III

(Forberedende retsakter)

REGIONSUDVALGET

80. PLENARFORSAMLING 17.—18. JUNI 2009

Regionsudvalgets udtalelse »søfarts- og kystpakken«

(2009/C 211/10)

REGIONSUDVALGET

— mener, at den europæiske havpolitik bør være led i en overordnet og tværsektoriel tilgang, der bygger på en maritim fysisk planlægning, hvis sigte er at tage højde for den stadigt mere intense udnyttelse af havene og fremme et harmonisk samspil på et område, der er begrænset og sårbart,

— mener, at en sådan planlægning forudsætter innovative styringsformer, der tager udgangspunkt i styring på flere niveauer og overholdelse af subsidiaritetsprincippet. Det minder derfor om de lokale og regionale myndigheders grundlæggende rolle i den maritime planlægning, med hensyn til finansieringen af visse politikker og som de bedst egnede aktører på lokalt plan til at sikre et harmonisk samspil mellem de forskellige interesser,

— bifalder Kommissionens fremgangsmåde og dens ønske om at fastsætte fælleseuropæiske principper for den maritime planlægning og mener, at EU på sigt vil kunne påtage sig at fastsætte metoder og principper på området, bl.a. med udgangspunkt i eksisterende regionale konventioner,

— støtter Kommissionens ønske om at fuldføre det indre marked for at gøre søtransport mere attraktiv og konkurrencedygtig, men beklager, at de foreslåede foranstaltninger i alt væsentligt fokuserer på den økonomiske side. Regionsudvalget opfordrer til, at der i fuldt omfang tages hensyn til sociale og miljømæssige aspekter,

— gentager sin henstilling om at undersøge muligheden for at revidere EU's støttesystem i retning af et enkelt og forenklet system for alle havspørgsmål inden for en europæisk kyst- og ø-fond i forbindelse med diskussionen om den fremtidige budgetramme for perioden 2014-2020,

— udtrykker tilfredshed med præciseringen af støtten til motorveje til søs, men mener, at man bør være mere ambitiøs og anstille overordnede overvejelser om, hvilke aktiviteter og investeringer der kan ydes støtte af fællesskabsmidler, da de projekter, der er gennemført gennem de senere år, ikke har givet de forventede resultater, bl.a. med hensyn til tjenesteydelsernes rentabilitet på kort sigt.

Ordfører: Michel Delebarre (FR/PSE) Borgmester i Dunkerque

Basisdokumenter:

Køreplan for maritim fysisk planlægning: Opstilling af fælles principper i EU

KOM(2008) 791 endelig. Meddelelse fra Kommissionen af 25.11.2008

EU's søtransportpolitik frem til 2018 — strategiske mål og anbefalinger

KOM(2009) 8 endelig, Meddelelse fra Kommissionen af 21.1.2009

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og/eller afgår fra havne i medlemsstaterne og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF

KOM(2009) 11 endelig. 21.1.2009

Meddelelse og handlingsplan: etablering af et europæisk søtransportområde uden barrierer

KOM(2009) 10 endelig. 21.1.2009

Meddelelse om retningslinjer for statsstøtte, der supplerer fællesskabsfinansiering til iværksættelse af motorveje til søs (2008/C 317/08)

I. POLITISKE ANBEFALINGER

REGIONSUDVALGET

1. anerkender de fremskridt, Kommissionen har gjort, og støtter en effektiv gennemførelse af den foreslåede handlingsplan og integrerede tilgang. Udvalget mener, at den europæiske havpolitik bør være led i en overordnet og tværsektoriel tilgang, der »ser på alle aspekter af menneskets forhold til havene« ([1]);

2. minder om, at næsten halvdelen af EU's befolkning er bosat i de kystnære områder og regioner ([2]), og at disse bidrager med ca. 40 % til EU's BNP. De lokale og regionale myndigheder har en række beføjelser på områder, der er knyttet sammen med havpolitikken, og er det bedst egnede niveau for fremme og koordinering af de forskellige sektorpolitikker på lokalt plan. Endvidere har de lokale og regionale myndigheder et særligt ansvar, hvad angår den fysiske planlægning i de kystnære områder, idet det er deres opgave dels at løse de spændinger, der opstår som følge af modstridende interesser med hensyn til kyst- og havområdernes udnyttelse, dels at skabe rammer for en bæredygtig udvikling og et beskæftigelsesniveau, der tager passende hensyn til beskyttelsen af havmiljøet. De lokale og regionale myndigheder har som følge heraf særlige forudsætninger for integreret strategisk planlægning i de pågældende områder, herunder hvad angår så forskellige politikker som transport, styring af havnene, sikkerhed, byplanlægning, maritim fysisk planlægning, erhvervsuddannelse eller integreret forvaltning af kystområderne;

3. gør opmærksom på, at der er behov for styringsformer, der mere direkte inddrager de lokale og regionale aktører, hvis den europæiske havpolitik skal gennemføres efter sin hensigt. Havpolitiske styringsformer, der tager sigte på partnerskab, og som inddrager samtlige beslutningsniveauer og civilsamfundet, vil sætte beslutningstagerne i stand til rettidigt at identificere eventuelle konflikter og at finde løsninger, der er tilpasset forholdene på lokalt plan;

4. deler Kommissionens opfattelse i henhold til meddelelsen om retningslinjerne for en integreret tilgang til havpolitikken ([3]), hvorefter kystområderne ikke blot vil få gavn af en integreret tilgang til havpolitikken, men risikerer at komme til at lide under en række ulemper i mangel af en sådan tilgang;

5. mener, at der er behov for at knytte målsætningen om territorial samhørighed sammen med tilrettelæggelsen af den integrerede tilgang til havpolitikken, navnlig for dels at sikre en mere sammenhængende regionaludvikling i kystområderne og på øerne i forhold til baglandet og havnene, dels at opnå en bedre koordinering af den fremtidige finansiering af de konkrete foranstaltninger i de pågældende områder;

6. gentager i denne sammenhæng sin henstilling om at »undersøge muligheden for at revidere EU's støttesystem i retning af et enkelt og forenklet system for alle eller hovedparten af havspørgsmål inden for en europæisk kystfond« i forbindelse med diskussionen om den fremtidige budgetramme for perioden 2014-2020 ([4]);

7. støtter fuldt ud Kommissionens plan om at oprette en projektdatabase i kystregionerne. Databasen skal indeholde informationer om samtlige EU-støttemodtagere. Udvalget mener, at en sådan database er absolut nødvendig for at sikre gennemsigtighed på støtteområdet og fremme udvekslingen af bedste praksis. Regionsudvalget anmoder om at blive inddraget i oprettelsen og ajourføringen af databasen, der efter planen skal være køreklar senest i 2010;

([1]) Jf. Regionsudvalgets udtalelse om »En integreret EU- havpolitik« (CdR 22/2008), pkt. 1.

([2]) Andel af befolkningen, der er bosat i en afstand på mindre end 50 km fra havet.

([3]) Retningslinjer for en integreret tilgang til havpolitikken: Forbedret praksis for integreret havforvaltning og høring af berørte parter (KOM(2008) 395 endelig).

([4]) Jf. CdR 22/2008, pkt. 14.

Maritim fysisk planlægning (MFP) ([5])

Regionsudvalget

8. glæder sig over køreplanen og støtter Kommissionens forslag om opstilling af ti principper for den maritime planlægning, der på sigt kan fastsættes som fælles principper, der skal finde anvendelse i samtlige medlemsstater;

9. bifalder Kommissionens bestræbelser på at udforme en integreret politik ved at fremlægge en blåbog, der udstikker klare retningslinjer for forvaltningen af ressourcerne i EU's hav- og kystområder. Udvalget opfordrer i den forbindelse Kommissionen til at gå et skridt videre og tydeliggøre samspillet mellem den maritime fysiske planlægning og de øvrige tiltag, som EU har sat i gang, navnlig hvad angår direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, vandrammedirektivet, rammedirektivet om strategien for havmiljøet og Rådets og Parlamentets henstilling om integreret forvaltning af kystområderne. Den maritime planlægning bør bidrage til at øge synergierne mellem disse retsakter for at undgå eventuelle uklarheder eller overlapning;

10. mener, at spørgsmål vedrørende strategi og styring bør have forrang for konkrete planlægningsspørgsmål. De strategiske overvejelser er planlægningsprocessens forudsætning, fordi målsætningerne og instrumenterne som led heri kan bringes i overensstemmelse med hinanden, og der derved kan udstikkes retningslinjer for planlægningen. Den fælles tilrettelæggelse af strategi og styring åbner op for at fastsætte principper, retningslinjer og prioriteter for planlægningens tilrettelæggelse og for processen med at tilgodese forskellige hensyn, som er nødvendiggjort heraf;

11. mener, at gennemførelsen af innovative styringsformer, der tager udgangspunkt i styring på flere niveauer og i overholdelsen af subsidiaritetsprincippet, er afgørende for at kunne fastsætte strategiske retningslinjer for planlægningen. Dette må nødvendigvis ske på flere niveauer fra hav til lokalplan på land. Det skal i øvrigt bemærkes, at Kommissionens økosystemorienterede tilgang ([6]), hvis den finder tilslutning, ikke nødvendigvis kan forliges med samtlige maritime aktiviteter. Derfor henstiller Regionsudvalget til Kommissionen, at den for at komme uden om dette problem lader sine fremtidige forslag omfatte havområderne eller i det mindste de regionale farvande;

12. understreger, at formålet med maritim fysisk planlægning er at inddrage alle grænseoverskridende maritime aktiviteter for at opnå en mere tilfredsstillende løsning af de økosystemrelaterede problemer, og at maritim fysisk planlægning på den baggrund er et centralt værktøj i den integrerede havpolitik. Udvalget mener, at indførelsen af en sådan planlægning er en nødvendighed, hvis der skal tages højde for den stadigt mere intense udnyttelse af havene og for at fremme et harmonisk samspil mellem modstridende interesser på et område, der er begrænset og sårbart. Udvalget bemærker imidlertid, at søtransporten bør klare den udfordring, der ligger i at skabe overensstemmelse mellem den maritime planlægning og princippet om havenes frihed, som er fastsat i Den Internationale Søfartsorganisations konventioner;

13. erkender, at maritim planlægning er et relevant instrument til at forlige hensynene til de enkelte aktiviteters behov med hinanden og at optimere udnyttelsen af havene under bæredygtig beskyttelse af deres økosystemer. Klare regler, som alle aktører er oplyste om, vil gavne investeringerne på lang sigt og derved medvirke til at øge de maritime aktiviteters bidrag til at nå målsætningerne om bedre konkurrenceevne og øget vækst og beskæftigelse i henhold til Lissabon-strategien. I denne sammenhæng ønsker udvalget, at Kommissionen får videst mulige beføjelser til at fastsætte principperne for, hvordan de enkelte hensyn skal tilgodeses, for derved at sikre processens gennemsigtighed i kraft af på forhånd fastsatte regler, som udfærdiges i snævert samråd med søfartsregionerne, og som er tilstrækkeligt fleksible til at tage hensyn til de særlige forhold i de enkelte havområder;

14. bifalder Kommissionens fremgangsmåde og dens ønske om at fastsætte fælleseuropæiske principper for den maritime planlægning. Efter udvalgets opfattelse spiller EU en rolle som initiativtager og koordinator på området, og udvalget finder, at den høringsproces, der er tilrettelagt af Kommissionen i 2009, dels vil skabe bedre forståelse for udfordringerne, dels vil kunne munde ud i retningslinjer, der kan fremme en fælles tilgang. Regionsudvalget opfordrer derfor Kommissionen til efter høringsprocessens afslutning at udarbejde en hvidbog;

15. mener, at EU på sigt vil kunne påtage sig at fastsætte metoder og principper på området med henblik på at sikre reel koordination af den maritime planlægning i de berørte medlemsstater. I den forbindelse henviser Regionsudvalget til de erfaringer, der allerede er gjort i en række regioner, især omkring Middelhavet inden for rammerne af Barcelona-konventionen om beskyttelse mod forurening, herunder navnlig konventionens 7. protokol, i medfør af hvilken de deltagende parter i kraft af bindende instrumenter har besluttet sig for i fællesskab at gennemføre en integreret forvaltning af deres kystområder. Ud over at tilskynde til en fælles tilgang til maritim planlægning kan EU medvirke til, at de regionale konventioner, der findes for bestemte havområder, kommer til at indgå i en bæredygtig og integreret maritim udvikling, som er i samklang med de enkelte berørte havområder;

16. opfordrer kraftigt Kommissionen til at støtte pilotprojekter i de enkelte havområder med det formål at udmønte de foreslåede principper om de regionale havområders mangfoldighed. Udvalget minder om, at de ultraperifere regioner, der omfatter en stor del af de europæiske kystområder, bør inddrages fuldt ud i disse initiativer;

17. understreger de lokale og regionale myndigheders vigtige rolle i den maritime planlægning, navnlig med hensyn til finansieringen af visse politikker, men også som de bedst egnede aktører på lokalt plan til at sikre et harmonisk samspil mellem de forskellige interesser. Eksisterende partnerskaber i hav- og kystområderne og maritime netværk kan i høj grad bidrage til at lette udviklingen og gennemførelsen af den maritime planlægning i medlemsstaterne. Om end det som oftest er medlemsstaterne, der råder over forvaltningsbeføjelserne i territorialfarvandene og de eksklusive økonomiske zoner ([7]), spiller de lokale og regionale myndigheder også en rolle i kraft af

([5]) KOM(2008) 791 endelig.

([6]) Jf. navnlig havstrategirammedirektivet.

([7]) EEZ.

deres beføjelser med hensyn til vandforvaltning, i visse tilfælde som havnemyndigheder eller forvaltere af beskyttede områder. Overordnet set bærer de ansvaret for at fremme den afbalancerede og solidariske udvikling af kystområderne, som disse ikke kan være foruden;

18. understreger ligeledes behovet for en samordnet og konsekvent gennemførelse af den fysiske planlægning til lands og til vands for at sikre en hensigtsmæssig styring af kystområderne, herunder navnlig af selve kysterne. Udvalget minder i denne sammenhæng om indsatsen inden for rammerne af den integrerede forvaltning af kystområderne;

19. minder om, at de europæiske regioner og kommuner allerede står bag en række initiativer til grænseoverskridende og transnationalt samarbejde, navnlig inden for rammerne af Interreg-programmerne, hvorved de får mulighed for at gennemføre fælles projekter for forvaltning af kystområderne. Udvalget mener ligeledes, at de europæiske grupper for territorialt samarbejde (EGTS) absolut kan give regionerne og kommunerne interessante muligheder;

20. glæder sig over Kommissionens etablering af et europæisk havobservations- og -datanetværk (EMODNET), der efter planen skal udmøntes i et europæisk atlas over havene ultimo 2009, og håber, at dette atlas kan linkes til det nye søgeinstrument *Google Ocean*, der blev præsenteret i februar 2009;

21. beklager, at Kommissionen ikke har taget fyldestgørende hensyn til subsidiaritetsspørgsmålet. På nuværende tidspunkt har Kommissionens forslag hjemmel i en række forskellige artikler i traktaten, herunder om den fælles transportpolitik og den bæredygtige udvikling. Fysisk planlægning derimod er i henhold til Nice-traktaten hidtil blevet betragtet som et område, hvor medlemsstaterne har enekompetence. Hvis Lissabontraktaten imidlertid skulle træde i kraft, opstår på baggrund af traktatens nye målsætning om territorial samhørighed det spørgsmål, hvorvidt artikel 352 i Traktaten om Unionens Funktionsmåde (svarende til Nice-traktatens artikel 308) kan danne retsgrundlag for lovgivningsinitiativer på området maritim fysisk planlægning.

Søtransport

Regionsudvalget

22. mener, at søtransport i kraft af sektorens videns- og teknologipotentiale er central i europæisk økonomi både som kilde til indkomst og beskæftigelse og som faktor i miljøpræstations- og konkurrenceevnesammenhæng, men at den kræver særlige forholdsregler med hensyn til sikkerheden til søs. Søtransportens betydning for en bæredygtig økonomi bør løbende øges ved at styrke dens stilling i forhold til andre transportformer og indføre miljøkrav. Om end søtransporten i særlig grad er udsat for udsvingene i den finansielle sektor, er den ikke desto mindre realøkonomiens vigtigste transmissionsled. Og når realøkonomien kommer i omdrejninger igen, skal de europæiske havne være i stand til at opfylde den maritime industris behov for faciliteter og tjenesteydelser. I det forgangne tiår er faciliteterne i de europæiske havne ikke blevet fornyet i samme takt som i de fleste havne i verden i øvrigt, navnlig i Asien. De europæiske havneinfrastrukturer må og skal derfor i overensstemmelse med princippet om en bæredygtig udvikling tilpasses den internationale standard, for at udfordringerne i fremtidens verdenshandel kan løftes;

23. støtter ønsket om at fuldføre det indre marked for at gøre søtransport mere attraktiv og konkurrencedygtig. Udvalget beklager imidlertid, at de foreslåede foranstaltninger i alt væsentligt alene fokuserer herpå. Regionsudvalget så navnlig gerne, at der i fuldt omfang blev taget hensyn til sociale og miljømæssige aspekter;

24. understreger, at søtransportpolitikken bør tilrettelægges som en del af den samlede logistikkæde, den er et led i. Dette kræver, at havnene betragtes som uomgængelige led i sammenkædningen af de forskellige transportformer og transporten af varer fra A til B i en europæisk eller international sammenhæng. Havnene skal med andre ord ikke betragtes som simple afskibningssteder eller slutdestinationer, men som den afgørende faktor i et ræsonnement, der tænker i transport fra dør til dør;

25. insisterer på behovet for at gøre havnene til egentlige referencecentre i den virtuelle styring af transportkæden med henblik på foregribende styring af varestrømmene. Dette kræver, at den tidstro overvågning af varestrømmene via IT-systemer til optimering af transport- og logistikydelser ikke afbrydes, når varerne passerer gennem havnene. Der skal tilstræbes interoperabilitet mellem systemer til drift af havne og andre platforme i indlandet, og denne skal udvikles, hvor den ikke allerede forefindes;

26. bifalder Kommissionens ønske om at udligne omfanget af de administrative byrder og toldformaliteterne mellem søtransporten og de øvrige transportformer. Det er f.eks. en illusion at tro, at det vil være muligt at flytte godstransporten fra vej til hav, jf. begrebet »motorveje til søs«, så længe lastnings- og lodsningsformaliteterne i havnene udgør en uoverstigelig hindring for de potentielle brugere. Reglerne bør derfor begrænses således, at de afspejler de særlige forhold, som gør sig gældende for søtransportens vedkommende (grænsedragningsproblemer i havnene som følge af princippet om havenes frihed, særlige risici for havmiljøet i tilfælde af ulykker osv.).

De strategiske mål for søtransportpolitikken frem til 2018 ([8])

Regionsudvalget

27. støtter i alt væsentligt de i kommissionsmeddelelsen fremsatte henstillinger, dvs.

— støtte til en international søtransport, der bygger på lige vilkår i kraft af overholdelse af internationalt vedtagne regler,

— opgradering af de maritime erhverv (uddannelse, opkvalificering, faglige kompetencer…) og overholdelse af ILO's retningslinjer for behandling af søfolk og for disses beskæftigelsesvilkår,

([8]) KOM(2009) 8 endelig.

— opnåelse af målet om »nul spild, nul emissioner« for søfartssektoren og indarbejdelse af dette mål i princippet om en bæredygtig udvikling,

— varig garanti for sikker søtransport i kraft af overholdelse af fastsatte regler og forebyggende foranstaltninger;

28. stiller på baggrund af bredden i opgaverne imidlertid spørgsmålstegn ved EU's evne til at gennemføre henstillingerne. Derfor foreslår udvalget, at opgaverne prioriteres i forhold til de påtænkte foranstaltninger i kraft af en detaljeret køreplan udarbejdet snarest muligt og senest inden udgangen af 2009 i samarbejde med medlemsstaterne og alle berørte parter;

29. beklager, at de konkrete foranstaltninger alene vedrører liberalisering af handelen ud fra konkurrence- og produktivitetshensyn. Udvalget konstaterer, at miljøbeskyttelse eller bedre beskæftigelsesvilkår for søfolk kun er nævnt som overordnet målsætning i kommissionsforslaget, uden at der er knyttet en tidsplan hertil eller planlagt konkrete foranstaltninger;

30. understreger, at søtransport er en bæredygtig transportform, som yder et afgørende bidrag til bekæmpelsen af klimaændringer og luftforurening og mere generelt til grønnere transport. Udvalget anser udvikling af mere miljøvenlige transportformer for en politisk prioritet. Efter Regionsudvalgets opfattelse vil et skift til søtransport gøre det muligt både at opfylde den stigende efterspørgsel efter transport (af passagerer så vel som af varer) og de krav, der stilles som led i bekæmpelsen af klimaforandringerne. Navnlig beklager udvalget, at den internationale skibsfart endnu ikke er omfattet af Kyotoprotokollen og tidsplanen for mindskelse af udledningerne af drivhusgasser. Derfor opfordrer Regionsudvalget IMO til navnlig under hensyntagen til FN's klimakonference i København i december 2009 snarest at foreslå bindende regler for udledningen af drivhusgasser fra alle skibe uanset flag med endelig vedtagelse i 2011 som mål. Kommissionen bør søge at fremme ensartede og gennemsigtige miljøcertifikater for skibe og havne i stil med det miljøindeks for skibe (ESI — Environmental Ship Index), som er blevet udviklet i forbindelse med World Ports Climate Initiative. For så vidt muligt at forhindre, at der opstår konkurrencemæssige ulemper for den europæiske søfartsindustri bør EU som en prioriteret opgave arbejde for, at bindende regler vedtages på internationalt plan. Derudover bør det undersøges, hvilke konsekvenser det vil have at indføre havneafgifter, der er differentieret efter skibets miljøbelastning;

31. understreger, at målsætningen om grønnere søtransport ud over foranstaltningerne til reduktion af skibenes drivhusgasemissioner bør have til formål at måle omfanget af og nedbringe havnefaciliteternes og -logistikkens miljøindvirkning. Minder i denne forbindelse om, at om end det af hensyn til de europæiske havnes konkurrenceevne er nødvendigt at fremskynde tilpasningen af havnefaciliteterne, bør dette ikke ske på bekostning af kvaliteten af miljøvurderingerne. Under alle omstændigheder er det nødvendigt at fastlægge præcise og entydige regler, der udelukker konkurrenceforvridning. En hensigtsmæssig integration af de maritime aktiviteter, havneaktiviteter og logistiske aktiviteter i de byplanmæssige overvejelser bør være et fuldgyldigt led i den europæiske havpolitik;

32. mener, at søtransport bør gøres til en model for grøn transport og opfordrer i den sammenhæng EU til kraftigt at understøtte forskning og innovation med henblik på forbedring af skibes og havnes miljømæssige præstationer. Således bør der f.eks. tages højde for, hvordan man undgår den forurening af farvandene, der skyldes skibe;

33. minder om, at en gennemførelse af de anførte henstillinger kræver tilvejebringelse af betydelige midler og opfordrer Kommissionen til at evaluere omkostningerne ved de foreslåede ordninger, angive en mulig finansiering heraf og foreslå en fordeling af omkostningerne mellem interessenterne. Efter Regionsudvalgets opfattelse bør søtransport som den i forhold til vejtransport miljømæssigt mest bæredygtige transportform have større støtte af Fællesskabets midler, og udvalget opfordrer derfor EU til at tage de nødvendige skridt til at sikre de fornødne fællesskabsmidler;

34. henstiller, at den kommende revision af de transeuropæiske transportnet gør det muligt at lægge mere vægt på investeringer i havne og deres forbindelse til indlandet som led i programmer og fonde under EU-budgettet (strukturfonde, transeuropæiske transportnet og Marco Polo). De løsninger, som medlemsstaterne og Kommissionen har forhandlet sig frem til, har ført til skævheder til ulempe for have og havne. Det europæiske havnenetværk bør fremover udvise en bedre balance mellem forskellige havnekategorier (erkendelse af de små og mindre havnes betydning i tilgængelighedssammenhæng) og mellem regioner (centrum/periferi), og samtlige Fællesskabets finansieringsinstrumenter bør bidrage hertil;

35. mener, at målsætningen om opretholdelse af lige konkurrencevilkår mellem de forskellige transportformer kræver internalisering af de eksterne omkostninger (navnlig de miljømæssige), og at det i mangel herpå ikke alene kan overlades til markedskræfterne at regulere søfarten;

36. minder ligeledes om problematikken vedrørende differentieret støtte til Fællesskabets øområder, der er stærkt afhængige af søtransport for at kunne opretholde deres konkurrenceevne og deltage i handelen inden for Fællesskabet og med tredjelande. Udvalget gentager sit ønske om, at »EU's ø-regioner i praksis kobles på 'havets motorveje', så deres adgang til det fælles marked forbedres« ([9]);

37. støtter forslaget om at etablere en taskforce med det formål at finde den rette balance mellem tiltag, der forbedrer beskæftigelsesvilkårene for EU's søfolk, og tiltag, der fremmer den europæiske handelsflådes konkurrencedygtighed. Udvalget foreslår at udvide taskforcens mandat og give den i opdrag at fastsætte sociale principper, der gør arbejdskraften til en fuldgyldig udviklingsfaktor i søtransporten. Efter udvalgets opfattelse er besætningernes uddannelsesniveau, faglige kompetencer og beskæftigelsesvilkår helt afgørende for, at de foranstaltninger, der har til formål at sikre søfartstjenesternes konkurrencedygtighed, sikkerheden inden for søtransporten og

([9]) Jf. Regionsudvalgets udtalelse om »Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken« (CdR 119/2006), pkt. 4.4.

overholdelsen af miljøbestemmelserne, opnår den tilstræbte virkning. Regionsudvalget opfordrer EU til med støtte i ILO's bestemmelser og konventioner at fastsætte bestemmelser om kontrol med bemandingsagenturerne i lighed med det tilsyn med søfartens uddannelsesinstitutioner, der sikres i kraft af STCW-konventionen;

38. understreger i lighed med Kommissionen, at uddannelsesproblematikken er central inden for alle dele af søfartssektoren og tilslutter sig Kommissionens forslag på dette punkt. Udvalget glæder sig navnlig over forslaget om at indføre en ordning i stil med »ERASMUS«-programmet på søfartsområdet og opfordrer Kommissionen til at videreudvikle dette forslag med henblik på en præcisering af betingelser og anvendelsesområde, herunder det spørgsmål, hvordan ordningen ud over uddannelse af søfartsofficerer også kan omfatte unge, der er i gang med en søfartsuddannelse;

39. mener, at forslagene vedrørende de menneskelige ressourcer, sømandskab og maritim knowhow bør omfatte hele den maritime sektor, herunder også i dennes forlængelser til land, dvs. job i havne eller med tilknytning til logistikaktiviteter og transport til og fra havne. Det er derfor ønskeligt, at der på EU-plan udfærdiges en generel ramme med en vejledning i god praksis, som hver enkelt bør bestræbe sig på at efterleve, men som også fastsætter en række grænser, således at eksempelvis princippet om selv at sørge for omladning forbydes. En sådan ramme kan kun indføres, hvis den anvendes smidigt i de enkelte havne. Den dobbelte afvisning af direktivet om liberalisering af havnetjenester er en påmindelse om, at ethvert regelinitiativ, som pr. definition er stift, er dømt til at mislykkes;

40. opfordrer Kommissionen til at præcisere, hvordan konkurrenceforvridninger mellem havnene i forbindelse med pålæg om indførelse af sikkerhedsforanstaltninger kan undgås;

41. Udvalget opfordrer Kommissionen til præcisere, hvordan man kan undgå konkurrenceforvridninger mellem havnene i forbindelse med overholdelsen af de forpligtelser, der er indført med EU's direktiver, navnlig på sikkerhedsområdet;

42. støtter forslagene om sikkerhed til søs og minder om de betydelige fremskridt, der er blevet gjort med hensyn til harmonisering af spørgsmål i relation hertil. Udvalget understreger, at Europa-Parlamentets vedtagelse for nylig af den tredje søfartspakke (Erika III) vidner om EU's evne til at harmonisere reglerne for søtransporten. Udvalget er på baggrund af den aktuelle tendens til stadigt større skibe betænkeligt ved en række nye risici i forbindelse med søtransport, navnlig hvad angår uheld med container- og kemikalietankskibe, og opfordrer Kommissionen til at indskærpe allerede vedtagne regler for at imødegå disse risici;

43. mener, at de stræder, som en stor del af verdenshandelen passerer igennem, bør være genstand for en særlig tilgang med henblik på en bedre koordinering af forvaltningen af disse områder, som står over for betydelige risici, som de lokale aktører er nødt til at imødegå direkte. Følgerne af en skibsulykke i et befærdet stræde som Kanalen vil blive betydelige, både økonomisk og miljømæssigt, ikke blot for de berørte havområder, men for hele Europa;

44. anfører, at nationale fremgangsmåder med hensyn til told- og veterinærkontrol kan forventes at afføde konkurrenceforvridninger og anmoder derfor om, at Kommissionens kontrol med direktivernes gennemførelse styrkes for at sikre, at bestemmelserne fortolkes i overensstemmelse med deres hensigt;

45. fremhæver betydningen af havpolitikkens eksterne dimension, navnlig inden for transportsektoren. Udvalget mener, at en harmonisering af reglerne for skibsfart for de skibe, der sejler under europæiske flag, vil styrke EU's stilling i IMO og være yderligere et skridt i retning af international harmonisering af reglerne for søtransport. Derfor anmoder udvalget om, at EU i højere grad gør sine synspunkter gældende i international sammenhæng (IMO, WTO, ILO) for at sikre mere gennemsigtige og loyale konkurrencevilkår for europæisk søtransport. Udvalget bakker op om Kommissionen i dens bestræbelser på at koordinere medlemsstaternes holdninger i IMO og går ind for, at EU opnår status som observatør i denne organisation;

46. spørger, hvorfor Kommissionen har valgt at fokusere på perioden 2009-2018 i forbindelse med de strategiske mål for søtransportpolitikken. Udvalget foreslår, at tidsplanen (efterfølgende) bringes i overensstemmelse med tidsplanen for den nye Lissabon-strategi for perioden efter 2010.

Et europæisk søtransportområde uden barrierer

Regionsudvalget

47. er enigt i målsætningen om at lempe hele eller dele af den administrative byrde for nærskibsfarten inden for EU, samtidig med at der sikres et højt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau;

48. bifalder Kommissionens ønske om at etablere et europæisk søtransportområde uden barrierer for at fuldføre det indre marked for søtransport, men beklager, at Kommissionen ikke henviser til et fælles søtransportområde, der består i mere end blot at fjerne de administrative og fiskale barrierer for skibe, der sejler mellem europæiske havne;

49. anmoder om, at der fuldt ud tages hensyn til de sociale aspekter, og at EU intensiverer indsatsen for at sikre overholdelsen af internationale arbejdsrets- og miljøbeskyttelsesbestemmelser med det formål fortsat at garantere loyale konkurrencevilkår internationalt. På den baggrund mener udvalget, at de af Kommissionen foreslåede foranstaltninger kun kan betragtes som et første skridt på vejen mod et egentligt fælles søfartsområde. I denne sammenhæng bifalder udvalget de fremadrettede forslag, der er indeholdt i Kommissionens meddelelse af 21. januar 2009, og opfordrer Kommissionen til hurtigst muligt at stille forslag om yderligere skridt til etablering af det fælles søfartsområde;

50. glæder sig over de foreslåede retningslinjer for forenkling, harmonisering, enstrengede systemer for kontakt til myndighederne og elektronisk overførsel af dokumenter. Udvalget mener i det omfang, at særlige sikkerhedskrav til søtransport ikke udgør en hindring herfor, at der ikke bør stilles højere dokumentationskrav til skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag mellem havne i EU, end til andre transportformer;

51. fremhæver indsatsen for forenkling, hvad angår meldeformaliteter og elektroniske systemer til håndtering af skibs- og lastoplysninger. Udvalget glæder sig over, at der er enighed om at fortsætte forenklings- og harmoniseringsbestræbelserne, for så vidt angår de administrative procedurer mellem medlemsstaterne, herunder navnlig toldformaliteterne og de veterinære og fytosanitære formaliteter;

52. beklager kommissionsmeddelelsens uheldige formulering om, at »lodstjenester kan være et alvorligt problem«. Udvalget minder om lodstjenesternes betydning for sikkerheden i havnene og ved havneindsejlingerne og opfordrer derfor EU og medlemsstaterne til at skærpe betingelserne for at opnå lodsfritagelsescertifikat;

53. opfordrer Kommissionen til at træffe alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at forvridninger som følge af uensartede fortolkninger i anvendelsen af allerede vedtagne procedurer undgås;

54. bifalder målsætningen om indførelse af enstrengede systemer for kontakt til myndighederne, men minder om, at en fuld gennemførelse heraf kræver omfattende investeringer af sektorens aktører. Udvalget betragter det europæiske netværk SafeSeaNet som en prioritet i forhold til at rationalisere og fremskynde udvekslingen af oplysninger mellem aktørerne inden for søtransporten. Endelig er der efter Regionsudvalgets opfattelse et klart behov for EU-støtte til havnemyndighederne for at sikre, at systemerne til udveksling af oplysninger kan fungere effektivt, og at SafeSeaNet bliver en succes. Udvalget henleder Kommissionens opmærksomhed på konsekvenserne af visse af de foreslåede foranstaltninger for de små og mellemstore havne og opfordrer Kommissionen til at sikre, at de pågældende foranstaltninger ikke medfører en konkurrenceforvridning, der vil være til skade for balancen i det europæiske havnenetværk.

Retningslinjer for statsstøtte, der supplerer fællesskabsfinansiering til iværksættelse af motorveje til søs ([10])

Regionsudvalget

55. glæder sig over Kommissionens initiativ til præcisering af sammenhængen mellem de forskellige retningslinjer for statsstøtte, der supplerer fællesskabsfinansiering til iværksættelse af motorveje til søs. Udvalget understreger, at offentlig finansiering er fuldstændig afgørende for udviklingen af nærskibsfarten. Endvidere minder udvalget om, at målsætningen om at aflaste vejnettet og mindske godstransportens miljøindvirkning fuldt ud berettiger offentlig støtte til etablering af motorveje til søs. Derfor må det hilses velkommen, at der gives tilladelse til på nationalt, regionalt og lokalt plan at give statsstøtte hertil, men denne mulighed kan ikke betragtes som en tilfredsstillende løsning på problemet med de manglende EU-bevillinger til opgaven;

56. beklager, at Kommissionens kriterier for vurderingen af anlægsprojekterne primært er fastsat under hensyntagen til tjenesteydelsernes rentabilitet på kort sigt på trods af den omstændighed, at denne er ekstremt vanskeligt at opnå dels på grund af omfanget af igangsættelsesinvesteringerne dels på grund af usikkerheden i forhold til udnyttelsen af skibenes kapacitet. Dette dokumenteres af de erfaringer, der er gjort i forbindelse med etableringen af nærskibsfart mellem havnene i Toulon og Civitavecchia (Rom) i perioden fra 2005 til 2008;

57. er, for så vidt som de projekter, der er gennemført gennem de senere år, ikke har givet de forventede resultater, betænkeligt ved, at Kommissionen ikke har gjort sig overordnede overvejelser om, hvilke aktiviteter og investeringer der kan ydes støtte af fællesskabsmidler. Rent bortset fra finansieringsspørgsmålets kompleksitet er der en række af de foreslåede finansieringsordninger, der forekommer udvalget at være direkte uhensigtsmæssige eller meget lidt egnede i forhold til opgaven med at etablere motorveje til søs;

58. henstiller, at skibe, der bygges eller erhverves af en maritim aktør, og som besejler havets motorveje, undtagelsesvis kan sidestilles med infrastruktur, selv om de er mobile. Disse skibe skal i så fald kunne opnå støtte, ligesom tilfældet er med en række investeringer i veje og jernbaner. I henhold til EF-Domstolens retspraksis og navnlig Ferring- (sag C-53/00) og Altmark-dommene (sag C-280/00) bør dette imidlertid ikke medføre en økonomisk støtte til drift af disse skibe, som overstiger den økonomiske kompensation for forpligtelsen til offentlig tjeneste. De miljømæssige udfordringer, som knytter sig til begrebet motorveje til søs, er af en sådan art, at der bør lægges op til undtagelsesbestemmelser. De forventede følger af en modal omlægning fra land til vand vil kun blive mærkbare, hvis omlægningen konkretiseres. Tanken om en overførsel af finansiering i forventning om en modal omlægning forekommer derfor ikke at være urimelig;

59. anmoder om, at de private operatører (rederne, logistikbranchen, speditørerne), der spiller en afgørende rolle i etableringen af motorveje til søs, fuldt ud inddrages i en tilbundsgående undersøgelse af, hvilke faktorer der stiller sig hindrende i vejen for en eventuel beslutning om at udbyde tjenesteydelser baseret på motorveje til søs;

60. henstiller derfor, at de kontorer til fremme af nærskibsfart, som medlemsstaterne har etableret (nationale kompetencecentre), opnår større anerkendelse, og at deres opgaver udvides. Det forudsætter, at de menneskelige og finansielle midler, som stilles til deres rådighed, øges, f.eks. som led i partnerskabsaftaler med regionale myndigheder med interesser i kystområderne og private aktører i transportkæden, redere, logistikvirksomheder, befragtere osv.

61. mener, at retningslinjerne for statsstøtte, der supplerer fællesskabsfinansiering til iværksættelse af motorveje til søs, af klarhedshensyn passende kunne have været indarbejdet i EF-retningslinjerne for statsstøtte til søtransport;

62. opfordrer i al almindelighed Kommissionen til at undersøge, hvorvidt det vil være muligt generelt at skabe overensstemmelse mellem retningslinjerne for statsstøtte og fællesskabsfinansiering til iværksættelse af motorveje til søs og andre regler;

63. mener i lighed med Kommissionen, at det er »vigtigt for potentielle tilbudsgivere, at der i forvejen fastsættes et beløb for offentlig finansiering, som man kan regne med.« Udvalget minder i denne forbindelse om, at tilbageførselsklausuler kan udgøre en hindring for de økonomiske aktører, der opfatter det som en risikofaktor at skulle tilbagebetale støtte ved projektperiodens afslutning, hvis målsætningerne ikke er blevet nået. Regionsudvalget er enigt i, at modtagelse af statsstøtte til etablering af motorveje til søs skal gøres betinget af, at der opnås

([10]) Jf. 2008/C 317/08.

en række nøje fastsatte målsætninger, men foreslår, at Kommissionen undersøger, hvorvidt det er muligt at etapeopdele disse og gøre fortsat modtagelse af offentlig støtte afhængig af opnåelse af sådanne etapeopdelte mål;

64. opfordrer Kommissionen til en meget bredt anlagt oplysningsindsats, der omfatter andet end officielle publikationer, for at overbevise operatørerne om, at dens politik er velbegrundet, og at Kommissionen, samtidig med at den er opmærksom på at undgå forvridninger af konkurrencen, er fast besluttet på at løfte opgaven med at flytte transporten fra vej til hav i kraft af passende foranstaltninger, der fuldt ud stemmer overens med målsætningerne om en bæredygtig udvikling.

Meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater

Regionsudvalget

65. erkender, at forenkling af de administrative procedurer i kraft af elektronisk overførsel af informationer som normen og rationalisering af meldeformaliteterne bidrager til at gøre søtransport mere attraktiv;

66. bemærker, at de pågældende foranstaltninger ligeledes har en gavnlig effekt på miljøsikkerheden og sikkerheden til søs, i det omfang de fritager besætningerne for administrative opgaver og giver dem mulighed for at koncentrere sig om egentlige vagtopgaver. Elektronisk overførsel af informationer giver i øvrigt myndighederne mulighed for at opnå tidstro oplysninger, hvorved deres indgreb i tilfælde af uheld kan afpasses efter omstændighederne;

67. bifalder, at Kommissionen har valgt at foretage en løbende harmonisering, hvorved der sikres sammenhæng med IMO's tidsplan, hvilket er væsentligt i kraft af IMO's betydning som det relevante niveau. Dette illustreres navnlig af forslaget om en foreløbig formular, der har til formål at harmonisere anmodninger om oplysninger, der er begrundet i hensynet til sikkerheden. Formularen er en overgangsløsning, indtil der kan vedtages en internationalt harmoniseret formular. Regionsudvalget støtter i denne forbindelse anmodningen til EU's medlemsstater under møderne i FAL-udvalget om at »bestræbe sig på at få FAL-konventionens formularer til at stemme overens med de formularer, som den bestående EU-lovgivning foreskriver«;

68. støtter målsætningen om at gøre elektronisk udveksling af oplysninger til normen inden 15. februar 2013, men minder om, at fuld gennemførelse heraf kræver betydelige investeringer i alle led af søtransportkæden. Omkostningerne ved udvikling af IT-systemer til udveksling af oplysninger er store for de mindre havne. Derfor opfordrer Regionsudvalget Kommissionen til at præcisere, hvilke former for økonomisk støtte der kan ydes til at løfte denne opgave;

69. mener i lighed med Kommissionen, at forenkling og harmonisering af formaliteter og formularer er et vigtigt led i indsatsen til fremme af nærskibsfarten. Udvalget bifalder i denne forbindelse, at skibe i fart mellem havne inden for EU fritages for pligten til at forelægge FAL-formularer. ISPS-koden bør i videst muligt omfang tilpasses nærskibsfartsoperatørernes aktiviteter;

70. beklager, at Kommissionen ikke har behandlet spørgsmålet om den ulovlige indvandring, der i mærkbart omfang sinker transportafviklingen og visse steder medfører betydelige omkostninger.

71. Udvalget henstiller desuden, at alle medlemsstaterne vedtager samtlige internationale konventioner om eftersøgning og redning (SAR) og sikkerhed til søs (SOLAS). Disse konventioner fastlægger nemlig for hele det internationale samfund fælles regler om forpligtelserne til at gennemføre redningsaktioner og yde førstehjælp til skibbrudne, personer der er i fare for at lide skibbrud, eller personer, som er blevet forladt i medlemsstaternes territorialfarvande. Udvalget mener imidlertid, at disse regler bør gå hånd i hånd med oprettelse af solidaritetsmekanismer på EU-plan, da forvaltningen af den ulovlige indvandring ad søvejen ikke udelukkende kan overlades til de EU-medlemslande, som set i migrationssammenhæng har udsatte kyster. Udvalget understreger samtidig, at bestræbelser på at forbedre eftersøgnings- og redningsaktionerne over for indvandrere og flygtninge i havsnød kun er en del af løsningen på det mere overordnede problem med ulovlig indvandring ad søvejen.

Bruxelles, den 17. juni 2009

Luc VAN DEN BRANDE

Formand for

Regionsudvalget