Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de „Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — Tussentijdse evaluatie van het programma voor de bevordering van de korte vaart [COM(2003) 155 definitief]"

COM(2006) 380 final

(2007/C 168/14)

De Commissie heeft op 13 juli 2006 overeenkomstig artikel 262 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemde mededeling.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 22 maart 2007 goedgekeurd. Rapporteur was de heer **Chagas**.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 25 en 26 april 2007 gehouden 435e zitting (vergadering van 25 april 2007) onderstaand advies met 108 stemmen vóór, bij 2 onthoudingen, goedgekeurd.

1. **Conclusies**

1.1 Het Comité heeft al herhaaldelijk zijn steun betuigd aan maatregelen gericht op de ontwikkeling van de korte vaart, die over aanzienlijke mogelijkheden beschikt op het vlak van groei (en werkgelegenheid) en een alternatief biedt voor andere, minder milieuvriendelijke vervoerswijzen. De korte vaart kan immers bijdragen tot een afname van de verkeersopstoppingen, het aantal ongevallen, de geluidshinder en de luchtverontreiniging.

1.2 In zijn advies over het programma van 2003 beklemtoont het Comité de vitale rol van de *focal points*, die nauw moeten samenwerken met de sector en de integratie in een multimodale logistieke bevoorradingsketen moeten bevorderen. Het roept de lidstaten en de sociale partners dan ook op alles op alles te zetten om het netwerk van *focal points* verder uit te breiden.

1.3 De Commissie en de lidstaten moeten zich dringend concreet gaan inzetten voor de ontwikkeling van de verschillende vervoerswijzen. Dit houdt in dat zij niet alleen de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer versnellen door de nodige infrastructuurvoorzieningen in het leven te roepen, maar ook moeten streven naar nauwere samenwerking om tot duurzaamheid op economisch én op sociaal en milieugebied te komen, iets waaraan het bedrijfsleven tot nog toe niet de nodige aandacht heeft kunnen (willen?) besteden.

1.4 Het Comité neemt kennis van de vooruitgang die is geboekt bij de uitvoering van het in 2003 goedgekeurde programma voor de bevordering van de korte vaart en dringt erop aan dat ook de resterende acties zo snel mogelijk worden voltooid en dat m.n. alle in kaart gebrachte obstakels worden weggewerkt. Voorts is het zaak de *focal points* verder te ontwikkelen en hun werkingssfeer uit te breiden, zodat zij zich ook kunnen gaan bezighouden met de bevordering van de multimodaliteit van de logistieke ketens in het binnenland.

1.5 De Commissie zou in haar mededeling moeten verwijzen naar de oprichting van een „gemeenschappelijke Europese maritieme ruimte". Deze stap zou er immers toe kunnen leiden dat de korte vaart een centrale rol gaat spelen in het intracommunautaire goederenvervoer. Het is niet meer dan logisch dat het verkeer tussen communautaire havens wordt bestempeld als intern, en niet als internationaal. De voordelen daarvan voor de vereenvoudiging van de douaneprocedures behoeven geen toelichting.

2. **Achtergrond**

2.1 In 2003 heeft de Commissie een programma voor de bevordering van de korte vaart goedgekeurd ([1]), dit in antwoord op een oproep van de Raad van ministers van Vervoer aan de Commissie en de lidstaten om zich toe te leggen op de ontwikkeling van de korte vaart en de daadwerkelijke integratie daarvan in de bestaande multimodale vervoersketens.

2.2 Dit programma bestaat uit veertien acties (vijf van wettelijke, vier van technische en vijf van operationele aard) die telkens vergezeld gaan van concrete maatregelen en een tijdschema voor de tenuitvoerlegging ervan.

2.3 In zijn advies ter zake ([2]) wees het Comité op het belang „van de strikte naleving van de in de Commissiemededeling vastgelegde termijnen". Immers, „als bepaalde knelpunten niet verdwijnen, kan de korte vaart niet overschakelen op intermodaliteit".

3. **De mededeling van de Commissie**

3.1 In haar mededeling gaat de Commissie na hoe het staat met de tenuitvoerlegging van de maatregelen van het programma van 2003. Zij bekijkt in hoeverre er vooruitgang is geboekt en doet voorstellen voor toekomstige acties.

3.2 *Wetgevende acties*

— richtlijn betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten (IMO-FAL ([3])); de omzetting van de richtlijn in nationale wetgeving is bijna voltooid;

([1]) COM(2003) 155 final
([2]) CESE 1398/2003, rapporteur de heer Chagas (PB C 32 van 5.2.2004).
([3]) Facilitatieformulieren van de Internationale Maritieme Organisatie.

— het Marco Polo-bijstandsprogramma is voor de helft voltooid (hierin worden de snelwegen op zee aangemerkt als een specifiek nieuw actiepunt, in het kader waarvan de definitie van het concept snelwegen op zee werd afgerond; de eerste snelwegen op zee zullen in 2010 operationeel zijn);

— het voorstel van de Commissie voor een richtlijn inzake intermodale laadeenheden is nog steeds niet goedgekeurd;

— richtlijn 2005/33/EG is gericht op de verbetering van de milieuprestaties, m.n. wat de emissies van Bo_x, No en deeltjes betreft.

3.3 *Technische acties*

— de gids voor douaneregelingen voor de kustvaart is klaar;

— identificatie en opheffing van de (o.m. administratieve) hinderpalen die het succes van de korte vaart in de weg staan: deze actie is voor de helft voltooid;

— het op elkaar afstemmen van nationale aanvragen en het automatiseren van de communautaire douaneprocedures: het nieuwe geautomatiseerde systeem voor douanevervoer (New Computerised Transit System, NCTS) is operationeel sinds midden 2003; de actie is voor de helft voltooid;

— onderzoek en technologische ontwikkeling: het thematisch netwerk voor de korte vaart, REALISE, heeft eind 2005 zijn werkzaamheden afgerond; de actie is voor de helft voltooid.

3.4 *Operationele acties*

— administratieve one-stop shops: de actie is voor meer dan de helft voltooid;

— de contactpunten voor de korte vaart zijn de vertegenwoordigers van de nationale maritieme administraties die overleg plegen met de Commissie: de actie is voor meer dan de helft voltooid;

— de centra voor de bevordering van de korte vaart in Europa bieden neutraal, onpartijdig advies inzake het gebruik van de korte vaart: deze actie is voor meer dan de helft voltooid; de geografische werkingssfeer van de centra wordt verder uitgebreid en er worden inspanningen geleverd om hen ten minste op middellange termijn financiële zekerheid te bieden;

— verbeteren van het imago van de korte vaart (bv. via het *European Shortsea Network*): de acties is voor meer dan de helft voltooid;

— statistische informatie: een eerste instrument om gegevens over verschillende vervoerswijzen coherent met elkaar te kunnen vergelijken wordt reeds getest door Eurostat; de huidige omzettingsmatrix moet verder worden verfijnd.

3.5 De Commissie concludeert dat de voorgestelde acties de juiste keuze zijn gebleken, maar meent dat in bepaalde gevallen nieuwe doelstellingen en termijnen moeten worden vastgesteld. In andere gevallen is het nodig de doelstelling duidelijker af te bakenen of uit te breiden. Ten slotte wijst de Commissie erop dat de EU-havens beter moeten worden geïntegreerd in de logistieke keten.

4. **Algemene opmerkingen**

4.1 Het Comité heeft al herhaaldelijk zijn steun betuigd aan maatregelen gericht op de ontwikkeling van de korte vaart, die over aanzienlijke mogelijkheden beschikt op het vlak van groei (en werkgelegenheid) en een alternatief biedt voor andere, minder milieuvriendelijke vervoerswijzen. De korte vaart kan immers bijdragen tot een afname van de verkeersopstoppingen, het aantal ongevallen, de geluidshinder en de luchtverontreiniging.

4.2 De opeenvolgende programma's en maatregelen ter bevordering van de korte vaart hebben vruchten afgeworpen. Zo is de korte vaart sinds 2000 jaarlijks met 3,2 % gegroeid (8,8 % voor containervervoer) en is bovendien afgerekend met een aanzienlijk aantal obstakels dat de ontwikkeling van de korte vaart in de weg stond. Van de 161 aanvankelijk in kaart gebrachte knelpunten blijven er maar 35 over.

4.3 Op 11 december 2006 heeft de Raad zijn conclusies over de mededeling van de Commissie goedgekeurd, alsook een reeks aanbevelingen over het wetgevend kader, versnelde ontwikkeling en meer bevordering van de korte vaart, en de samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie. Over het algemeen kan de Raad zich vinden in de in deze tussentijdse evaluatie voorgestelde maatregelen.

4.4 Drie jaar na de goedkeuring ervan stelt de Commissie vast dat het programma „voor meer dan de helft (is) voltooid". Wel tekent zij daarbij aan dat de korte vaart beter moet worden geïntegreerd „in de logistieke keten". Daarnaast valt op dat een aanzienlijk gedeelte van de voorgestelde acties in feite al eerder afgerond had moeten zijn. Een voorbeeld is actie nr. 14 inzake statistische informatie, een voorstel dat ook al in een mededeling uit 1992 is terug te vinden. Eurostat test op dit moment een eerste instrument.

4.5 In zijn advies over het programma van 2003 ([4]) beklemtoont het Comité de vitale rol van de *focal points*, die nauw moeten samenwerken met de sector en de integratie in de multimodale logistieke bevoorradingsketen moeten bevorderen. Het roept de lidstaten en de sociale partners dan ook op alles op alles te zetten om het netwerk van *focal points* verder uit te breiden.

4.6 Hoewel de Commissie verwijst naar de zogenaamde „multimodale vervoersketen" betwijfelt het Comité of men wel van zo'n keten kan spreken. Het geheel van de verschillende logistieke systemen en intermodale netwerken kan niet worden beschouwd als een multimodale keten als zodanig. Het gebrek aan coördinatie en samenwerking tussen de verschillende vervoerssegmenten is zonder twijfel het grootste struikelblok voor de uitwerking en ontwikkeling van een coherent en duurzaam communautair vervoersbeleid.

([4]) Zie voetnoot nr. 2.

4.7 De Commissie en de lidstaten moeten zich dringend concreet gaan inzetten voor de ontwikkeling van de verschillende vervoerswijzen. Dit houdt in dat zij niet alleen de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer versnellen door de nodige infrastructuurvoorzieningen in het leven te roepen, maar ook streven naar nauwere samenwerking om tot duurzaamheid op economisch én op sociaal en milieugebied te komen, iets waaraan het bedrijfsleven tot nog toe niet de nodige aandacht heeft kunnen (willen?) besteden.

5. **Specifieke opmerkingen**

5.1 *Wetgevende acties*

5.1.1 Alle in dit verband voorgestelde maatregelen hebben hun beslag gekregen, met uitzondering van het voorstel inzake nieuwe intermodale laadeenheden, dat op tegenkanting van de verschillende betrokken economische exploitanten stuitte. Deze zijn nl. van oordeel dat nieuwe criteria voor de laadeenheden op internationaal, en niet op Europees niveau moeten worden vastgelegd. Ook het Comité heeft al eerder stilgestaan bij een aantal van deze problemen, waarvoor hoe dan ook gepaste oplossingen dienen te worden gevonden. Het debat terzake is door de Commissie onlangs opnieuw geopend. Zij verduidelijkt nu dat de invoering van een nieuw model container niet noodzakelijk betekent dat de bestaande modellen moeten worden aangepast, wat de bezorgdheid van de betrokkenen gedeeltelijk zou kunnen wegnemen.

5.1.2 Het Marco Polo-programma moet centraal blijven staan bij de financiering en uitbreiding van nieuwe of bestaande verbindingen. Het feit dat snelwegen op zee als nieuw specifiek actiepunt worden genoemd is een stap in de goede richting. Wel roept het begrip snelwegen op zee nog vragen op. Het Comité is het ermee eens dat de toepassing ervan niet beperkt mag blijven tot het TEN-V, maar wijst er tevens op dat de nodige transparantie in acht moet worden genomen en dat er geen sprake mag zijn van concurrentievervalsing.

5.1.3 Wat de milieuprestaties aangaat werpen de inspanningen van de sector vruchten af. Dit neemt niet weg dat verdere verbetering nodig is, ongeacht de resultaten bij de andere vervoerswijzen. Het onderzoek naar schonere brandstoffen en motoren dient te worden uitgebreid en gestimuleerd en de communautaire wetgeving moet worden herzien, zodat kan worden ingespeeld op eventuele nieuwe ontwikkelingen.

5.1.4 Het Comité vraagt zich af waarom de Commissie in haar mededeling niet verwijst naar de oprichting van een „gemeenschappelijke Europese maritieme ruimte", waarvan bv. wel sprake is in het Groenboek voor een maritiem beleid, in de tussentijdse evaluatie van het Witboek van 2001 en in de Mededeling over goederenlogistiek. Deze stap zou er immers toe kunnen leiden dat de korte vaart een centrale rol gaat spelen in het intracommunautaire goederenvervoer. Het is niet meer dan logisch dat het verkeer tussen communautaire havens wordt bestempeld als intern, en niet als internationaal. De voordelen daarvan voor de vereenvoudiging van de douaneprocedures behoeven geen toelichting.

5.2 *Technische acties*

5.2.1 Het Comité neemt kennis van de positieve resultaten op dit vlak en spoort de Commissie en de lidstaten aan hun inspanningen verder te zetten. Het wijst m.n. op het belang van de contactgroepen van de verschillende douanekantoren die trachten gezamenlijke oplossingen uit te werken voor de overblijvende knelpunten.

5.3 *Operationele acties*

5.3.1 Een van de belangrijkste punten in de conclusies van de Commissie over de tenuitvoerlegging van de maatregelen op dit vlak is de uitbreiding van de werkingssfeer van de centra voor de bevordering van de korte vaart, die zich ook gaan bezighouden met de bevordering van de multimodaliteit van de logistieke ketens in het binnenland. Nauwere samenwerking tussen de verschillende segmenten van de logistieke keten is van fundamenteel belang.

5.3.2 Zo kunnen ook de contactpunten voor de korte vaart ertoe bijdragen dat plaatselijke en/of regionale oplossingen worden gevonden om de korte vaart vlotter te doen functioneren. Zowel de sociale partners als het Forum voor de scheepvaartsector (MIF) dienen nauwer bij een en ander te worden betrokken.

5.3.3 Er dienen betrouwbare, geharmoniseerde en volledige statistische gegevens beschikbaar te zijn. Zoals hierboven opgemerkt is dit punt al door de Commissie aangekaart in een mededeling uit 1992. Het Comité kan geen verklaring vinden voor deze vertraging en verzoekt de Commissie en de lidstaten hieraan meer aandacht te besteden.

Brussel, 25 april 2007

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

Dimitris DIMITRIADIS