

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Framtiden för det transeuropeiska nätet av inre vattenvägar"

(2002/C 80/04)

Den 31 maj 2001 beslutade Ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 23.3 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande om "Framtiden för det transeuropeiska nätet av inre vattenvägar".

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 18 december 2001. Föredragande var Philippe Levaux.

Vid sin 387:e plenarsession den 16–17 januari 2002 (sammanträdet den 16 januari 2002) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 90 röster för och 2 röster emot.

1. Inledning

1.1. Kommittén granskar här villkoren för utvecklingen av det transeuropeiska nätet av inre vattenvägar för att garantera att det inom 20 år kan svara mot den kraftigt ökande efterfrågan på godstransporter.

1.2. Det transeuropeiska nätet av inre vattenvägar omfattar främst sex länder (Belgien, Nederländerna, Luxemburg, Frankrike, Tyskland och Österrike) vars nät bildar en sammanlänkad enhet. Andra länder som har stora nät är Italien, Finland, Storbritannien, Irland och Portugal.

1.3. I samband med utvidgningen kommer det transeuropeiska vattenvägnätet att omfatta ytterligare sex länder, nämligen Tjeckien, Ungern, Slovakien, Rumänien, Bulgarien och Polen som sammanlagt står för 9 000 km vattenvägar.

1.4. Europeiska unionens ekonomiska tillväxt och dess utvidgning kommer att stimulera handelsutbytet de närmaste årtiondena, vilket får till följd att godstransporternas volym redan år 2010 kommer att ha ökat med cirka 40 %. Under det närmaste årtiondet kommer de stegrade effekterna av utvidgningen och den nödvändiga allt större ekonomiska öppenheten mot Ryssland, Ukraina och andra länder i öst att öka detta handelsutbyte och därmed efterfrågan på godstransporter. Även om de befintliga näten, vägarna och järnvägarna renoveras kommer de inte att kunna absorbera denna trafikökning.

1.5. Samtidigt måste man minska föroreningarna, särskilt dem som transporterarna orsakar. Majoriteten av länderna arbetar gradvis i denna riktning genom att ansluta sig till Kyotoprotokollet.

1.6. EU står alltså inför en dubbel utmaning:

- Garantera en hållbar utveckling av handelsutbytena och därmed tillfredsställa en starkt ökande efterfrågan på godstransporter.
- Se till att miljön skyddas, särskilt genom att begränsa utsläppen av växthusgaser och minska användningen av icke-förnybara fossila bränslen.

1.7. Överallt där godstransporter på inre vattenvägar är möjliga framstår användningen av detta transportsätt som en nödvändighet, eftersom det tillsammans med andra traditionella transportsätt ger många fördelar när det gäller kostnader, miljövänlighet och turtäthet. I kapitel 4 i det här yttrandet ges en närmare presentation av dessa fördelar.

1.8. Sedan flera år tillbaka har man genomfört studier för att tydliggöra värdet av varutransporter på inre vattenvägar.

1.9. Europaparlamentet och rådet antog 1996 på kommissionens förslag gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, inklusive nätet av inre vattenvägar. Denna mål som skall uppnås genom att med utgångspunkt i det befintliga nätet visa

- vilka flaskhalsar som måste åtgärdas,
- vilka förbindelser för större fartyg/lastprofiler som måste byggas snabbt för att koppla ihop befintliga flodområden (norr om Seine, öster om Seine, Mosel–Saône, Rhen–Rhône, Elbe–Oder–Donau och Donau–Po),
- vilka förbindelser som förslagsvis måste garanteras med näten i tredje land i Östeuropa, särskilt Rhen–Main–Donau och mot Polen öster om Berlin.

1.10. Även i den vitbok kommissionen publicerade den 12 september 2001 för att presentera den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 föreslogs riktlinjer för att göra de inre vattenvägarna mer attraktiva.

1.11. Kommittén har å sin sida publicerat flera yttranden i frågan:

- Initiativytrande av den 14 september 1994 ⁽¹⁾.
- Yttrande av den 13 september 1995 ⁽²⁾.
- Yttrande av den 13 september 1995 ⁽³⁾.
- Yttrande av den 23 november 1995 ⁽⁴⁾.
- Yttrande av den 2 december 1998 ⁽⁵⁾.

1.12. I Frankrike ställde sig Parisregionens ekonomiska och sociala råd nyligen positivt till att bygga förbindelsen Seine-Nord i sitt yttrande av den 21 maj 2001. Denna länk kan skapa kontinuitet i det transeuropeiska nätet genom att avlägsna en stor flaskhals.

2. Avgränsning av yttrandet

2.1. Det här yttrandet rör främst de inre vattenvägar som ger möjlighet att transportera varor mellan de sex medlemsstater som nämndes ovan (punkt 1.2), med beaktande av framtidsrelaterade frågor som rör utvidgningen.

2.2. Kommittén påminner emellertid om att det särskilt i Italien, Storbritannien, Irland, Portugal och Finland finns betydande nät av vattenvägar. Att använda dessa fristående nät är för länderna i fråga ett viktigt alternativ eller en kompletterande lösning. Även i fråga om dessa nät bör man undersöka hur de kan utvecklas och i högre grad användas för varutransporter och turism.

2.3. För att öka effektiviteten föreslår kommittén vidare att man över hela nätet av vattenvägar undersöker och utvecklar alla möjligheter att från kusterna färdas inåt landet via tillgängliga inre vattenvägar. I huvudsak skulle man kartlägga

de platser som sedan länge har förbundit inlandet med kusten. Rådet och Europaparlamentet har i beslut nr 1346/2001/EG ⁽⁶⁾ publicerat en översikt över dessa platser i form av kartor. Kommittén önskar att man med detta som utgångspunkt skall genomföra en separat studie av dessa platser för att tekniskt och ekonomiskt bedöma vad som krävs för att förvalta dem, så att man i så hög grad som möjligt främjar utbytena med inlandet.

2.4. Mer allmänt bör transporter på inre vattenvägar ses som en naturlig förlängning av inrikes sjötransporter (cabotage) eller kombinerade transporter till sjöss och på inre vattenvägar. Kommittén uppmuntrar alla initiativ som innebär en fortsatt integration av dessa transportsätt. Containertransport har i detta avseende stor potential, eftersom den minimerar avbrott för på-, av- och omlastning.

2.5. Kommittén påminner även om att gemenskapens inre vattenvägnät inte enbart består av infrastrukturer för stora fartyg. Det omfattar även tusentals kilometer kanal som klarar mindre fartyg och som möjliggör en omfattande lokal trafik. I Frankrike transporterar denna trafik mer än 10 % av den totala volymen.

2.6. Dessutom är denna del av nätet av stort intresse för turismnäringen, som i flera länder har utvecklats kraftigt det senaste årtiondet. De inre vattenvägarna används även i hög grad till bevattning, till att reglera vattenflödet i avrinningsområden och för vatten till avkylning, elenergiproduktion och industriell verksamhet.

2.7. Kommittén framhåller också att man fram till år 2010 måste beakta samtliga inre vattenvägar med stor, medelstor och liten kapacitet, så att hela nätet underhålls, moderniseras och ibland förnyas, samtidigt som man återställer eller bevarar de inre vattenvägararnas effektivitet.

3. Transporter på inre vattenvägar, ett fullvärdigt alternativ

3.1. Kommittén påminner om att varutransport på inre vattenvägar är en tillgänglig valmöjlighet vars betydelse alltför ofta förringas.

⁽¹⁾ EGT C 393, 31.12.1994, s. 60.

⁽²⁾ EGT C 301, 13.11.1995, s. 20.

⁽³⁾ EGT C 301, 13.11.1995, s. 19.

⁽⁴⁾ EGT C 39, 12.2.1996, s. 96.

⁽⁵⁾ EGT C 40, 15.2.1999, s. 47.

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1346/2001/EG av den 22 maj 2001 om ändring av beslut nr 1692/96/EG med avseende på kushamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler samt projekt nr 8 i bilaga III (EGT L 185, 6.7.2001, s. 1) – ESK:s yttrande finns i EGT C 214, 10.7.1998, s. 40.

3.2. Under 1999 svarade vattenvägarna för 6,8 % av EU:s marknad för varutransporter och totalt 120,4 miljarder tonkilometer.

3.3. Vägnätet stod för 74,4 %, järnvägarna för 13,4 % och transporter via pipeline för 5,1 %.

3.4. För att minska användningen av vägar för varutransporter måste man arbeta för att integrera de konkurrerande transportsätten mer effektivt. Tillsammans svarar järnvägar, pipelines och inre vattenvägar för en fjärdedel av varutransporterna och de har en reservkapacitet som kan utökas om de kunde förmås att komplettera varandra bättre.

3.5. Inre vattenvägar jämförs alltid med andra transportsätt på ett generellt sätt. Men vägnäten och järnvägarna täcker in nästan hela EU, medan de inre vattenvägnäten bara delvis genomkorsar några länder eller regioner i EU.

3.6. Detta innebär att de inre vattenvägarnas marknadsandel underskattas och att jämförelserna med olika transportsätt måste korrigeras. Där det finns ett inre vattenvägnät är dess marknadsandel stor. Räknat i tonkilometer var marknadsandelen 1999 11,8 % i Belgien, 12,8 % i Tyskland och 41,6 % i Nederländerna.

3.7. Om man ser till enskilda franska departement som har inre vattenvägar är marknadsandelen 9 %, med de högsta siffrorna i Parisbäckenet (15 %) och i området Rhen–Mosel (20 %). Man bör notera att bristen på förbindelser mellan de franska flodområdena och mellan dem och de europeiska vattenvägnäten för stora fartyg är till stor nackdel för de inre vattenvägarna.

3.8. Slutligen konstateras att i de länder som Donau flyter igenom avbryts fartygstafiken tillfälligt alla dagar förutom på söndagar på grund av att tre broar har rasat. De förluster som drabbar rederierna, skeppsvarven och hamnarna i de här länderna lider beräknas till 30 miljoner euro i månaden.

4. De inre vattenvägarnas fördelar

4.1. Kommittén påminner om att transporter på inre vattenvägar är det sätt att transportera varor som är mest miljövänligt, både på grund av att fartygen förorenar jämförelsevis lite och att de har låg bränsleförbrukning.

4.2. Faktum är att energiåtgången är låg jämfört med andra transportsätt, eftersom varje fartyg eller fartygskonvoj kan ersätta flera hundra lastbilar eller järnvägsvagnar. Med fem liter bränsle kan man frakta ett ton varor 500 km. Samma ton kan färdas 330 km på järnväg och bara 100 km på väg.

4.3. Dessutom visar tillgängliga studier att betydande bränslebesparingar kan göras genom att uppmuntra forskning om hur man kan förbättra motorernas effektivitet. Det kommer sannolikt att utvecklas mer effektiva motorer allteftersom den befintliga flottan förnyas, och denna förnyelse kommer att ske i allt snabbare takt när marknaden utvecklas.

4.4. Inre vattenvägar är också särskilt miljövänliga för att de varken använder stort utrymme eller alstrar mycket buller. Däremot kunde kvaliteten på bränsle för fartygsmotorer vara bättre.

4.5. Ur säkerhetssynpunkt erbjuder inre vattenvägar bästa möjliga garantier, olyckor är extremt sällsynta. Detta gör att de passar särskilt bra för transport av farliga produkter.

4.6. Med en genomsnittshastighet på 15 km/h står sig transport på inre vattenvägar väl i jämförelsen med järnvägs-transport och faktiskt även med vägtransport på vissa sträckor. Detta transportsätt kan erbjuda regelbundna turer och fungerar dygnet runt utan uppehåll, förutsatt att man reglerar slussförvaltningen så att slussarna ständigt är bemannade, antingen med hjälp av olika skift eller genom ökad automatisering.

4.7. Inre vattenvägar är särskilt lämpade för att uppfylla kraven i fråga om intermodalitet med alla andra transportsätt på lämpliga plattformar. Man planerar till exempel att bygga anläggningar vid Rotterdams hamn för att ta emot containerfartyg som fraktar 10 000–12 000 enheter. När dessa containrar har lossats skall de kunna skickas till sin slutdestination via väg, järnväg eller inre vattenväg.

4.8. Containertransporterna har ökat anmärkningsvärt under det senaste årtiondet och uppfyller till stor del de nya kraven i fråga om varutransport. Det saknas konsoliderad statistik på EU-nivå, men vi kan citera de anmärkningsvärt höga tillväxtsiffrorna för containertransporter

— i Frankrike mellan 1999 och 2000, totalt +56 % varav +63 % på Rhen,

— i Nederländerna och Belgien mellan 1997 och 1999, totalt +41 % med 2,902 miljoner TEU. Prognoserna fram till år 2020 pekar på mellan 4,5 och 7,5 miljoner TEU.

4.9. De inre vattenvägarna möjliggör en fortsatt god utveckling, och i många europeiska knutpunkter planeras nya investeringar för att ta emot och hantera ett större antal containrar (Antwerpen bygger en ny terminal för att kunna ta emot 5 000 containrar per dag och Strasbourg beslutade i oktober 2001 att bygga en terminal för att kunna ta emot flodpråmar med fyra containerrader.)

4.10. Även om transporter på inre vattenvägar inte som vägtransporter kan ske "från dörr till dörr", är de ändå jämförbara med järnvägstransporter. I likhet med järnvägen kan de nå fram till produktionsanläggningar och leveransplatser via speciella förgreningar av de inre vattenvägarna. För att utveckla dem krävs en politik för att skapa och utveckla multimodala plattformar och industriområden på platser som kan nås via inre vattenvägar.

5. Kommissionens vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden"⁽¹⁾

5.1. I denna vitbok fastställer kommissionen sina riktlinjer och gör särskilt följande påpekande: "Efterfrågan på transporter ökar stadigt, men samhället kan inte tillgodose denna efterfrågan endast genom att anlägga ny infrastruktur och avreglera transportmarknaden. (...) [u]tvidgningen och den hållbara utvecklingen utgör[hädanefter] två oeftergivliga krav, och för att uppfylla dessa krav krävs det även en optimering av transportsektorn."

5.2. Kommittén delar denna inställning med förbehåll för ståndpunkter i det kommande yttrandet om vitboken som helhet. Optimeringsprincipen måste tillämpas på alla transportsätt, och optimeringen måste börja med de inre vattenvägarna, vars användning svarar mot de ekonomiska, miljömässiga och sociala villkoren för en hållbar utveckling.

5.3. De inre vattenvägarna har avsevärda kapacitetsreserver för varutransporter, förutsatt att man vidtar lämpliga åtgärder till en kostnad som är förenlig med den förbättring av nätets produktivitet som blir resultatet. Kommittén ställer sig bakom ett antal av de åtgärder som inkluderats i vitboken för att främja utvecklingen av transporter på inre vattenvägar:

- Avlägsna befintliga flaskhalsar.
- Harmonisera de tekniska och sociala föreskrifterna för att möjliggöra en sund konkurrens.
- Avlägsna administrativa hinder såsom tullkontroller inom det europeiska området.

- Inrätta särskilda finansieringsmöjligheter för investeringar i inre vattenvägar.

- Fastställa vilka mål som måste uppnås för att modernisera det befintliga nätet inom en realistisk tidsperiod på 20 år, samtidigt som man på en mer övergripande nivå arbetar för att sammankoppla näten och bygga de sista felande länkarna före år 2040. Sådana tidsgränser är förenliga med det slags investeringar som behövs, förutsatt att beslutsfattarna satsar helhjärtat på ett sådant program.

5.4. Kommittén beklagar att kommissionen i vitboken inte har skapat ett separat kapitel för de inre vattenvägarna, i likhet med kapitlet om vägarna, järnvägarna och flygtrafiken. De inre vattenvägarna verkar av denna orsak förpassade till att utgöra ett komplement eller stöd till övriga transportsätt. Inre vattenvägar behandlas i vitbokens kapitel 2, "En samordnad utveckling av transportsätten", i nära anslutning till cabotagefrågan, en fråga som tillsammans med "höghastighetssjövägar" är en uttalad prioritet för kommissionen.

6. Kommitténs förslag och rekommendationer

6.1. Vi står inför stora utmaningar på området för varutransporter under de två närmaste årtiondena. De transportbehov som EU:s ekonomiska utveckling skapar måste tillgodoses.

6.2. Dessutom måste man tillfredsställa efterfrågan på transporter för att utvidgningen skall bli framgångsrik, så att de nya medlemsstaterna får alla möjligheter att genomföra handelsutbyten.

6.3. Fram till år 2020 bör dessutom handelsutbytet med länderna öster om EU förstärkas. Detta är en garanti för balans, utveckling och fred.

6.3.1. För att bättre kunna förbereda en handelspolitik med Central- och Östeuropa måste fartygstrafiken på Donau, som utgör en av korridorerna för godtransport i regionen, återupprättas inom tre år. Detta kan ske genom följande åtgärder:

- Att man röjer upp spillrorna från de tre broar som bombades i Jugoslavien och eventuellt avlägsnar minor från floden.
- Att man avlägsnar de tillfälliga flottbroarna på dessa tre platser, eftersom de hindrar fartygstrafiken under veckan.

⁽¹⁾ KOM(2001) 370 slutlig, 12.9.2001.

— Att man återuppbygger broarna, i synnerhet Sloboda-bron i Novi Sad i Serbien.

6.4. Att uppfylla de ökande transportbehoven hänger oundvikligen samman med behovet av att skydda miljön inom ramen för åtagandena i fråga om hållbar utveckling.

6.5. För att åstadkomma detta måste man utan att ge avkall på konkurrensen – som är en förutsättning för utveckling – främja alla former av komplementaritet mellan olika transportsätt.

6.6. Varje transportsätt har sina fördelar och tillfredsställer en del av efterfrågan.

6.7. Förutom de landbaserade transportererna inom EU sker det internationella handelsutbytet med andra kontinenter via fartyg och flyg. Alla möjligheter till samtrafik på denna nivå bör utnyttjas.

7. **Kommitténs förslag för att utveckla transportererna på de inre vattenvägarna de närmaste två årtiondena**

7.1. Kommittén uppmuntrar alla initiativ som gör det möjligt att harmonisera de administrativa, tullrelaterade, tekniska och sociala bestämmelserna för inre vattenvägar.

7.2. Kommittén begär att kommissionen rekommenderar medlemsstaterna att med beaktande av subsidiaritetsreglerna årligen öronmärka tillräckliga budgetmedel för renovering och modernisering av de befintliga näten.

7.3. Kommittén begär att EU tillhandahåller medel till investeringar i ny utrustning som beaktar både de olika transportsättens betydelse och de mål för återvunnen jämvikt mellan dessa som kommer att fastställas för de kommande 10 och 20 åren.

7.3.1. Kommittén kräver att Europeiska unionen uppfyller sitt budgetlöfte om att finansiera 85 % av kostnaderna för schaktningsarbetet i Donau och hoppas att medlemmarna i Donaukommissionen, genom nationella bidrag, deltar i finansieringen av de resterande 15 procenten.

7.3.2. Kommittén skulle gärna se att Europeiska unionen finansierar 100 % av kostnaderna för renovering av Sloboda-bron i Novi Sad.

7.4. Kommittén ser gärna att EU:s finansieringsandel ökar i projekt som syftar till att förbättra och utveckla det inre vattenvägnätet. Europeiska subventioner till arbete med att avlägsna flaskhalsar bör fördubblas från 10 % till 20 %. Liksom i fråga om järnvägen är det mycket viktigt att man för att stimulera marknaden snarast möjligt avlägsnar flaskhalsarna på de befintliga näten, vilket utgör ett naturligt prioriterat arbete.

7.5. I sammanhanget bör kommittén vid granskningen av vitboken⁽¹⁾ som helhet se över storleken av gemenskapens ekonomiska stöd för "särskilt (...) gränsöverskridande järnvägsprojekt" eller "i undantagsfall (...) projekt inom det trans-europeiska nätet i syfte att avlägsna tydligt identifierade flaskhalsar inom järnvägstrafiken vid kandidatländernas gränser". Kommittén kommer därvid att vidhålla att de inre vattenvägarna innan 2020 skall kunna dra nytta av samma regler om gemenskapsfinansiering som planeras för järnvägen när det gäller att avlägsna alla flaskhalsar oavsett var de geografiskt befinner sig inom unionen eller vid EU:s nuvarande gränser (Donau, Elbe, Havel-Oder osv.).

7.6. Kommittén vill att man gör det lättare att skapa plattformar för multimodalt handelsutbyte längsmed de inre vattenvägarna, vilka bör ses som ett strukturellt element i den fysiska planeringen. I detta syfte vore det särskilt lämpligt att uppmuntra att det skapas markreserver som gör det möjligt att senare inrätta nya anläggningar för ekonomisk verksamhet på de inre vattenvägarnas stränder, med möjlighet att skapa anslutningar till järnvägsnätet eller andra vattenvägar.

7.7. För att omsätta denna politik i praktiken föreslår kommittén att kommissionen inrättar särskilda gemenskaps-subventioner av samma typ som i Marco Polo-programmet. Dessa subventioner skulle finansiera upp till 20 % av projekt som syftar till att bygga multimodala plattformar med anslutning till det inre vattenvägnätet.

7.8. Att finansieringsformerna utvecklas på detta sätt skulle på ett kraftfullt och konkret sätt visa på EU:s vilja att föra in sin politik för varutransporter på en ny, miljövänlig bana. Samtidigt skulle det även uppmuntra de berörda länderna att öka takten på genomförandet av deras utvecklingsprojekt.

7.9. Dessutom noterar kommittén att alla de personer och organ som har rådfrågats under arbetet med det här yttrandet framhåller bristen på aktuell information.

⁽¹⁾ Se del 2, artikel IIA, tredje avsnitt.

7.10. Till exempel finns det i nuläget på europeisk nivå ingen tillgänglig detaljerad och aktuell lista över flaskhalsar. Samma sak gäller på det ekonomiska området. Även om man kan beräkna verksamhetsnivån finns det inte tillräckligt med framtidsstudier för att bedöma den framtida marknaden för varutransporter. Dessutom finns det inga ekonomiska uppgifter när det gäller turism på inre vattenvägar och vattenvägsrelaterad verksamhet, trots att dessa aktiviteter uppenbarligen har vuxit kraftigt i omfattning.

7.11. Därför är det inte bara okänt vilken betydelse denna sektor har, det är också svårt att få dess potential att bli erkänd. Likaså finns det fortfarande inga säkra prognoser om vilka investeringar som måste göras i infrastruktur, utrustning, materiel, fartyg och utbildning av framtida aktörer.

7.12. Innan de nya uppdaterade riktlinjerna för de trans-europeiska nätverken publiceras år 2004 vill kommittén be kommissionen att använda de medel som finns tillgängliga inom transportbudgeten, den regionalpolitiska budgetramen eller vilket annat finansieringsmedel som helst, för att genomföra följande initiativ på EU-nivå:

- Genomföra en studie för att få en exakt lägesrapport om det befintliga nätet av vattenvägar – även i Östeuropa. Syftet skulle vara att optimera användningen av nätet genom att upprätta en uttömmande lista över alla flaskhalsar och beräkna vad insatserna för att avlägsna dem skulle kosta. Det vore fruktbart att jämföra denna kostnad med kostnaden för de insatser som krävs för att tillfredsställa marknads behov via andra transportsätt.
- Genomföra en framtidsstudie med flera tidsramar (10 och 20 år) där utvidgningen österut beaktas och där man bedömer trender i fråga om volymer och typer av varor och förpackningar som transporteras på inre vattenvägar, i syfte att bättre målinrikta de investeringar som behövs.
- Delge kommittén slutsatserna i den studie som kommissionen beställt från universitetet i Hamburg, vilket skulle ge en översyn av intermodaliteten mellan olika sätt att transportera varor och av den önskade jämvikten mellan olika transportsätt.
- Ge detta observationsorgan i Hamburg en varaktig karaktär. Organet skall varje år presentera en rapport, kompletterad med rekommendationer som möjliggör större jämvikt mellan olika transportsätt.

8. Slutsatser

8.1. För att underlätta varornas rörlighet i dagens EU-15 och morgondagens utvidgade EU-26 måste man före 2010 vidta olika stimulansåtgärder för att unionen år 2020 skall kunna förfoga över ett nät av inre vattenvägar som uppfyller både inre marknads behov och kriterierna för hållbar utveckling.

8.2. Beträffande flaskhalsarna måste kommissionen genomföra en detaljerad studie som utmynnar i en uppdaterad och uttömmande förteckning över flaskhalsar som beskriver

- typen av flaskhals,
- vilka lastprofiler som är önskvärda och vilka tekniska förändringar som måste göras,
- hur långt man kommit med de tekniska undersökningarna eller pågående arbetena och vilka investeringar som krävs,
- den preliminära planeringen, inklusive hur länge arbetet skall pågå, med detaljer om huruvida det slutförs före eller efter 2020,
- finansieringsformer, där man skiljer mellan tre kategorier av flaskhalsar,
 - de som erhåller samma andel gemenskapsstöd som järnvägen, dvs. 20 %,
 - de som får stöd via strukturfonderna eller Sammanhållningsfonden (regionalpolitik),
 - de som får stöd via Phare-programmet och program för Centraleuropa.

8.3. Slutsatser beträffande intermodaliteten:

- Både transportföretag och offentliga myndigheter eller företag bör uppmuntras att öka fraktvolymen och samtidigt utveckla gemenskapsstöd eller nationella stöd som stimulerar initiativ och projekt som främjar intermodala transporter, bl.a. på inre vattenvägar.
- Kommissionen bör finansiera en översikt över alla intermodala plattformar för transittrafik utöver en årlig volym som fastställs senare. Denna översikt bör inkludera gemenskapsstöd som till sin storlek skall stå i proportion till antalet transportsätt (flyg + sjöfart + inre vattenväg + järnväg + väg).

8.4. När det gäller bestämmelser, tullar och avgifter bör kommissionen inom fyra år lägga fram ett antal konkreta åtgärder – som delvis föreslås i vitboken – för rådet och Europaparlamentet i syfte att underlätta utvecklingen av transporter på inre vattenvägar:

- Avskaffa de ogrundade avgifter som kusthamnarna tar ut för den hjälp de eventuellt tillhandahåller. Därmed undviker man att hämma flodtransporter eller transporter på flod och hav i relation till konkurrerande transportsätt.
- Avskaffa den särskilda skatten på nya fartyg redan 2002, utan att invänta tidsgränsen 2003. Skatten hade införts

enligt principen "gammalt för nytt" i syfte att finansiera skrotningsfonden.

- Införa ett system för tullkontroll av fartyg enbart när de avgår eller lägger till, för att underlätta kombinerade transporter till sjöss och på inre vattenvägar. Trafikövervakningen blir möjlig och tillförlitlig tack vare Galileo-programmets utveckling.
- Införa ett gemensamt båtförarcertifikat för EU så att pråmskeppare kan röra sig på alla de europeiska inre vattenvägarna, i likhet med vad som redan finns för chaufförer som kör tunga lastbilar.

Bryssel, den 16 januari 2002.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Göke FRERICHS

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om:

- **"Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1719/1999/EG av den 12 juli 1999 om en rad riktlinjer, innefattande fastställande av projekt av gemensamt intresse, för transeuropeiska nät för elektroniskt datautbyte mellan förvaltningar (IDA)", och**
- **"Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1720/1999/EG om att anta en rad insatser och åtgärder för att säkerställa driftskompatibilitet och tillträde till transeuropeiska nät för elektroniskt datautbyte mellan förvaltningar (IDA)"**

(2002/C 80/05)

Den 12 november 2001 beslutade rådet att i enlighet med artikel 156 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslagen.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 18 december 2001. Föredragande var Giannino Bernabei.

Vid sin 387:e plenarsession den 16–17 januari 2002 (sammanträdet den 16 januari 2002) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande enhälligt.

1. Programmet IDA II: Utvärdering och förslag till ändringar

1.1. Grunden till programmet IDA lades under perioden 1993–1995, men situationen har länge varit komplicerad. Programmet har nämligen saknat rättslig grund sedan

domstolen i sin dom av den 28 maj 1998 upphävde beslut 95/468/EG, som innebar en formalisering av kommissionens förslag från 1993, ett förslag som ESK haft tillfälle att yttra sig över⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EGT C 249, 13.9.1993.