

Aviz al Comitetului Economic și Social European privind „Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor «Evaluarea intermediară a programului de promovare a transportului maritim pe distanțe scurte (COM(2003) 155 final)»”

COM(2006)380 final

(2007/C 168/14)

La 13 iulie 2006, Comisia Europeană, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la comunicarea sus-menționată.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor pe această temă, și-a adoptat avizul la 22 martie 2007. Raportor: dl CHAGAS.

În cea de-a 435-a sesiune plenară din 25 și 26 aprilie (ședința din 25 aprilie 2007), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 108 voturi pentru și 2 abțineri.

1. Concluzii

1.1. CESE a sprijinit în repetate rânduri măsurile care vizau dezvoltarea transportului maritim pe distanțe scurte, datorită potențialului său de creștere economică și creare de locuri de muncă, precum și ca alternativă la alte moduri de transport care respectă în mai mică măsură mediul înconjurător, contribuind astfel la reducerea aglomerării traficului rutier, a accidentelor și a poluării sonore și atmosferice.

1.2. În avizul său privind programul prezentat în 2003, CESE sublinia necesitatea de a asigura rolul punctelor focale (focal points) ca punte de legătură cu industria și de a facilita integrarea acestui mod de transport într-un sistem logistic intermodal. CESE îndeamnă statele membre și partenerii sociali să depună eforturi mai mari pentru dezvoltarea rețelei de puncte focale.

1.3. Comisia și statele membre trebuie să-și asume de urgență responsabilitatea de a asigura crearea condițiilor necesare pentru dezvoltarea diferitelor moduri de transport, nu numai prin asigurarea infrastructurii necesare pentru facilitarea intermodalității, ci și prin eliminarea lacunei generate de incapacitatea industriei de a stabili o veritabilă cooperare complementară nu numai în sensul durabilității economice, ci și al durabilității sociale și de protecție a mediului.

1.4. În ceea ce privește acțiunile propuse în programul de promovare a transportului maritim pe distanțe scurte adoptat în 2003, CESE remarcă progresul înregistrat și îndeamnă la realizarea rapidă a celorlalte acțiuni prevăzute și, în special, la înlăturarea obstacolelor identificate. Dezvoltarea punctelor focale și lărgirea câmpului lor de acțiune, astfel încât să înglobeze multi-modalitatea terestră și logistica asociată acesteia, pot contribui la obținerea rezultatelor dorite.

1.5. CESE consideră că prezenta comunicare ar trebui să includă referiri la crearea unui „spațiu maritim comun al UE”, pas care ar putea contribui în mod decisiv la propulsarea transportului maritim pe distanțe scurte pe un loc de frunte în transportul de mărfuri intracomunitar. Este normal ca transportul

maritim între porturi comunitare să fie considerat transport intern și nu internațional, cu avantaje evidente în ceea ce privește simplificarea procedurilor vamale.

2. Context

2.1. Comisia Europeană a adoptat în 2003 un program de promovare a transportului maritim pe distanțe scurte ⁽¹⁾ ca răspuns la un apel al Consiliului miniștrilor transporturilor adresat Comisiei și statelor membre în sensul nu numai al asigurării dezvoltării sale, ci și al integrării sale efective în lanțurile de transport intermodal existente.

2.2. Programul era compus din 14 acțiuni, din care 5 cu caracter legislativ, 4 cu caracter tehnic și 5 cu caracter operațional, la rândul lor subîmpărțite în măsuri concrete și însoțite de termene de punere în aplicare.

2.3. În avizul ⁽²⁾ adoptat la acel moment, CESE atrăgea atenția asupra necesității unei „respectări stricte a termenelor propuse de Comisie” și sublinia faptul că „fără a elimina anumite strangulări, transportul maritim pe distanțe scurte nu va evolua în direcția intermodalității”.

3. Comunicarea Comisiei

3.1. Comunicarea adoptată acum de Comisie efectuează o evaluare a stadiului punerii în aplicare a măsurilor propuse în cadrul programului prezentat în 2003, analizând progresele realizate cu privire la aceste acțiuni până în prezent și propune direcții de acțiune pentru viitor.

3.2. Acțiuni legislative

— directiva privind formalitățile de declarare pe care trebuie să le îndeplinească navele la sosirea și/sau la plecarea din porturile statelor membre (FAL-OMI ⁽³⁾): transpunerea directivei în legislația națională este aproape finalizată;

⁽¹⁾ COM(2003) 155 final.

⁽²⁾ CESE 1398/2003, raportor dl Chagas. JO C 32 din 5.2.2004.

⁽³⁾ Formulare ale Organizației Maritime Internaționale.

- programul de asistență financiară Marco Polo (care identifică autostrăzile maritime drept o nouă acțiune specifică, în cadrul căreia a fost definit conceptul de autostradă maritimă; primele autostrăzi maritime vor deveni operaționale în 2010) este pe jumătate finalizat;
- încă se așteaptă adoptarea finală a propunerii de directivă a Comisiei privind unitățile de încărcare intermodale;
- Directiva 2005/33/CE aduce îmbunătățiri în materie de impact asupra mediului, în special în ceea ce privește emisiile de SO_x, NO_x și de particule.

3.3. Acțiuni tehnice

- ghidul procedurilor vamale aplicabile transportului maritim pe distanțe scurte este finalizat;
- identificarea și eliminarea obstacolelor în calea unui mai mare succes al transportului maritim pe distanțe scurte (de exemplu, eliminarea obstacolelor administrative) sunt pe jumătate finalizate;
- apropierea normelor de aplicare naționale și informatizarea procedurilor vamale comunitare: noul sistem de tranzit informatizat (NCTS/NSTI) este operațional din 2003; acțiunea este pe jumătate finalizată;
- cercetare și dezvoltare tehnologică: rețeaua tematică a transportului maritim pe distanțe scurte, REALISE, și-a încheiat lucrările la sfârșitul anului 2005. Acțiunea este pe jumătate finalizată.

3.4. Acțiuni operaționale

- ghișee administrative unice: această acțiune este finalizată în proporție de peste jumătate;
- punctele focale pentru transportul maritim pe distanțe scurte (este vorba de reprezentanți ai administrațiilor maritime naționale care consultă Comisia): acțiunea este finalizată în proporție de peste jumătate;
- centrele de promovare a transportului maritim pe distanțe scurte care funcționează în Europa oferă consultanță neutră și imparțială privind utilizarea transportului maritim pe distanțe scurte. Această acțiune este finalizată în proporție de peste jumătate, iar extinderea ariei geografice a centrelor va continua pentru a garanta cel puțin siguranța lor financiară;
- îmbunătățirea imaginii transportului maritim pe distanțe scurte (de exemplu prin *European Shortsea Network*): acțiunea este finalizată în proporție de peste jumătate;
- informații statistice: un prim instrument, care este deja testat în Eurostat, va permite compararea coerentă a modurilor de transport. Matricea de conversie disponibilă în prezent va trebui perfecționată.

3.5. Comisia conchide că acțiunile propuse au fost necesare, dar consideră că, în unele cazuri, este necesar să se stabilească noi obiective și noi termene. Între altele, încearcă să precizeze mai bine sau să lărgască obiectivul urmărit. De asemenea, atrage atenția asupra necesității de a integra într-o mai mare măsură porturile comunitare în lanțul logistic.

4. Observații generale

4.1. CESE a sprijinit în repetate rânduri măsurile care vizau dezvoltarea transportului maritim pe distanțe scurte, datorită potențialului său de creștere economică și creare de locuri de muncă, precum și ca alternativă la alte moduri de transport care respectă în mai mică măsură mediul înconjurător, contribuind astfel la reducerea aglomerării traficului rutier, a accidentelor și a poluării sonore și atmosferice.

4.2. Programele și măsurile succesive de promovare a transportului maritim pe distanțe scurte au produs rezultate semnificative, care se reflectă, pe de-o parte, într-o creștere anuală medie de 3.2 % începând din 2000 (8.8 % pentru transportul de mărfuri containerizat) și, pe de altă parte, în înlăturarea unui număr considerabil de obstacole care s-a constatat că îngreunează dezvoltarea acestui sector: din cele 161 de obstacole inițiale au mai rămas doar 35. Este de presupus că între acestea se numără obstacolele cele mai dificile, de aceea este necesar ca acest drum să fie urmat cu fermitate.

4.3. În reuniunea din 11 decembrie 2006, Consiliul a adoptat o serie de concluzii privind Comunicarea Comisiei, precum și recomandări privind cadrul legislativ, consolidarea dezvoltării și promovarea transportului maritim pe distanțe scurte și cooperarea între statele membre și Comisie, sprijinind, în general, măsurile propuse în această evaluare intermediară.

4.4. În evaluarea rezultatelor programului la aproape trei ani de la adoptarea sa, Comisia consideră că ele se află „dincolo de jumătatea drumului spre finalizare”. Cu toate acestea, Comisia consideră că este necesară o mai bună integrare a transportului maritim pe distanțe scurte în „lanțul logistic de aprovizionare”. În același timp, se poate observa că o parte semnificativă din măsurile propuse ar fi trebuit să fie deja finalizate. Un exemplu de astfel de întârziere este acțiunea nr. 14 privind informațiile statistice, care fusese propusă deja printr-o comunicare din 1992. Un prim instrument este în curs de testare în cadrul Eurostat.

4.5. În *avizul său* ⁽⁴⁾ *privind programul prezentat în 2003, CESE sublinia necesitatea de a asigura rolul punctelor focale (focal points) ca punte de legătură cu industria și de a facilita integrarea într-un sistem logistic intermodal. CESE îndeamnă statele membre și partenerii sociali să depună eforturi mai mari pentru dezvoltarea rețelei de puncte de focale.*

4.6. În ciuda formulării folosite de Comisie, care se referă la un „lanț de distribuție multimodal”, nu este clar dacă acesta există: ansamblul diferitelor sisteme logistice și rețele intermodale nu poate fi înțeles ca un lanț multimodal în sine. Lipsa coordonării și cooperării între diferitele segmente de transport constituie în mod clar principalul obstacol în calea instituirii și dezvoltării unei politici comunitare coerente și durabile în domeniul transporturilor.

⁽⁴⁾ A se vedea nota 2.

4.7. Comisia și statele membre trebuie să-și asume de urgență responsabilitatea de a asigura crearea condițiilor necesare pentru dezvoltarea diferitelor moduri de transport, nu numai prin asigurarea infrastructurii necesare pentru facilitarea intermodalității, ci și prin eliminarea lacunei generate de incapacitatea industriei de a stabili o veritabilă cooperare complementară nu numai în sensul durabilității economice, ci și al durabilității sociale și de protecție a mediului.

5. Observații specifice

5.1. Acțiuni legislative

5.1.1. Dintre măsurile propuse, numai introducerea unor noi unități europene de încărcare intermodale nu a fost pusă în aplicare. Unii agenți economici și-au exprimat rezerve serioase cu privire la propunere, susținând că adoptarea de noi modele pentru unitățile de încărcare ar trebui să se facă la nivel internațional și nu doar european. CESE a menționat, de asemenea, unele dintre aceste preocupări, pentru care ar fi necesar să se găsească răspunsuri adecvate. Comisia a relansat recent dezbaterea cu privire la această propunere și se pare că reformularea ei în sensul de a asigura că introducerea unui nou model de containere nu presupune în mod obligatoriu modificarea modelelor existente ar putea răspunde la unele dintre preocupările exprimate.

5.1.2. Programul Marco Polo trebuie să continue să joace un rol important în finanțarea și dezvoltarea unor noi linii și a liniilor deja existente. Incluziunea autostrăzilor maritime ca nouă acțiune specifică va putea contribui la concretizarea acestora. Cu toate acestea, există încă incertitudini cu privire la conceptul de autostradă maritimă. Dacă, pe de-o parte, este necesară sprijinirea ideii de a nu limita aplicarea TEN-T, pe de altă parte, introducerea acestor rețele trebuie să fie transparentă și să nu ducă la denaturarea concurenței.

5.1.3. Eforturile industriei în domeniul protecției mediului duc la rezultate pozitive. Cu toate acestea, este necesar să se continue îmbunătățirea acestor performanțe, independent de comparația cu alte moduri de transport. Investițiile în cercetarea și dezvoltarea combustibililor și motoarelor mai puțin poluante trebuie sporite și încurajate. Legislația comunitară în materie ar trebui să fie revizuită în funcție de evoluțiile posibile. Trebuie să se investească în modernizarea unor segmente ale flotei comunitare.

5.1.4. CESE se întreabă de ce în prezenta comunicare nu se face referire la crearea unui „spațiu maritim european comun”, care este prevăzut în documente cum ar fi „Cartea verde a politicii maritime”, „Examinarea intermediară a Cărții albe din 2001” sau „Comunicarea privind logistica mărfurilor”. Acest pas ar putea contribui în mod decisiv la propulsarea transportului maritim pe distanțe scurte pe un loc de frunte în cadrul transportului intercomunitar de mărfuri. Este normal ca transportul maritim între porturi comunitare să fie considerat transport intern și nu internațional, cu avantaje evidente în ceea ce privește simplificarea procedurilor vamale.

5.2. Acțiuni tehnice

5.2.1. În ceea ce privește măsurile tehnice propuse, CESE remarcă progresele obținute și încurajează Comisia și statele membre să treacă la aplicare lor. Este deosebit de important să fie continuate lucrările grupurilor de contact din diferite administrații pentru a găsi soluții comune la obstacolele existente.

5.3. Acțiuni operaționale

5.3.1. În cadrul concluziilor Comisiei privind punerea în aplicare a acestor măsuri, este de subliniat importanța acordată extinderii domeniului Centrelor de promovare a transportului maritim pe distanțe scurte, astfel încât să înglobeze promovarea multimodalității terestre și logistica legată de aceasta. Este deosebit de important să se aprofundeze cooperarea între diferite segmente ale logisticii, prin promovarea cooperării dintre acestea.

5.3.2. În același mod, punctele focale pot contribui la găsirea unor soluții la nivel local și/sau regional pentru înlăturarea obstacolelor sau pentru o mai bună funcționare a transportului maritim pe distanțe scurte. Ar trebui încurajată implicarea partenerilor sociali, precum și a Forumului Industriei Maritime (MIF).

5.3.3. Furnizarea de informații statistice sigure, armonizate și complete este un element important. După cum s-a menționat anterior, această necesitate a fost deja identificată într-o comunicare din 1992. CESE recunoaște progresele înregistrate în ultimul timp și solicită Comisiei și statelor membre să acorde mai multă atenție acestei probleme.

Bruxelles, 25 aprilie 2007.

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS