχίζουν να υπάρχουν ακόμη ορισμένα εμπόδια, τα οποία εμποδίζουν τον τρόπο αυτό μεταφοράς να αναπτυχθεί ταχύτερα:

- δεν έχει ακόμη επιτύχει την πλήρη ενσωμάτωσή του στη διατροφική αλυσίδα εφοδιασμού από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη·
- δεν έχει ακόμη απαλλαγεί πλήρως από την εικόνα που είχε στο παρελθόν ως «παλιομοδίτικος» κλάδος·
- χρησιμοποιεί περίπλοκες διοικητικές διαδικασίες·
- απαιτεί μεγάλο βαθμό λιμενικής επάρκειας.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι βασικά καθήκον των ενδιαφερομένων κλάδων. Παρόλα αυτά, οι αρχές πρέπει να διαδραματίσουν σαφή ρόλο στη δημιουργία ενός κατάλληλου πλαισίου και στη συνεχή διατήρηση του τρόπου αυτού μεταφοράς σε υψηλό επίπεδο στην πολιτική «ατζέντα», όπως συνέβη κατά τα τελευταία έτη.

Η διαχείριση και η εκμετάλλευση αλυσίδων διαχείρισης μεταφορών στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων θα πρέπει να πραγματοποιούνται από ενιαίους φορείς, όπως είναι οι υπεύθυνοι ολοκλήρωσης εμπορευματικών μεταφορών⁷. Οι φορείς αυτοί θα πρέπει να προσφέρουν στους πελάτες ένα ενιαίο σημείο επαφής το οποίο θα αναλαμβάνει την ευθύνη για ολόκληρη τη διατροφική αλυσίδα εφοδιασμού από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη. Αυτό απαιτεί προσπάθειες από όλα τα μέρη από τις οποίες θα ωφεληθούν όλοι.

⁶ Η ενέργεια και οι μεταφορές της ΕΕ στην Ευρώπη σε αριθμούς: Στατιστικό εγχειρίδιο 2003.

⁷ Βλ. http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/index_en.htm.

4.1. “Απογραφή των εμποδίων”

Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τους ανταποκριτές (Εστιακά Σημεία) Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων⁸ και τον κλάδο, καταρτίζει κατάλογο εμποδίων τα οποία παρακωλύουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων⁹. Το 2003, δύο συνεδριάσεις των ανταποκριτών αφιερώθηκαν στην εξέταση όλων των υποτιθέμενων εμποδίων στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Εικόνα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων
- Θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη
- Διαχείριση και τεκμηρίωση
- Λιμένες και λιμενικές υπηρεσίες
- Θέματα που έχουν σχέση με συγκεκριμένες χώρες

Ένας αριθμός εμποδίων του αρχικού καταλόγου επιλύθηκε (βλ. Παράρτημα IV για παραδείγματα). Οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση κατά συστηματικό τρόπο των υπολοίπων 67 εμποδίων θα συνεχισθεί.

4.2. Τελωνειακές διαδικασίες στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων

Η Επιτροπή παρουσίασε το 2002 έναν οδηγό για τελωνειακές διαδικασίες στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων¹⁰. Ο Οδηγός έχει διττό σκοπό. Κατά πρώτο λόγο, περιγράφει τους τελωνειακούς κανόνες της ΕΕ οι οποίοι εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων καθώς και τις δυνατότητες που διατίθενται για τη χρήση απλοποιημένων τελωνειακών διαδικασιών. Κατά δεύτερο λόγο, αποτελεί τη βάση προκειμένου να διαπιστωθεί εάν θα μπορούσαν να υπάρξουν συγκεκριμένες ανάγκες τροποποιήσεων ή περαιτέρω απλοποιήσεων.

Οι διαβουλεύσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με τον οδηγό έληξαν τον Απρίλιο του 2003 και οι πρώτες αναλύσεις των συζητήσεων έδειξαν ότι τα συγκεκριμένα προβλήματα που είχαν σχέση με τους γενικούς τελωνειακούς κανόνες της ΕΕ ίσως να ήταν λιγότερα από ό,τι αναμενόταν. Τα βασικά σχόλια αφορούσαν κυρίως την αποκαλούμενη «εγκεκριμένη τακτική γραμμή»¹¹, η οποία τελεί υπό τελωνειακό καθεστώς το οποίο απλοποιεί σε πολύ μεγάλο βαθμό τις διατυπώσεις για τη μεταφορά κοινοτικών εμπορευμάτων μεταξύ δύο κρατών μελών. Πράγματι, για τα κοινοτικά εμπορεύματα, η γραμμή αυτή μπορεί να συγκριθεί με οδική γέφυρα μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, όπου δεν υπάρχουν τελωνειακοί έλεγχοι σε καμία άκρη της γέφυρας. Το καθεστώς των

⁸ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα τους ανταποκριτές (Εστιακά Σημεία) Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, βλ. κεφάλαιο 7.1.

⁹ Βλ.: http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/policy_bottlenecks_en.htm.

¹⁰ Έγγραφο εργασίας του προσωπικού της Επιτροπής: Οδηγός τελωνειακών διαδικασιών στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, SEC(2002) 632, 29.5.2002.

¹¹ Βλ. κανονισμό της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 75/98 της 12^{ης} Ιανουαρίου 1998. ΕΕ L 7 της 13.1.1998, σ. 3, όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

κοινοτικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται στο πλαίσιο της γραμμής αυτής δεν χρειάζεται πλέον αποδείξεις, αντίθετα από ό,τι συμβαίνει στις οδικές μεταφορές. Για τα μη κοινοτικά εμπορεύματα η γραμμή αυτή μπορεί να επωφεληθεί από απλοποιημένες διαδικασίες διαμετακόμισης, όπως είναι η χρήση των δηλωτικών του παροχέα της υπηρεσίας για τελωνειακούς σκοπούς.

Για την εξέταση θεμάτων που έχουν σχέση με την εγκεκριμένη αυτή τακτική γραμμή, την πρακτική εφαρμογή της, και την απλοποίηση από απόψεως εγγράφων που προσφέρει, η Επιτροπή παρουσίασε το Μάρτιο του 2004 έγγραφο εργασίας¹², στο οποίο εξηγούνται οι λεπτομέρειες καθώς και οι διαδικασίες για τον τρόπο χορήγησης μιας εγκεκριμένης τακτικής γραμμής. Το έγγραφο δίνει άμεσες απαντήσεις στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών καθιστώντας την εγκεκριμένη τακτική γραμμή περισσότερο γνωστή και προσβάσιμη σε εταιρείες οι οποίες θα μπορούσαν να ωφεληθούν απ' αυτήν.

Ορισμένα προβλήματα που παρατηρήθηκαν στις συζητήσεις ήταν καθαρά πρακτικής φύσεως και θα μπορούσαν συχνά να απλοποιηθούν ή να επιλυθούν με τη θέσπιση της ηλεκτρονικής διαβίβασης τελωνειακών ή άλλων διοικητικών δεδομένων (e-Customs).

Ένα από τα πρώτα βήματα της εφαρμογής της διαδικασίας ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων e-Customs, ήταν η εφαρμογή του νέου μηχανογραφημένου συστήματος διαμετακόμισης (NCTS) από τα μέσα του 2003. Βάσει του τρέχοντος συστήματος, η διαδικασία σχετικά με τις μεταφορές βάσει ενιαίου διοικητικού εγγράφου (SAD) αντικαθίσταται από ηλεκτρονικά μηνύματα. Στο μέλλον, πρόσθετες λειτουργίες σχεδιάζονται να εφαρμοστούν στο NCTS.

Η Επιτροπή παρουσίασε τον Ιούνιο του 2003 ανακοίνωση για ένα απλό περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και τις εμπορικές επιχειρήσεις¹³. Η ανακοίνωση αυτή προτείνει το συντονισμό μεταξύ των διαφόρων αρχών που επιβιβάζονται στο πλοίο. Ο συντονισμός αυτός θα οδηγήσει στο τέλος σε ενιαίους διοικητικούς φορείς (ή «ενιαίες θυρίδες») για τους εμπορευόμενους, οι οποίοι θα πρέπει τότε να συναλλάσσονται με μία μόνο διοικητική αρχή αντί τριών ή τεσσάρων που είναι σήμερα. Κατά συνέπεια, οι πληροφορίες σχετικά με οποιαδήποτε δεδομένη αποστολή εμπορευμάτων θα πρέπει να διαβιβάζονται μόνο μία φορά.

Στην ανακοίνωση προτείνεται επίσης η προσαρμογή του τελωνειακού κώδικα έτσι ώστε οι ηλεκτρονικές δηλώσεις και μηνύματα να καταστούν ο κανόνας ενώ οι δηλώσεις σε χαρτί η εξαίρεση. Ωστόσο, θα χρειαστεί κάποιος χρόνος προκειμένου να επιτευχθεί αυτό λόγω του ότι θα πρέπει οργανωθούν οι αναγκαίες ροές δεδομένων και να τεθούν σε εφαρμογή κατάλληλα συμβατά συστήματα πληροφορικής.

Ένας αριθμός προβλημάτων τα οποία αναφέρθηκαν στις διαβουλεύσεις αφορούσαν τις εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές εφαρμογές των κοινοτικών τελωνειακών κανόνων. Ορισμένα από τα θέματα αυτά θα μπορούσαν να εξεταστούν στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών για την προσέγγιση των εθνικών εφαρμογών των κοινοτικών τελωνειακών κανόνων και για τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των εθνικών τελωνειακών υπηρεσιών, ιδίως μέσω του

¹² Έγγραφο εργασίας του προσωπικού της Επιτροπής: Απλοποιημένες τελωνειακές διαδικασίες στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων: «Εγκεκριμένη τακτική γραμμή», SEC(2004) 333, 17.3.2004.

¹³ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή: ένα απλό περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και τις εμπορικές επιχειρήσεις, COM(2003) 452 τελικό, 24.7.2003.

προγράμματος δράσης για τα τελωνεία στην Κοινότητα (Customs 2007)¹⁴. Ωστόσο, δύο ομάδες επαφής¹⁵ των τελωνειακών υπηρεσιών εργάζονται με στόχο την αύξηση της πρακτικής συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των τελωνειακών υπηρεσιών των σημαντικότερων κοινοτικών λιμένων. Οι ομάδες αυτές εξετάζουν πρακτικά επιχειρησιακά θέματα, καθορίζουν πρότυπα και έχουν ως στόχο την επίτευξη της ισότιμης εφαρμογής των ελέγχων.

Βάσει των διαβουλεύσεων και των περαιτέρω εξελίξεων στον τελωνειακό τομέα, η Επιτροπή ενημερώνει σε τακτική βάση τον αρχικό οδηγό των τελωνειακών διαδικασιών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Η πλέον πρόσφατη έκδοση του οδηγού είναι η έκδοση αριθ. 3, η οποία ενημερώθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2004.

4.3. Λιμενικές υπηρεσίες και ασφάλεια λιμένων

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων χρειάζονται επαρκείς και φιλικούς λιμένες μικρών αποστάσεων, ανεξάρτητα εάν αυτοί είναι θαλάσσιοι λιμένες, λιμένες εσωτερικών υδάτων ή θαλάσσιοι – ποτάμιοι λιμένες. Οι εν λόγω μεταφορές χρειάζονται λογικά χρονικά περιθώρια και διαφανείς διαδικασίες και επιβαρύνσεις. Μόνο με λιμένες οι οποίοι να λειτουργούν αδιαλείπτως στη διατροπική αλυσίδα, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν να αυξήσουν τον πραγματικό ρόλο τους στην Ευρώπη. Ωστόσο όμως, οι προϋποθέσεις αυτές δεν τηρούνται πάντοτε.

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εξέδωσε το 2001 πρόταση για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών¹⁶ της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πρόταση αυτή είχε ως στόχο την αύξηση της επάρκειας και τη μείωση του κόστους ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών: πλοηγικές υπηρεσίες, ρυμούλκηση, αγκυροβολία, υπηρεσίες προς τους επιβάτες και διακίνηση φορτίου.

Ωστόσο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε κατά του προτεινόμενου κειμένου κατόπιν συμφωνίας με το Συμβούλιο. Ως εκ τούτου, ο ανταγωνισμός στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών συνεχίζει να είναι λιγότερο έντονος από ό,τι θα ήταν με τη συγκεκριμένη οδηγία.

Στον τομέα της ασφάλειας λιμένων, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα μπορούσαν να επωφεληθούν της ευκαιρίας που προσφέρει η σύμβαση SOLAS (Ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα) για τη σύναψη διμερών ή πολυμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας (βλ. παράρτημα V).

4.4. Μονάδες φόρτωσης

Η εναρμόνιση και η τυποποίηση των μονάδων φόρτωσης θα μπορούσε να έχει θετική επίδραση στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων καθιστώντας τες ικανές, επί παραδείγματι, να διεισδύσουν στην αγορά μεταφορών με ανταλλασσόμενα αμαξώματα, η οποία περιορίζεται σήμερα στις χερσαίες μεταφορές (βλ. Παράρτημα VI).

¹⁴ Απόφαση αριθ. 253/2003/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προγράμματος δράσης για τα τελωνεία στην Κοινότητα (Τελωνεία 2007), ΕΕ L 36, 12.2.2003, σ. 1.

¹⁵ RALFH, η οποία ασχολείται με τους σημαντικότερους κοινοτικούς λιμένες της Βορείου Ευρώπης και ODYSUD, η οποία ασχολείται με τους σημαντικότερους κοινοτικούς λιμένες της Νότιας Ευρώπης.

¹⁶ Πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, COM(2001) 35 τελικό της 13.2.2001, όπως τροποποιήθηκε από το COM(2002) 101 τελικό της 19.2.2002.

5. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

Η Λευκή Βίβλος σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010 έδωσε μεγάλη έμφαση στην ιδέα των «θαλάσσιων αρτηριών». Οι θαλάσσιες αυτές αρτηρίες θα πρέπει να καταστούν τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου (TEN-T) – ακριβώς όπως οι χερσαίοι αυτοκινητόδρομοι και οι σιδηροδρομικές αρτηρίες – και να μειώσουν την οδική συμφόρηση ή/και τη βελτίωση της πρόσβασης σε απόκεντρες και νησιωτικές περιφέρειες και κράτη. Εκτός από τη μείωση του αριθμού των φορτηγών οχημάτων στις κύριες οδούς, θα μπορούσαν επίσης, σε ορισμένες περιπτώσεις, να συμβάλουν στην ανάπτυξη των μεταφορών επιβατών δια θαλάσσης, δεδομένου ότι τα πλοία μπορούν να μεταφέρουν ταυτόχρονα και εμπορεύματα και επιβάτες.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα πρέπει να καταστούν αναπόσπαστο μέρος των αλυσίδων εφοδιασμού από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη και να προσφέρουν αποτελεσματικές, τακτικές, αξιόπιστες και συχνές υπηρεσίες, οι οποίες να μπορούν να ανταγωνιστούν, επί παραδείγματι, τις οδικές μεταφορές από απόψεως χρόνου διαμετακόμισης και τιμής. Οι λιμένες που συνδέονται με τις αρτηρίες θα πρέπει να διαθέτουν επαρκείς συνδέσεις προς την ενδοχώρα, ταχείες διοικητικές διαδικασίες και υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο να έχει ως στόχο την επιτυχία των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Παρά το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα είναι ο τρόπος μεταφορών που θα χρησιμοποιείται στις θαλάσσιες αρτηρίες, το πλαίσιο της δραστηριότητας αυτής είναι ευρύτερο από εκείνο των θαλάσσιων αρτηριών λόγω του γεγονός ότι, εκτός από τις διεθνικές συνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αφορούν επίσης συνδέσεις με κοντινές τρίτες χώρες, εσωτερικές συνδέσεις και συνδέσεις από την ηπειρωτική χώρα προς τα νησιά.

Τον Οκτώβριο του 2003, η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για την ανάπτυξη του TEN-T¹⁷, συμπεριλαμβανομένων 29 έργων προτεραιότητας τα οποία πρόκειται να εφαρμοστούν το αργότερο μέχρι το 2020. Τα έργα αυτά προτεραιότητας θα μπορούσαν να θεωρηθούν «ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος» και λαμβάνουν χρηματοδότηση κατά προτεραιότητα από τους σχετικούς κοινοτικούς πόρους. Το έργο αριθ. 21 αποτελεί έργο προτεραιότητας για την ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών. Τέσσερις περιοχές θαλάσσιων αρτηριών προτείνονται στο πλαίσιο του εν λόγω έργου προτεραιότητας (βλ. χάρτη του παραρτήματος VII):

- Αρτηρία της Βαλτικής Θαλάσσης (η οποία συνδέει τα κράτη μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με κράτη μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της οδού μέσω της διώρυγας Βορείου Θαλάσσης/Βαλτικής Θαλάσσης)
- Θαλάσσια αρτηρία Δυτικής Ευρώπης (η οποία αρχίζει από την Πορτογαλία και την Ισπανία και διέρχεται μέσω του Ατλαντικού Τόξου έως τη Βόρειο Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας)

¹⁷ Τροποποιημένη πρόταση για απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της τροποποιημένης πρότασης για απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/EK περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, COM(2003) 564 τελικό της 1.10.2003.

- Θαλάσσια αρτηρία ΝΑ Ευρώπης (η οποία συνδέει το Αδριατικό Πέλαγος με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένης της Κύπρου)
- Θαλάσσια αρτηρία της ΝΔ Ευρώπης (στη Δυτική Μεσόγειο, η οποία συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία καθώς και τη Μάλτα και συνδέεται με τη θαλάσσια αρτηρία της Ν.Α. Ευρώπης, με συνδέσεις προς τη Μαύρη Θάλασσα).

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την Κοινή Θέση του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής του Απριλίου 2004. Το νέο άρθρο 12α σχετικά με τις θαλάσσιες αρτηρίες θα επιτρέψει τώρα τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης για μία σειρά μέτρων στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου. Ο μηχανισμός θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να στηρίξουν, με κοινοτική συνδρομή, μεταξύ άλλων υποδομές, ευκολίες και συστήματα διαχείρισης του τομέα του εφοδιασμού που στηρίζονται σε κατάλληλη διαδικασία διαγωνισμών.

Η ενίσχυση της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών θα πρέπει να στηριχθεί στα ίδια κριτήρια με τα κριτήρια του προγράμματος Marco Polo¹⁸, όπως είναι η αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και η βιωσιμότητα του έργου με δικές του δυνάμεις μετά την περίοδο της χρηματοδότησης¹⁹.

Για τη στήριξη της διαδικασίας αυτής, η Επιτροπή καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές με τις οποίες ορίζονται τα κριτήρια και οι διαδικασίες για τη χρηματοδότηση έργων θαλάσσιων αρτηριών στο πλαίσιο των κανόνων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών διευκολύνοντας, με τον τρόπο αυτό, την πρακτική εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Οι κατευθυντήριες γραμμές αναμένεται να είναι έτοιμες αμέσως μετά την έναρξη ισχύος των νέων κατευθυντήριων γραμμών TEN-T.

Οι θαλάσσιες συνδέσεις με βασικά χαρακτηριστικά θαλάσσιων αρτηριών υφίστανται ήδη (βλ. παράρτημα VIII για παραδείγματα), ενώ οι συνδέσεις διέλευσης της Μάγχης και του στενού του Kattegat (Δανία/Σουηδία) αποτελούν τα περισσότερο εμφανή παραδείγματα. Παρόλα αυτά, θα απαιτηθούν υψηλότερα επίπεδα ποιότητας και σημαντική επέκταση των εν λόγω συνδέσεων για την επίτευξη του φιλόδοξου στόχου της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής όσον αφορά την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010, δηλαδή του στόχου που αφορά την απορρόφηση ενός σημαντικού μέρους της ανάπτυξης των μεταφορών από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και, ιδίως, από τις συνδέσεις με θαλάσσιες αρτηρίες.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (πρόγραμμα Marco Polo), ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ. 1.

¹⁹ Άλλοι βασικοί όροι στο πλαίσιο του προγράμματος Marco Polo προβλέπουν ότι η δράση θα πρέπει να οδηγεί σε πραγματική ουσιαστική και μετρήσιμη μετατόπιση από τις οδικές μεταφορές. Θα πρέπει επίσης να διαθέτει ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο (και, σύμφωνα με αυτό, να είναι βιώσιμη μετά την κοινοτική χρηματοδότηση). Η διαδικασία επιλογής υπηρεσιών τρίτων μερών θα πρέπει να είναι διαφανής, αντικειμενική και να μην εισάγει διακρίσεις. Η δράση θα πρέπει να αφορά το έδαφος δύο τουλάχιστον κρατών μελών ή τουλάχιστον ενός κράτους μέλους και μιας κοντινής τρίτης χώρας. Τα έργα θα πρέπει να υποβάλλονται από κοινοπραξίες δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες σε δύο τουλάχιστον διαφορετικά κράτη μέλη ή τουλάχιστον ένα κράτος μέλος και μία κοντινή τρίτη χώρα. Θα πρέπει επίσης να υπάρχει μία συνολική οροφή για την κοινοτική και κρατική ενίσχυση, η οποία συμβιβάζεται με τις ρυθμίσεις κρατικών ενισχύσεων που καθορίζονται στη Συνθήκη.

6. ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ MARCO POLO

Το πρόγραμμα «Πιλοτικές δράσεις για συνδυασμένες μεταφορές» (PACT)²⁰ έληξε στο τέλος του 2001. Το πρόγραμμα αυτό διαδέχτηκε ένα νέο πρόγραμμα «Marco Polo», τον Αύγουστο του 2003²¹. Το νέο αυτό πρόγραμμα έχει ευρύτερο πεδίο από ό,τι το προηγούμενο, δεδομένου ότι μπορεί να επιδοτήσει δράσεις σε όλους τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις μεταφορές εσωτερικών υδάτων. Το πρόγραμμα Marco Polo έχει τον φιλόδοξο στόχο να στρέψει 12 δισεκατομμύρια τονοχλιόμετρα ετησίως από τις οδικές στις μη οδικές μεταφορές. Ο προϋπολογισμός του νέου προγράμματος ανέρχεται σε 100 εκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2003-2006.

Η πρώτη πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων στο πλαίσιο του προγράμματος Marco Polo υποβλήθηκε τον Οκτώβριο του 2003 με προϋπολογισμό 15 εκατ. ευρώ. Στο πλαίσιο της πρόσκλησης αυτής, η Επιτροπή έλαβε 87 επιλέξιμες προτάσεις με τις οποίες ζητούνται επιδοτήσεις που ανέρχονται συνολικά σε 182,4 εκατ. ευρώ.

Το τριάντα έξι τοις εκατό (36%) των προτάσεων αφορούσαν άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, ενώ το 34% έργα σιδηροδρομικών μεταφορών, το 5% αφορούσαν σχέδια εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών και το 25% αφορούσαν περισσότερους του ενός τρόπους μεταφοράς εκτός των οδικών μεταφορών (π.χ. θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε συνδυασμό με σιδηροδρομικές μεταφορές ή μεταφορές εσωτερικών υδάτων).

Οι προτάσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων που υποβλήθηκαν κατά τη διαδικασία επιλογής ήταν γενικά υψηλής ποιότητας και ένα σημαντικό μέρος των σχεδίων που έγιναν αποδεκτά αφορούν θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

7. ΠΡΩΘΗΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Μέχρι σήμερα, δεν είναι γνωστά σε όλο τον κόσμο τα οφέλη που υπάρχουν σήμερα από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη. Το θέμα αυτό αντιμετωπίζεται με γενική δράση προώθησης σε επίπεδο ΕΕ²² και δύο χωριστά ευρωπαϊκά δίκτυα προώθησης, καθένα από τα οποία έχει ειδικά καθήκοντα: Ανταποκριτές (Εστιακά Σημεία) Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων και Κέντρα Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων

²⁰ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα PACT, την αξιολόγησή του και τα έργα που χρηματοδοτήθηκαν βάσει αυτού, βλ. http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/projects_en.htm.

²¹ Βλ. υποσημείωση 18.

²² Βλ. http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm.

7.1. Ανταποκριτές (Εστιακά Σημεία) Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων

Οι ανταποκριτές (Εστιακά Σημεία) Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι δημόσιοι υπάλληλοι με υψηλά προσόντα στις εθνικές αρχές οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τον τρόπο αυτό μεταφοράς σε εθνικό επίπεδο στο πλαίσιο των δημόσιων διοικήσεών τους. Εργάζονται σε συντονισμό με την Επιτροπή και την κοινοτική πολιτική. Κατόπιν πρωτοβουλίας της Επιτροπής, οι εν λόγω ανταποκριτές δημιούργησαν δίκτυο σε κοινοτικό επίπεδο για την ανταλλαγή εμπειριών, για τη συζήτηση τρόπων προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, για την αντιμετώπιση των σημείων συμφόρησης που παρεμποδίζουν την ανάπτυξη του τρόπου αυτού μεταφοράς και για την κατάρτιση νέων στρατηγικών προκειμένου να βελτιωθεί η ελκυστικότητα του τρόπου αυτού μεταφοράς μεταξύ των χρηστών. Κατά μέσο όρο, συνεδριάζουν δύο φορές το έτος υπό την προεδρία της Επιτροπής. Το Φόρουμ Ναυτιλιακών Βιομηχανιών συμμετέχει ως παρατηρητής στις συνεδριάσεις αυτές.

Σχεδόν όλα τα παράκτια κράτη μέλη έχουν διορίσει ανταποκριτές, και το ίδιο έχουν πράξει η Νορβηγία και η Ισλανδία που είναι χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και η Βουλγαρία, Ρουμανία και Τουρκία ως υποψήφιες χώρες. Επιπροσθέτως, η Κροατία διαθέτει ανταποκριτές.

Οι ανταποκριτές είναι οι βασικοί παράγοντες στις διοικήσεις των κρατών μελών για τον συντονισμό των πολιτικών που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στο πλαίσιο των διοικήσεών τους καθώς και με τις άλλες διοικήσεις. Μεταξύ των καθηκόντων τους είναι επίσης η διασφάλιση της διατήρησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε πρωτεύουσα θέση στις πολιτικές προτεραιότητες.

Οι ανταποκριτές είναι πολύ δραστήριοι και έχουν προκαλέσει μια σαφή διαφορά στην αντίληψη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων από τις εθνικές διοικήσεις τους. Εργάζονται επίσης για την επίτευξη της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων διοικήσεων, μεταξύ διοικήσεων και των συναφών βιομηχανιών καθώς και μεταξύ των διοικήσεων και των Κέντρων Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Διαδραμάτισαν επίσης σημαντικό ρόλο στην επίλυση ενός αριθμού διοικητικών προβλημάτων προς όφελος των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

7.2. Κέντρα Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων και Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων

Επιπροσθέτως, λειτουργούν στην Ευρώπη 16 εθνικά Κέντρα Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων²³. Τα κέντρα αυτά προώθησης εργάζονται σύμφωνα με την πολιτική της Επιτροπής αλλά χρησιμοποιούν μία ευρεία ποικιλία μεθόδων εργασίας για την προσέγγιση των εθνικών ακροατηρίων τους. Διευθύνονται από επιχειρηματικά συμφέροντα τα οποία αντιλαμβάνονται τα οφέλη που προκύπτουν από την ύπαρξη ενός ουδέτερου οργανισμού ο οποίος προωθεί τη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

²³ Βέλγιο, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία και ΗΒ. Για συνδέσεις προς το Διαδίκτυο βλ. www.shortsea.info.

Τα κέντρα αυτά βοηθούν τους εν δυνάμει χρήστες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με συμβουλές και πληροφορίες. Το έργο προώθησης πραγματοποιείται, *μεταξύ άλλων*, μέσω παρουσιάσεων που έχουν ως στόχο το ενδιαφερόμενο κοινό, διμερείς συναντήσεις με τις ομάδες-στόχους, απαντήσεις σε μεμονωμένες ερωτήσεις, διαφημίσεις μέσω του ταχυδρομείου (δελτία ενημέρωσης), ανακοινωθέντα τύπου και εκθέσεις. Οι φορτωτές και οι οδικοί μεταφορείς αποτελούν ιδιαίτερο στόχο της δράσης αυτής προκειμένου να επηρεαστούν και να χρησιμοποιήσουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Ορισμένα κέντρα προώθησης έχουν θέσει επίσης σε εφαρμογή συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, οι οποίες έχουν ως στόχο την προσέλκυση νέων σε επαγγέλματα στον τομέα της διαχειριστικής υποστήριξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και, γενικά, των θαλάσσιων μεταφορών.

Η ίδρυση περισσότερων εθνικών Κέντρων Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων εξετάζεται επί του παρόντος σε ορισμένες άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Δεδομένου ότι η ναυτιλία αποτελεί διεθνή δραστηριότητα με πελάτες και στις δύο απολήξεις της θαλάσσιας μεταφοράς μικρών αποστάσεων, τα Εθνικά Κέντρα Προώθησης έχουν δικτυωθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που διαθέτουν επιτρέπει στους εν δυνάμει χρήστες θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων να ωφεληθούν όχι μόνο από την πλήρη γεωγραφική κάλυψη αλλά επίσης και από τη συλλογική εμπειρία των εν λόγω κέντρων.

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων έχει ως αποστολή τη βελτίωση της εικόνας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Αποσκοπεί να καταστεί η βασική πηγή πληροφοριών σχετικά με τον τρόπο αυτό μεταφοράς. Δίδει προστιθέμενη αξία στο έργο των μεμονωμένων κέντρων προώθησης παρέχοντάς τους ένα μέσο ανταλλαγής πληροφοριών και ιδεών, παρέχοντας καθοδήγηση και υποστήριξη σε νέα κέντρα και διασφαλίζοντας τη συνεχή βελτίωση της κοινής ιστοσελίδας του Δικτύου.

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων προσφέρει μία μοναδική υπηρεσία, η οποία διατίθεται στο Διαδίκτυο (www.shortsea.info). Πρόκειται για μία βάση δεδομένων των γραμμών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Η πρώτη φάση της βάσης δεδομένων έχει τεθεί ήδη σε λειτουργία και επεκτείνεται και ενημερώνεται τακτικά. Στη δεύτερη φάση, θα προστεθούν αυξημένες δυνατότητες για την εξαγωγή και για την ανταλλαγή δεδομένων.

Οι πηγές χρηματοδότησης των διαφόρων Κέντρων Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι είτε δημόσιες είτε ιδιωτικές. Προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους τους, τα κέντρα πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον μεσοπρόθεσμη οικονομική ασφάλεια. Η δημόσια στήριξη αποτελεί έναν καλό τρόπο για τη διασφάλιση της ουδετερότητας των κέντρων και για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους. Εκτός από αυτό, η ευρεία συμμετοχή του κλάδου αποτελεί προϋπόθεση για τη λειτουργία των κέντρων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ενεργώς τα κέντρα αυτά προώθησης καθώς και το δίκτυό τους και εργάζεται για τη διασφάλιση της καλής λειτουργίας τους και για την παροχή της αναγκαίας πολιτικής καθοδήγησης για τις δραστηριότητές τους.

8. ΕΘΝΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Κατά τη σύνταξη της ανακοίνωσης αυτής, η Επιτροπή ζήτησε τη συμμετοχή ανταποκριτών (Εστιακών Σημείων) Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Η Επιτροπή εκφράζει τις ευχαριστίες της για τη συμμετοχή, η οποία αντανακλάται σε διάφορα σημεία της παρούσας ανακοίνωσης και ιδίως στο Παράρτημα ΙΧ.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων εθεωρούντο επί πολλά έτη ότι ήταν ο λιγότερο αποδοτικός τρόπος μεταφοράς, έχουν τώρα αποδείξει την ικανότητά τους να φθάσουν σε επίπεδα ανταγωνιστικότητας που μόνο οι οδικές μεταφορές μπορούν να επιτύχουν. Παρόλα αυτά, η αναμενόμενη ανάπτυξη των ευρωπαϊκών μεταφορών εμπορευμάτων καθιστά αναγκαίο για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων να επεκταθούν ακόμη περισσότερο έτσι ώστε να συνεισφέρουν πλήρως στη μείωση των σημερινών και μελλοντικών προβλημάτων μεταφορών της Ευρώπης.

Παρά το σαφώς θετικό μήνυμα της παρούσας ανακοίνωσης, θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι η προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αποτελεί μακροπρόθεσμη διαδικασία και τα αποτελέσματα του συνεχιζόμενου έργου μπορούν να αξιολογηθούν κατάλληλα σε ευρωπαϊκή κλίμακα μόνο μέσα σε μία μακροπρόθεσμη προοπτική. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να προωθεί τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και να εξετάζει τις εξελίξεις της. Για το σκοπό αυτό, προτίθεται να παρουσιάσει πρόσθετες ανακοινώσεις ή εκθέσεις προόδου, όποτε κρίνει σκόπιμο.