

4.9 Alla flygbolag kommer inte att påverkas på samma sätt av ett inomeuropeiskt system för handel med utsläppsrätter. För det första kommer efterfrågan att påverkas i varierande utsträckning på grund av skillnader i priselasticitet. Utöver det kommer effekterna att vara avhängiga av andelen europeiska tjänster i ett flygbolags sammanlagda verksamhet. Man har befarat att flygbolag som enbart i ringa utsträckning tillhandahåller flygtrafiktjänster som faller inom systemet kommer att övergå till korssubventionering mellan olika avgiftsklasser eller långa flygningar, vilket får negativa följdverkningar för flygbolag vars flygtrafiktjänster till största delen, om än inte helt och hållet, faller inom systemet. Dessa aspekter bör undersökas närmare i samband med konsekvensanalysen.

4.10 Innan man fattar definitiva beslut om arbetsmetod och tidsplan anser EESK att man, exempelvis inom den föreslagna och redan aktiva arbetsgruppen med experter, bör undersöka ett antal aspekter närmare, bland annat följande:

- Vilka lärdomar man bör dra av utvärderingen av handel med utsläppsrätter från fasta källor innan åtgärder vidtas inom luftfarten.
- Vilka problem som kan uppstå i inledningsskedet av den andra handelsperioden på grund av att luftfarten har införlivats

vats i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter.

- Framtida handelstariffer och konsekvenserna av handeln med utsläppsrätter för luftfartens tillväxt.
- De allmänna omkostnaderna för luftfarten i förhållande till de eftersträlvade målsättningarna.
- I vilken mån ett system för handel med utsläppsrätter är genomförbart och hanterbart.
- Möjligheten att utvidga systemet till ett världsomspännande system via ICAO. Om det skulle visa sig vara realistiskt, vilka är då kostnaderna och fördelarna med ett uteslutande regionalt system?
- Ytterligare forskning kring interferensen mellan tilldelning av slottider och utsläppshandel inom luftfarten.
- Ytterligare forskning kring följderna av eventuella kompromisser mellan utsläpp av CO<sub>2</sub> och NO<sub>x</sub> (som också är en växthusgas, men samtidigt är ett "lokalt problem" för områden runt flygplatser i EU:s stadsområden).

Bryssel den 21 april 2006

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande  
Anne-Marie SIGMUND

### Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Den rättsliga ramen för den inre sjöfarten i EU"

(2006/C 185/18)

Den 14 juli 2005 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande om "Den institutionella ramen för den inre sjöfarten i hela Europa"

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationsområdet, som ansvarat för beredningen av ärendet, antog sitt yttrande den 24 mars 2006. Föredragande var Jan Simons.

Vid sin 426:e plenarsession den 20–21 april 2006 (sammanträdet den 21 april 2006) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 57 röster för och 1 nedlagd röst:

#### 1. Rekommendationer

1.1 I EESK:s yttranden av den 16 januari 2002 och den 24 september 2003 uppmanas alla parter att fortsätta att verka för harmonisering och integration av den inre sjöfarten i Europa. Dessa yttranden gäller fortfarande, och kan i ljuset av utvecklingen kompletteras i fråga om en institutionell ram.

1.2 Det är av största vikt att samarbetet mellan de viktigaste aktörerna, dvs. Europeiska kommissionen, Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen (CCR) och Donaukommissionen

omedelbart utvidgas och förstärks ytterligare. En fast grund måste inrättas som skapar möjligheter till ett strukturellt och nära samarbete i ett tidigt skede på olika områden inom den inre sjöfarten, och om så krävs i fullt samråd med arbetsmarknadens parter, för att göra att utformningen av politiken så samordnad, enhetlig och omfattande som möjligt.

1.3 För att kunna uppnå ett enhetligt juridiskt system på alleuropeisk nivå måste hänsyn tas till följande aspekter:

1.3.1 För det första, när det gäller det geografiska tillämpningsområdet får den inre sjöfarten, i motsats till andra transportsätt, inte direkta konsekvenser för alla EU-länder.

1.3.2 För det andra är också länder som inte är medlemmar i EU av relativt stor vikt för den inre sjöfarten, och därmed för Europa.

1.3.3 För det tredje är det enbart genom gemensamma politiska insatser som nödvändiga infrastrukturförändringar kan genomdrivas, och sådana angelägenheter faller inom ländernas nationella ansvar.

1.3.4 För det fjärde är det uppenbart att inte alla bestämmelser måste tillämpas på alla europeiska floder i lika stor utsträckning och lika strängt, på grund av kraftigt varierande naturförhållanden samt skillnader i infrastruktur och den inre sjöfartens intensitet.

1.3.5 Av ovanstående kan man dra slutsatsen att planer på en strukturering av den alleuropeiska inre sjöfarten framför allt måste ha en unik och specifik karaktär.

1.4 Utifrån uttalandena vid ministerkonferensen kan man konstatera att det finns ett politiskt tryck, som hittills dock inte har uppmärksammats särskilt tydligt, att anta ett alleuropeiskt regelsystem. Ministerkonferensen 2006 i Rumänien måste fastslå i vilken utsträckning man nu kan övergå till konkreta politiska insatser.

1.5 Ett enhetligt, integrerat rättsligt system får inte innebära någon minskning av den höga nivån på skydd, säkerhet och enhetlig tillämpning som i synnerhet präglar sjöfarten på Rhen. Sannolikt kommer CCR-länderna att fortsätta att tillämpa Rhen-regelverket i samband med en eventuell övergång till ett nytt system. Täta och direkta förbindelser med företag inom inre sjöfarten är också aspekter av den höga kvalitetsnivån och den lagstiftning som man uppnått på området.

1.6 Socialpolitiken, som i stor utsträckning har försumrats i den befintliga lagstiftningen för inre sjöfarten inom EU, måste ges särskild tyngd i det nya systemet. Arbetsmarknadens parter måste göras fullt delaktiga i utvecklingsprocessen.

1.7 Efter att ha övervägt för- och nackdelarna ställer sig EESK bakom inrättandet av en *oberoende organisation* som grundar sig på ett *fördrag* som åtminstone omfattar internationella organisationer som EU, de EU-länder som är verksamma inom den inre sjöfarten samt icke-EU-medlemsstater såsom Schweiz och Donauländer utanför EU. Inom en sådan organisation, som utgår från ett fördrag, kan en ministerkonferens anta de politiska, rättsligt bindande besluten och utöva tillsyn över de nationella kontrollerna. Man kan samla all kunskap som nu är spridd på ett flertal olika organ inom en enda organisation. Dessutom skulle man kunna se till att nuvarande skydds- och

säkerhetsnivåer åtminstone bibehålls och att en sektorspecifik social dialog upprätthålls.

1.8 EESK uppmanar återigen alla parter att fortsätta arbetet i denna riktning, i synnerhet när det gäller ett förstärkt samarbete och inrättandet av en oberoende organisation enligt ovan. Som redan framgått av kommitténs aktiva deltagande i diverse forum på området för inre sjöfart kommer vi även fortsättningsvis att aktivt verka för att detta genomförs så snart som möjligt. Vi avser att under året delta i Europaparlamentets hearingar, och om möjligt även i ministerkonferensen om inre sjöfarten i Europa i Rumänien 2006.

## 2. Inledning

2.1 I sina yttranden av den 16 januari 2002 "*Framtiden för det transeuropeiska nätet av inre vattenvägar*" och den 24 september 2003 "*Ett alleuropeiskt system för den inre sjöfarten*" har Europeiska ekonomiska och sociala kommittén analyserat situationen inom den inre sjöfarten i Europa (<sup>1</sup>). I det sistnämnda yttrandet diskuteras problemen inom den inre sjöfarten och behovet av en harmoniserad lagstiftning. Det gäller både offentligt- och privaträttsliga aspekter. Vidare behandlas frågor som miljö och säkerhet, arbetsmarknadssituationen och sociala aspekter. De sociala aspekterna behandlas mer ingående i ett initiativytrande från september 2005 "*Socialpolitik inom ett alleuropeiskt lagstiftningssystem för den inre sjöfarten*".

2.2 I det andra yttrandet hävdar kommittén bland annat att alla parter inom den inre sjöfarten bör fortsätta att verka för att få till stånd integrerade och enhetliga juridiska system för den inre sjöfarten. För att kunna främja den inre sjöfarten i Europa krävs det en harmonisering av befintliga stadgor, konventioner och bilaterala avtal som är tillämpliga på nationella och internationella vattenvägar.

2.3 I alla dessa yttranden påpekas att även kommittén kommer att göra sitt yttersta för att ett integrerat juridiskt system för alla inre vattenvägar i Europa skall kunna antas så fort som möjligt.

2.4 Detta initiativ bygger framför allt på övertygelsen om att den inre sjöfarten, som är det relativt sett renaste och miljövänligaste transportsättet med tillräcklig tillväxtpotential, i framtiden avsevärt kan bidra till att den oundvikliga tillväxten inom transportsektorn kan ske på ett hållbart sätt.

2.5 Att det finns tre olika lagstiftningssystem som dessutom delvis överlappar varandra är ett av problemen inom den inre sjöfarten.

2.6 Eftersom det har skett vissa förändringar på just den här punkten under senare tid anser kommittén att det är både lämpligt och nödvändigt att avge ett yttrande på eget initiativ rörande den här frågan.

(<sup>1</sup>) Se EUT C 80, 3.4.2002 och C 10, 14.1.2004.

### 3. Nuvarande institutionell ram

3.1 I yttrandet av den 24 september 2003 diskuteras de tre gällande systemen i Europa, dvs. den reviderade Mannheimkonventionen från 1868 om sjöfarten på Rhen, Belgradfördraget från 1948 om sjöfarten på Donau samt tillämpningsområdet för gemenskapsfördragen och Europeiska unionens regelverk på området.

3.2 För närvarande har följande fem länder undertecknat den reviderade **Mannheim-konventionen**: EU-medlemmarna Belgien, Tyskland, Frankrike och Nederländerna samt Schweiz som icke-medlemsstat. Etableringen av fri sjöfart på Rhen och utvecklingen av ett enhetligt harmoniserat regelsystem för sjöfarten på Rhen och dess tillflöden ledde under 1800-talet till *en inre marknad innan ett sådant begrepp ens hade myntats*. Denna inre marknad har varit och är fortfarande av stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen i Europa.

3.3 I motsats till vad man skulle kunna tro när man ser till dess ålder är Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen en ytterst modern organisation som har ett eget litet sekretariat och bygger verksamheten på ett stort nätverk med (nationella) experter och med nära kopplingar till företag inom den inre sjöfarten. Dessutom har organisationen möjlighet att snabbt anpassa sig till förändringar på området för att de rättsliga bestämmelserna rörande sjöfarten på Rhen alltid skall vara optimala och aktuella.

3.4 Centralkommissionen har lagstiftande befogenheter och antar beslut med enhällighet. De avtalstecknande staterna måste, om så krävs, införliva besluten i den nationella lagstiftningen. Centralkommissionens befogenheter omfattar sådant som tekniska normer, bemanning, säkerhet, miljö och fri sjöfart. Mannheimkonventionen föreskriver att de avtalstecknande staterna skall främja sjöfarten på inre vattenvägar. Centralkommissionen har behörighet i tvister som faller inom Mannheimkonventionens tillämpningsområde.

3.5 **Belgradfördraget** innehåller bestämmelser för sjöfarten på Donau. De länder som har undertecknat Belgradfördraget sitter med i Donaukommissionen, som till skillnad från Rhenkommissionen enbart har rådgivande befogenheter. Vidare omfattar Belgradfördraget enbart bestämmelser om mellanstatlig trafik inom den inre sjöfarten. Cabotage (som faller under Mannheimkonventionen när det gäller sjöfarten på Rhen) ingår inte i Belgradfördragets tillämpningsområde. Man kan således inte tala om något tydligt enhetligt lagstiftningssystem för sjöfarten på Donau. EU-länder, kandidatländer på Balkan och andra länder såsom Serbien och Montenegro, Moldavien, Ukraina och Ryssland ingår i Donaukommissionen.

3.6 Sedan **Romfördraget** antogs 1957 har den inre marknaden successivt vuxit fram, även inom den inre sjöfarten. Under denna process har Europeiska kommissionen tilldelats uppgifter på olika områden, däribland tekniska normer, bemanning, miljö och säkerhet.

3.7 I praktiken samarbetar Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen, Donaukommissionen och Europeiska

kommissionen lyckligtvis i växande utsträckning. I detta sammanhang har i synnerhet centralkommissionens tekniska sakkunskap och erfarenheter stort inflytande. Samarbetet mellan centralkommissionen och Europeiska kommissionen har fått nytt liv sedan ett samarbetsavtal tecknades den 3 mars 2003, medan samarbetet med Donaukommissionen hittills har varit mer sporadiskt.

### 4. Den senaste utvecklingen

4.1 I oktober 2004 utarbetade en grupp oberoende experter från Öst- och Västeuropa en rapport där man analyserade den nuvarande institutionella ramen för den inre sjöfarten i Europa och framförde rekommendationer för att stärka denna ram. Det rör sig om ett nederländskt initiativ som fick stöd av Tyskland, Belgien, Frankrike och Schweiz. Gruppen, som under ledning av den tidigare finansministern i Nederländerna och vice premiärministern Jan Terlouw, kallade sig **Efin-gruppen** (**European Framework for Inland Navigation**), lade fram en rapport med titeln **En ny institutionell ram för den inre sjöfarten i Europa**. Utöver Jan Terlouw hade gruppen ytterligare sju medlemmar från Belgien, Tyskland, Frankrike, Ungern, Österrike, Rumänien och Schweiz.

4.2 Efin-gruppen konstaterade att det fanns en stor inneboende potential hos den inre sjöfarten och att denna potential inte värdesattes tillräckligt. Den inre sjöfarten kan på ett värdefullt sätt bidra till att förbättra godstransporterna i Europa. Efin-gruppen ansåg att den institutionella ramen inte i tillräcklig utsträckning bidrar till att den inre sjöfartens potential i Europa utnyttjas optimalt. Vidare ansåg gruppen att den nuvarande ramen är för svag för att sektorn skall få den politiska uppmärksamhet som krävs för att utvecklas.

4.3 Precis som EESK tidigare har rekommenderat i sina yttranden av den 16 januari 2002 och den 24 september 2003 förespråkar Efin-gruppen ökad harmonisering av tekniska krav, kvalifikationer, certifieringsmekanismer och villkor för marknadstillträde på alla inre vattenvägar i Europa. Man ansåg även att det är önskvärt att en instans inrättas för att bistå i arbetet med att förbättra infrastrukturen inom den inre sjöfarten, utveckla den tekniska utrustningen ombord samt främja innovation och yrkeskvalifikationer. Aktivt institutionellt stöd är nödvändigt för att undanröja de hinder som står i vägen för utvecklingen inom den inre sjöfarten. Det finns behov av att utveckla en ny struktur för att uppnå detta mål.

4.4 Gruppen undersökte ett antal alternativ i syfte att få till stånd en sådan ny struktur utifrån ett alleuropeiskt perspektiv. Man ansåg visserligen att samarbetet mellan de nuvarande institutionerna borde stärkas, i synnerhet mellan CCR, Donaukommissionen och Europeiska kommissionen (och även Europeiska transportministerkonferensen (CEMT) och FN:s ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE)), men att ett sådant samarbete inte var tillräckligt för att kunna få till stånd en helt ny struktur.

4.5 Därför lade man fram förslag om inrättande av en **Europeisk organisation för inre sjöfarten**. Denna skulle ha omfattande befogenheter för att kunna behandla alla aspekter av den inre sjöfarten. Organisationen skulle inte behöva grundas på något nytt fördrag. Befintliga fördrag och system skulle förbli intakta och oförändrade. Den nya organisationen skulle vara flexibel och kunna anpassas efter de nya kraven och omfatta olika organ som skulle kunna fungera oberoende av varandra.

4.6 Organisationen skulle bestå av tre avdelningar: ett politiskt organ i form av en europeisk ministerkonferens för inre sjöfarten, ett administrativt organ (Europeiska byrån för inre sjöfarten) och ett finansiellt instrument (Europeiska interventionsfonden för inre sjöfarten). För mer utförlig beskrivning hänvisas till Efin-gruppens rapport.

4.7 Efin-gruppen har också undersökt möjligheten att inrätta ett gemenskapskontor för inre sjöfarten, men är osäker på om det politiska engagemanget är tillräckligt starkt för att inrätta ett sådant gemenskapskontor. Man ansåg att sådana kontor inte skulle inneha några regleringsbefogenheter, utan att de i stället skulle ges ansvar för genomförande, tillsyn och insamling av information. Eftersom många vattenvägar inte omfattas av gemenskapsrätten skulle kontorets geografiska tillämpningsområde vara begränsat. Med hänsyn tagen till alla omständigheter beslutade gruppen att inte anta detta förslag.

4.8 Den 14 juli 2005 offentliggjorde **Europeiska kommissionen** ett diskussionsdokument om **Ett integrerat europeiskt åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar**. Där kartlägger kommissionen ett antal områden där man vill förbättra transporterna på de gemensamma inre vattenvägarna. Berörda parter ombads uttrycka sina synpunkter. Den 17 januari publicerade Europeiska kommissionen meddelandet "NAIADES" om främjande av den inre sjöfarten med titeln "Ett integrerat europeiskt åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar" <sup>(2)</sup>.

4.9 Utöver ett stort antal åtgärder på fem strategiska områden undersöker kommissionen också möjligheterna att modernisera och anpassa lagstiftningen efter framtida utmaningar. I detta syfte bör man förbättra och modernisera organisationsstrukturen, som nu är uppsplittrad och därmed brister i effektivitet och politisk genomslagskraft. I samband med utvecklingen av de befintliga instrumenten måste man dock ta hänsyn till gällande krav och internationella avtal. Dessutom måste gemenskapens regelverk respekteras.

4.10 Kommissionen påpekar att den processen redan har påbörjats och hänvisar till kommissionens rekommendation till rådet av den 1 augusti 2003 om att ge kommissionen möjlighet att ansluta sig till de båda flodkommissionerna och Efin-rapporten. De fyra alternativ som kommissionen diskuterar är a) ett intensivare samarbete mellan befintliga flodkommissioner och Europeiska kommissionen, b) EU:s anslutning till båda flodkommissionerna, c) en alleuropeisk organisation för den inre sjöfarten och d) att gemenskapen ges ansvar för den strategiska utvecklingen av den inre sjöfarten i Europa med beaktande av tredje lands intressen.

<sup>(2)</sup> KOM(2006) 6 slutlig.

## 5. Den alleuropeiska inre sjöfarten

5.1 Tanken att utarbeta ett alleuropeiskt regelverk för den inre sjöfarten i Europa och på så sätt främja den inre sjöfarten på hela kontinenten är inte ny. Idén får brett stöd. Redan år 1991 uttrycktes stöd för en liknande lösning vid en ministerkonferens i Budapest. Den 5–6 september 2001 i Rotterdam utfärdade den *alleuropeiska konferensen om transporter på inre vattenvägar* en förklaring där man hävdade att det alleuropeiska samarbetet om en fri och stark sjöfart på de inre vattenvägarna måste påskyndas. Förklaringen innehåller ett antal utgångspunkter, målsättningar och åtgärder. En av utgångspunkterna är att harmonisering inte får ske på bekostnad av den nuvarande säkerhets- och kvalitetsnivån och att de positiva sociala förutsättningar som man har uppnått måste garanteras. Man förespråkade en "överskådlig och integrerad alleuropeisk transportmarknad för den inre sjöfarten med utgångspunkt i principerna om ömsesidighet, navigeringsfrihet, rättvis konkurrens och likabehandling av användarna av de inre vattenvägarna".

5.2 Utöver insatser på infrastrukturområdet – en fråga som inom EU som bekant fortfarande är en nationell angelägenhet – efterlyses i förklaringen ett förstärkt samarbete mellan Europeiska kommissionen, FN/ECE och de två flodkommissionerna när det gäller harmonisering av tekniska, säkerhetsmässiga och bemanningsrelaterade villkor inom Europa. Dessutom uppmanas parterna att samarbeta för att förbättra yrkesutbildning och fortbildning på området. Vidare riktas en uppmaning till FN/ECE, Europeiska kommissionen, de två flodkommissionerna och CEMT att före utgången av 2002 i nära samarbete kartlägga de juridiska hindren för en harmoniserad och konkurrensinriktad alleuropeisk transportmarknad inom den inre sjöfarten samt att utarbeta möjliga lösningar på situationen.

5.3 Man kan konstatera att debatten kring en institutionell ram för den inre sjöfarten har tagit fart sedan konferensen. I detta sammanhang kan även nämnas den workshop som CEMT, FN/ECE och flodkommissionen höll i september 2005 i Paris med den så passande titeln "On the Move".

5.4 Under 2006 kommer ytterligare en ministerkonferens att hållas i Rumänien som uppföljning till Rotterdamkonferensen.

## 6. Synpunkter

6.1 EESK anser att Efin-rapporten utgör ett värdefullt bidrag till diskussionen om den institutionella ramen. I synnerhet analyserna i rapporten är viktiga i diskussionen och får därför vårt stöd. De logiska slutsatserna av analysen har emellertid inte dragits fullt ut, eftersom den föreslagna lösningen förefaller brista något i fråga om bindande beslutsmöjligheter. I likhet med befintliga fördrag och juridiska system tas i Efin-rapporten ingen hänsyn till sociala aspekter.

6.2 Det är mycket positivt att kommissionen nu, till skillnad från tidigare, håller diskussionen om de institutionella reformerna helt öppen. Att kommissionen gör en tydlig åtskillnad mellan denna fråga och de fem strategiska områdena bidrar till detta. När det gäller de alternativ som kommissionen rekommenderar påpekar kommittén att ett förstärkt samarbete på kort sikt är önskvärt i linje med kommissionens rekommendation i alternativ 1. Kommissionens anslutning till CCR, som rådet efter två år ännu inte fattat beslut om, kan vara ett led i denna process. För att uppnå önskad effektivitet och skapa mer politisk uppmärksamhet kring frågan krävs emellertid mer långtgående åtgärder.

6.3 När det gäller de två övriga alternativen för omstrukturerings slutfas, dvs. att inrätta en alleuropeisk organisation för den inre sjöfarten i Europa eller en gemenskapslösning, anger kommissionen för- och nackdelar med respektive alternativ, utan att för den skull göra ett val. På så sätt hålls diskussionen öppen.

6.4 Efter att ha övervägt de argument som kommissionen har framfört avser kommittén som ett inlägg i diskussionen att nu välja alternativ. Enligt EESK:s uppfattning kommer den gemenskapslösning som kommissionen har föreslagit inte att täcka hela unionens territorium. Regelverket för den inre sjöfarten på Rhenfloden och (i mindre utsträckning) Donau kommer att fortsätta att gälla, vilket gör att ytterligare ett byråkratiskt skikt skapas och samordningsbehovet finns kvar. Detta alternativ kräver också att avtal sluts med tredje land, vilket kan ge upphov till tvister. I praktiken kommer ett samarbete med flodkommissionerna att innebära att Centralkommissionen för sjöfarten på Rhen och Donaukommissionen måste bistå med kunskap och färdigheter. Den sakkunskap som man på gemenskapsnivå skulle bygga upp skulle i praktiken enbart bli en duplicering av flodkommissionernas kunskap, vilket skulle innebära precis en sådan överlappning som kommissionen vill undvika.

6.5 Däremot kan kommittén mycket väl godta alla de positiva argument som kommissionen anger för inrättandet av en alleuropeisk organisation för inre sjöfarten i Europa, inom vilken alla berörda europeiska länder och organisationer, däribland Europeiska unionen, samarbetar inom en ram. En sådan politisk organisation ger större politisk betydelse åt den inre sjöfarten och kan bidra till att främja den i strategiskt hänse-

ende. Dessutom skulle det bidra till att harmonisera lagstiftningen. Det enligt kommissionen varken positiva eller negativa argumentet att organisationen skall finansieras genom bidrag från de avtalstecknande parterna är i själva verket ett positivt argument i den bemärkelsen att utöver EU-medlemsstaterna även tredje land kommer att bidra till utvecklingen av den inre sjöfarten i Europa.

6.6 Följande kan påpekas rörande kommissionens argument mot inrättandet av en sådan organisation: Utformningen och ratificeringen av ett fördrag kommer att ta tid, men i praktiken har processen redan påbörjats, och med tillräcklig politisk vilja kommer den att kunna avslutas om ett par år. Ministerkonferensernas framgångar år 1991 och 2001 och den ministerkonferens som kommer att hållas i Rumänien senare i år tyder på det. Risken att en sådan organisation skulle vara verksam utanför gemenskapens ram finns inte eftersom EU:s medlemskap i organisationen säkerställer kopplingen till gemenskapen. Även verkställandet av organisationens beslut kan garanteras fördragsmässigt i likhet med vad som i dag sker på basis av Mannheimkonventionen för sjöfarten på Rhen.

6.6.1 Vid den konferens om inre sjöfart som nyligen hölls i Wien (Inland Navigation Summit, Industry Congress den 13–15 februari 2006) framförde kommissionen ytterligare ett argument mot antagandet av ett fördrag, nämligen att inre sjöfarten fördragsmässigt tillhör EU:s behörighetsområde och därför inte kan överföras till ett mellanstatligt fördrag. I detta sammanhang bör påpekas att den inre sjöfarten i Europa just kännetecknas av att vissa befogenheter enligt den reviderade Mannheimkonventionen, i synnerhet beträffande sjöfarten på Rhen, förbehålls Rhenstaterna. Det är dessutom så att vissa länder utanför EU önskar omfattas av ett europeiskt regelverk, vilket naturligtvis gör att området inte längre kan betraktas som ett av EU:s befogenhetsområden.

6.6.2 Fördragsalternativet skulle därmed innebära att även icke-EU-medlemsstater kan omfattas av samma regelverk. Man skulle kunna tänka sig olika "flodkamrar", med skilda befogenheter inom de olika kamrarna. På EU:s farvatten skulle exempelvis EU:s lagstiftning för inre sjöfarten kunna fortsätta att gälla. Den stora fördelen med ett sådant system är att alleuropeiska angelägenheter skulle kunna hanteras och beslutas och att nya befogenheter – exempelvis beträffande infrastruktur – skulle kunna regleras i fördrag.

Bryssel den 21 april 2006

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande  
Anne-Marie SIGMUND