III

(Förberedande rättsakter)

REGIONKOMMITTÉN

80:E PLENARSESSIONEN 17–18 JUNI 2009

Yttrande från Regionkommittén om ”sjöfarts- och kustfartspaketet”

(2009/C 211/10)

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

— Enligt kommitténs uppfattning bör den europeiska havspolitiken ses ur ett globalt och sektorsövergripande perspektiv som grundas på ett planerat havs- och kustområde för att kunna hantera det ökade utnyttjandet av havet och främja en harmonisk samexistens trots motstridiga intressen inom ett begränsat och ömtåligt område.

— Att genomföra innovativa styresformer, utformade med ett flernivåstyre och respekten av subsidiaritetsprincipen som ledstjärna, är en förutsättning för att man ska kunna fastställa konkreta riktlinjer till stöd för en fysisk planering. De lokala och regionala myndigheterna har en viktig roll att spela i planeringen i kust- och havsområdena, inte bara när det gäller finansieringen av viss politik utan även till följd av att de befinner sig på de nivåer som ligger närmast medborgarna och som är bäst lämpade att få till stånd ett harmoniserat nyttjande.

— Regionkommittén välkomnar kommissionens tillvägagångssätt på området kust- och havsplanering liksom dess vilja att utarbeta gemensamma principer på EU-nivå. Europeiska unionens roll skulle kunna utvecklas i en normativ riktning, vad gäller metoder och principer, och skulle då kunna stödja sig på befintliga regionala konventioner.

— Regionkommittén stöder den vilja som finns att fullborda inre marknaden i syfte att göra sjötransporterna attraktivare och mer konkurrenskraftiga, men beklagar att de konkreta åtgärderna i huvudsak fokuserar på denna fråga. Kommittén skulle gärna se att de sociala aspekterna och miljöaspekterna beaktas fullt ut.

— Kommittén upprepar i detta sammanhang sin begäran att man ska ”undersöka möjligheten att se över EU:s finansieringssystem och införa ett enda förenklat system för alla eller de flesta maritima frågor i en europeisk kust- och öfond” och detta inom ramen för diskussionerna om nästa budgetram för perioden 2014–2020.

— Regionkommittén välkomnar kommissionens förtydligande avseende de statliga stöden till höghastighetsvattenvägar, men det hade varit bättre att ta ett mer ambitiöst grepp med en övergripande diskussion om vilka aktiviteter och investeringar som är berättigade till EU-stöd, i den mån som de nuvarande åtgärderna inte givit förväntade resultat med hänsyn till kraven på tjänsternas lönsamhet på kort sikt.

Föredragande Michel Delebarre (FR–PSE), borgmästare i Dunkerque

Referensdokument

Färdplan för fysisk planering i kust- och havsområden: Att uppnå gemensamma principer för EU KOM (2008) 791 slutlig. Europeiska kommissionens meddelande, 25.11.2008

Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 KOM(2009) 8 slutlig. Europeiska kommissionens meddelande, 21.1.2009

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och om upphävande av direktiv 2002/6/EG KOM(2009) 11 slutlig, 21.1.2009

Meddelande och handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder KOM(2009) 10 slutlig, 21.1.2009

Kommissionens meddelande med riktlinjer för statligt stöd som kompletterar gemenskapsfinansieringen av höghastighetsvattenvägar i startfasen (2008/C 317/8)

I. POLITISKA REKOMMENDATIONER

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

1. Regionkommittén välkomnar de stora framsteg som kommissionen har gjort och ser positivt på det effektiva genomförandet av handlingsplanen och den integrerade strategi som valts. Enligt kommitténs uppfattning bör den europeiska havspolitiken ses ur ett globalt och sektorsövergripande perspektiv som ”omfattar alla aspekter av människans förhållande till haven” ([1]).

2. Närmare hälften av EU:s befolkning ([2]) är bosatt i Europeiska unionens kustregioner och kuststäder, som svarar för cirka 40 % av EU:s BNP. De lokala och regionala myndigheterna har olika kompetens på områden med koppling till havspolitiken och utgör den lämpligaste nivån när det gäller att främja en samordning mellan olika sektorsspecifika politiska strategier på fältet. De lokala och regionala myndigheterna i kustområdena har dessutom ett särskilt ansvar när det gäller förvaltningen av kustområden: De ska i själva verket hantera spända förhållanden till följd av konflikter avseende användningen av kust- och havsområden samt arbeta för hållbar utveckling och sysselsättningsnivåer som går att förena med ett nödvändigt skydd av havsmiljön. Följaktligen har de utvecklat sakkunskap när det gäller integrerade strategiska diskussioner på dessa områden, och detta inbegriper vitt skilda politikområden som transporter, hamnförvaltning, säkerhet, stadsutveckling, fysisk planering i kust- och havsområden, yrkesutbildning och en integrerad förvaltning av kustområden.

3. För ett lyckat genomförande av den europeiska havspolitiken anser Regionkommittén att det krävs styresformer som på ett mer direkt sätt involverar de lokala och regionala aktörerna. En förvaltning av havspolitiken som verkligen bygger på partnerskap och inbegriper samtliga beslutsnivåer och det civila samhället kan göra det möjligt att identifiera eventuella konflikter på ett tidigt stadium och att finna lösningar som är anpassade till de lokala förhållandena.

4. Regionkommittén delar kommissionens uppfattning enligt meddelandet om riktlinjer för styrningen av havspolitiken ([3]), nämligen att kustregionerna inte bara tjänar mycket på en integrerad strategi för havspolitiken utan också kan drabbas negativt om en sådan politik saknas.

5. Regionkommittén anser att man måste skapa band mellan målet territoriell sammanhållning och utvecklingen av en integrerad havspolitik, bland annat för att göra regionalpolitiken mer samstämmig i kust- och öregionerna och gentemot inlandet och inlandshamnarna samt för att förbättra samordningen av den framtida finansieringen av specifika åtgärder i dessa regioner.

6. Kommittén upprepar i detta sammanhang sin begäran att man ska ”undersöka möjligheten att se över EU:s finansieringssystem och införa ett enda förenklat system för alla eller de flesta maritima frågor i en europeisk kust- och öfond” och detta inom ramen för diskussionerna om nästa budgetram för perioden 2014–2020 ([4]).

7. Regionkommittén stöder till fullo det projekt som kommissionen lanserat för att skapa en databas över projekt i kustregionerna, en databas med uppgifter om mottagarna av alla gemenskapsmedel, och anser att denna behövs för att man ska kunna garantera insyn på detta område och främja utbyte av god praxis. Regionkommittén deltar gärna i förvaltningen av denna databas, som torde kunna tas i bruk senast 2010.

([1]) Se CdR 22/2008 ”En integrerad havspolitik för Europeiska unionen”, punkt 1.

([2]) Invånare i ett område som ligger mindre än 50 km från havet.

([3]) Riktlinjer för en integrerad strategi för havspolitiken: mot en bästa praxis för integrerade styrelseformer för havet och samråd med intressenter, KOM(2008) 395 slutlig.

([4]) Se CdR 22/2008, punkt 14.

Fysisk planering i kust- och havsområdena ([5])

8. Regionkommittén ställer sig positiv till färdplanen och stöder kommissionens förslag avseende utarbetandet av tio principer för den fysiska planeringen i kust- och havsområdena. Dessa principer skulle på sikt kunna bli gemensamma principer och tillämpas i samtliga medlemsstater.

9. Regionkommittén ställer sig positiv till kommissionens ansträngningar att utforma en integrerad politik genom att lägga fram blåboken som innehåller tydliga riktlinjer för hur politiken bör utformas för EU:s havs- och kustregioner. Regionkommittén uppmuntrar kommissionen att gå längre i det avseendet och klargöra kopplingen till övriga åtgärder som vidtagits av Europeiska unionen, i synnerhet när det gäller direktiv 92/43/EEG (bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter), ramdirektivet om vatten, ramdirektivet om en marin strategi och Europaparlamentets och rådets rekommendation om genomförandet av en integrerad förvaltning av kustområden i Europa. Fysisk planering i kust- och havsområden bör bidra till ökade synergieffekter mellan dessa rättsakter för att undvika eventuella missförstånd och överlappningar.

10. Regionkommittén anser att strategiska diskussioner och en planering av förvaltningen bör föregå genomförandet. Strategiska diskussioner utgör i själva verket en grundläggande fas i planeringsförfarandet, eftersom de gör det möjligt att främja överensstämmande mål och medel och styra förvaltningen. Detta gemensamma arbete gör det möjligt att utarbeta principer och riktlinjer och att fastställa vilka prioriteringar som är nödvändiga i samband med planeringen och i de avvägningar som processen ger upphov till.

11. Att genomföra innovativa styresformer, utformade med ett flernivåstyre och respekten av subsidiaritetsprincipen som ledstjärna, är en förutsättning för att man ska kunna fastställa konkreta riktlinjer till stöd för en fysisk planering. Den fysiska planeringen bör ske på flera nivåer, med såväl havet som det omedelbara närområdet som utgångspunkt. Regionkommittén vill framhålla att även om det råder enighet om den ekosystembaserade strategi som kommissionen ([6]) har valt, är den inte nödvändigtvis i linje med all havsbaserad verksamhet. Därför vill ReK att kommissionen i sina framtida förslag integrerar havsområdet, eller de regionala haven. De utgör en tillräckligt omfattande nivå för att detta problem ska undvikas.

12. Fysisk planering i kust- och havsområden har som målsättning att omfatta all aktivitet inom dessa områden – även gränsöverskridande sådan – i syfte att ta bättre hänsyn till ekosystemen, och den utgör därför ett grundläggande verktyg i den integrerade havspolitiken. Regionkommittén anser att det är nödvändigt att införa dessa bestämmelser för att kunna hantera det ökade utnyttjandet av havet och främja en harmonisk samexistens trots motstridiga intressen inom ett begränsat och ömtåligt område. Sjöfarten bör dock bemöta problemet med hur man kan förena ett planerat havs- och kustområde med principen om det fria havet i enlighet med IMO-konventionerna.

13. Planeringen av havs- och kustområdena utgör ett relevant verktyg för att göra en avvägning mellan de olika verksamheternas krav och på bästa sätt utnyttja haven med respekt för hållbart skydd av ekosystemen. Tydliga och allmänt kända bestämmelser främjar långsiktiga investeringar och bidrar samtidigt till att öka den maritima verksamhetens bidrag till att konkurrensmålen uppfylls och till att tillväxten och sysselsättningen ökar i enlighet med Lissabonstrategin. Regionkommittén vill i sammanhanget gärna se att kommissionen går så långt som möjligt när det gäller att fastställa skiljedomsprinciper i syfte att säkerställa ett förfarande som är öppet för insyn tack vare på förhand fastställda bestämmelser som utarbetats i samråd med kust- och havsregionerna och som är tillräckligt flexibla för att beakta havsområdenas särdrag.

14. Regionkommittén välkomnar kommissionens tillvägagångssätt på området kust- och havsplanering liksom dess vilja att utarbeta gemensamma principer på EU-nivå. Regionkommittén anser i själva verket att EU bör spela en pådrivande och samordnande roll på detta område och att det samrådsförfarande som anordnades av kommissionen 2009 kommer att göra det möjligt att förbättra förståelsen för vad som står på spel och att föreslå riktlinjer som kan gynna en gemensam strategi. Vi anser i sammanhanget att kommissionen efter samråden bör utarbeta en vitbok.

15. Europeiska unionens roll skulle kunna utvecklas i en normativ riktning, vad gäller metoder och principer, så att den säkerställer en verklig samordning av kust- och havsplaneringen i de berörda medlemsstaterna. Regionkommittén vill hänvisa till erfarenheter som redan förvärvats på regional nivå, bland annat i Medelhavetsområdet inom ramen för Barcelonakonventionen om skydd av den marina miljön och framför allt genom det sjunde protokollet i vilket de berörda medlemsstaterna har beslutat att agera gemensamt när det gäller förvaltningen av kustområdena i Medelhavet och anta tvingande instrument. Förutom att främja en gemensam strategi för planeringen i kust- och havsområdena skulle Europeiska unionen kunna bidra till att integrera befintliga regionala konventioner för varje havsområde i en hållbar utveckling av haven med koppling till varje berörd kust- och havsregion.

16. Regionkommittén vill uppmuntra kommissionen att stödja pilotprojekt i varje havsområde i syfte att tillämpa de föreslagna principerna i de olika maritima regionerna. Kommittén vill erinra om att de yttersta randområdena, som inbegriper en stor del av EU:s kust- och havsområden, här bör involveras fullt ut.

17. De lokala och regionala myndigheterna har en viktig roll att spela i planeringen i kust- och havsområdena, inte bara när det gäller finansieringen av viss politik utan även till följd av att de befinner sig på de nivåer som ligger närmast medborgarna och som är bäst lämpade att få till stånd ett harmoniserat nyttjande. Etablerade partnerskap mellan havs- och kustområden och maritima nätverk bidrar på ett värdefullt sätt till att förenkla utvecklingen och genomförandet av fysisk planering i havsområden i medlemsstaterna. Oftast är det medlemsstaterna som har behörighet när det gäller förvaltningen av territorialvattnet och de exklusiva ekonomiska zonerna ([7]), men de lokala och

([5]) Se KOM(2008) 791 slutlig.

([6]) Bland annat i ramdirektivet om en marin strategi.

([7]) Exklusiva ekonomiska zoner, även förkortat ZEE.

regionala myndigheterna deltar utifrån sina befogenheter och sitt ansvar i vattenförvaltningen – och agerar i vissa fall som hamnmyndigheter eller som förvaltare av skyddade områden. I allmänhet ansvarar de för att främja en balanserad och solidarisk utveckling, från vilken kust- och havsområdena inte kan avskiljas.

18. Det är viktigt att planeringen på land och till sjöss samordnas och är enhetlig, så att gränsområdet mellan land och hav, i synnerhet kustremsan, förvaltas på ett korrekt sätt. Vi vill i sammanhanget erinra om det arbete som utförs inom ramen för den integrerade förvaltningen av kustområden i Europa.

19. De europeiska städerna och regionerna har redan inlett ett gränsöverskridande och mellannationellt samarbete, bland annat inom ramen för Interreg-programmen, som gör det möjligt för dem att driva gemensamma projekt med koppling till förvaltningen av kust- och havsområden. De europeiska grupperingarna för territoriellt samarbete (EGTS) skulle också kunna erbjuda möjligheter till intressant regionalt samarbete.

20. Regionkommittén ställer sig positiv till att kommissionen har inrättat ett europeiskt nät för marin observation och datainsamling som enligt planerna ska utmynna i en prototyp för en europeisk havsatlas i slutet av 2009, och vi hoppas att denna framtida atlas kommer att kunna kombineras med det nya verktyget *Google Ocean*, som presenterades i februari 2009.

21. Regionkommittén beklagar att kommissionen inte i tillräcklig utsträckning behandlar subsidiaritetsfrågan. I detta skede bygger kommissionens förslag på flera olika rättsliga grunder (som bland annat avser transportpolitiken och en hållbar utveckling). Mot bakgrund av Nicefördraget har emellertid politiken för fysisk planering hittills betraktats som medlemsstaternas exklusiva behörighet. Om Lissabonfördraget skulle träda i kraft – och mot bakgrund av den nya målsättningen om territoriell sammanhållning – aktualiseras emellertid frågan om ifall artikel 352 i fördraget om EU:s funktionssätt (som motsvarar artikel 308 i EG-fördraget, Nicefördraget) skulle kunna tjäna som rättslig grund för framtida normativa åtgärder på området fysisk planering i kust- och havsområden.

Sjötransporter

22. Sjötransporter är ett viktigt inslag i den europeiska ekonomin, de är en inkomst- och sysselsättningskälla, främjar mänsklig och teknisk kompetens och utgör en faktor för ökad miljöprestanda och konkurrenskraft, men de kräver samtidigt särskilda försiktighetsåtgärder vad gäller sjösäkerheten. Deras betydelse för en hållbar ekonomi bör öka kontinuerligt genom att man avvecklar de hinder de möter i förhållande till andra transportsätt och genom införande av miljökrav. Sjötransporterna är särskilt utsatta när det gäller svängningar i den finansiella ekonomin, men är samtidigt en grundbult i den reala ekonomin. Så snart ekonomin återhämtat sig måste de europeiska hamnarna kunna bemöta sjöfartsindustrins behov av utrustning och tjänster. Det senaste årtiondet har anpassningen av de europeiska hamnarna inte skett i samma takt som när det gäller de flesta andra hamnar runt om i världen, framför allt i Asien. Europas hamninfrastruktur måste därför anpassa sig, i enlighet med principen om hållbar utveckling, för att kunna anta världshandelns utmaningar.

23. Regionkommittén stöder den vilja som finns att fullborda inre marknaden i syfte att göra sjötransporterna attraktivare och mer konkurrenskraftiga, men beklagar att de konkreta åtgärderna i huvudsak fokuserar på denna fråga. Kommittén skulle gärna se att de sociala aspekterna och miljöaspekterna beaktas fullt ut.

24. Regionkommittén vill framhålla att sjöfartspolitiken bör utformas som en del av hela den logistiska kedja i vilken den ingår. Det förutsätter att hamnplatserna betraktas som oundgängliga nav mellan olika transportsätt som används när gods transporteras från en plats till en annan inom EU eller till andra ställen i världen. Hamnarna får inte bara ses som en utgångspunkt eller slutdestination, utan som en avgörande faktor i transportkedjan från dörr till dörr.

25. Det är viktigt att hamnarna utgör verkliga referenspunkter i den virtuella förvaltningen av transportkedjan, med möjlighet att förutse förvaltningen av varuflödet. Det betyder att informationssystem som gör det möjligt att optimera transport- och logistiktjänster genom en realtidsuppföljning av varorna inte får avbrytas i samband med transit i hamnarna. Därför bör interoperabilitet mellan systemen för utnyttjande av hamnplatser, liksom deras koppling till interna plattformar, utvecklas eller eftersträvas.

26. Regionkommittén välkomnar kommissionens vilja att anpassa de administrativa bördor och de tullformaliteter som avser sjötransporterna till vad som gäller för övriga transportsätt. Det är exempelvis ett önsketänkande att tro att vägtransporter ska kunna avlösas av sjötransporter i form av höghastighetsvattenvägar så länge som formaliteterna i anslutning till lastning och avlastning av lastbilar på fartyg uppfattas som ett allvarligt problem av de potentiella användarna. Bestämmelserna bör begränsas så mycket att de motsvarar sjötransporternas särskilda betingelser (havets öppna karaktär och de följaktligen oklara gränserna i hamnarna, särskilda risker för havsmiljön vid olyckor etc.).

Sjöfartsstrategin fram till 2018 ([8])

27. Regionkommittén välkomnar de rekommendationer som kommissionen gör avseende de viktigaste aspekterna i texten, nämligen följande:

— Stödja rättvisa internationella handelsvillkor på sjöfartsområdet genom att se till att internationella bestämmelser iakttas globalt.

— Uppgradera sjöfartsyrkena (utbildning, kvalifikationer, professionalisering osv.) och respektera ILO:s bestämmelser om rättvis behandling av sjöfolk samt avseende sjöfolks levnads- och lönevillkor.

([8]) Se KOM(2009) 8 slutlig.

— Verka för en sjöfart utan avfall och utsläpp och låta sjöfarten omfattas av principen om en hållbar utveckling.

— Säkerställa hållbara och säkra sjötransporter genom att respektera fastställda regler och utvecklingen av förebyggande insatser.

28. Regionkommittén ifrågasätter emellertid EU:s kapacitet att genomföra dessa insatser med hänsyn till deras stora omfattning. Vi vill i sammanhanget föreslå att kommissionen rangordnar problemen och fastställer prioriteringar för åtgärder som ska vidtas och i samarbete med medlemsstaterna och alla berörda parter utarbetar en detaljerad färdplan så snart som möjligt och senast i slutet av 2009.

29. Regionkommittén beklagar att de konkreta åtgärderna inte avser en avreglering av handelstransaktionerna i syfte att öka konkurrensen och produktiviteten. Det uppges att man ska bevara miljön och säkerställa bättre sociala normer för sjöfolk, men insatserna begränsas till att fastställa grundprinciper utan att det finns något tidsschema eller några konkreta åtgärder.

30. Regionkommittén vill understryka att sjöfarten är ett hållbart transportsätt som aktivt bidrar till att bekämpa klimatförändringarna och luftföroreningarna liksom till miljövänligare transporter generellt sett. Regionkommittén betraktar utvecklingen av ett transportsystem som i högre grad respekterar miljön som en politisk prioritering. Omställningen till sjöfart gör det möjligt både att bemöta en ökad efterfrågan på transporter (passagerar- och godstransporter) och att uppfylla de krav som är kopplade till kampen mot klimatförändringarna. Regionkommittén beklagar bland annat att de internationella sjötransporterna alltjämt inte ingår i Kyotoprotokollet och i tidsplanen för minskade utsläpp av växthusgaser. Kommittén vill därför uppmuntra Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) att snabbt – och inte minst med tanke på FN:s klimatkonferens i december 2009 i Köpenhamn – lägga fram förslag om tvingande bestämmelser avseende utsläpp av växthusgaser som ska gälla samtliga fartyg, oavsett flagg, med antagande 2011 som slutgiltigt mål. Kommissionen bör stödja enhetliga och tydliga miljöcertifikat för fartyg och hamnar, som exempelvis Environmental Ship Index (ESI), som utvecklas inom ramen för World Ports Climate Initiative. För att i möjligaste mån undvika konkurrensnackdelar för den europeiska sjöfartsindustrin bör EU främst verka för att de bindande bestämmelserna införs på det internationella planet. Dessutom bör man undersöka vilka effekterna skulle bli om man införde differentierade hamnavgifter som är baserade på fartygens miljöpåverkan.

31. Målsättningen att göra sjöfarten mer ekologisk bör, förutom åtgärder som syftar till att minska fartygens miljöpåverkan, även leda till att man mäter och minskar hamnmiljöeffekter. Det är nödvändigt att påskynda förfarandena för en anpassning av hamnarna i syfte att säkerställa de europeiska hamnarnas konkurrenskraft, men det får inte ske på bekostnad av miljöutvärderingarnas kvalitet. Därför måste man fastställa strikta regler som inte lämnar plats för olika tolkningar som kan orsaka konkurrenssnedvridning. En lyckad urban integration av sjöfarts-, hamn- och logistikverksamheten bör ses som ett mål i sig för den europeiska sjöfartspolitiken.

32. Regionkommittén anser att sjöfarten bör utgöra en sektor som föregår med goda exempel på miljövänliga transporter, och kommittén vill i sammanhanget uppmana EU att ge ett starkt stöd åt forskning och innovation i syfte att förbättra fartygens och hamnarnas miljöprestanda. Man bör t.ex. beakta frågan om hur man ska undvika att fartyg förorenar vattnen.

33. Genomförandet av de rekommendationer som formulerats kräver att det mobiliseras stora resurser, och kommittén uppmanar kommissionen att göra en kostnadsbedömning av föreslagna bestämmelser, ange möjlig finansiering och föreslå en fördelning mellan olika medverkande parter. Sjötransporter, som är ett ur ekologisk synpunkt mer hållbart transportsätt än exempelvis vägtransporter, bör få större stöd i form av gemenskapsfinansiering. Kommittén uppmanar EU att vidta de åtgärder som behövs för att säkra de nödvändiga ekonomiska gemenskapsresurserna.

34. Regionkommittén anser att nästa översyn av det europeiska transportnätet bör göra det möjligt att i högre grad prioritera investeringarna i hamnarna och säkerställa förbindelser i inlandet innanför hamnarna, inom ramen för den europeiska budgeten: strukturfonderna, TEN-T och Marco Polo. De avvägningar som medlemsstaterna och kommissionen har gjort har lett till en obalans som missgynnar sjöfarten och hamnarna. I den europeiska hamnkartan bör det i framtiden råda större balans mellan olika kategorier av hamnar (erkännande av små och medelstora hamnar för att förbättra förbindelserna) och olika regioner (centrum/periferi), och gemenskapens samtliga finansieringsinstrument bör bidra till detta.

35. Målsättningen att upprätthålla rättvisa konkurrensregler mellan de olika transportsätten innebär att externa kostnader måste internaliseras, marknadsreglerna kan inte själva reglera trafikflödet till sjöss.

36. Det innebär dessutom en utmaning att ge ett differentierat stöd till öområdena inom gemenskapsområdet, vilka är starkt beroende av detta transportsätt för sin konkurrenskraft och integration i handelsutbytena på internationell nivå och inom unionen. Regionkommittén återupprepar sitt önskemål om ”att man för att förbättra tillgången för EU:s öområden till den gemensamma marknaden systematiskt måste ansluta dessa till systemet ’motorvägar till sjöss’” ([9]).

37. Regionkommittén stöder förslaget att inrätta en arbetsgrupp i syfte att undersöka hur man kan åstadkomma en balans mellan sysselsättningsvillkoren för EU:s sjöfolk och EU-flottans konkurrenskraft. Kommittén föreslår att man utvidgar uppdraget till att fastställa en definition av ett ”socialt krav” som syftar till att göra den mänskliga faktorn till en utvecklingsfaktor i sig. Besättningens utbildning, yrkeskompetens, levnads- och arbetsförhållanden är nyckeln till alla åtgärder som syftar till att göra sjöfarten säker, trygg och miljövänlig. Regionkommittén uppmanar därför EU att utveckla en specifik mekanism för att styra

([9]) Se CdR 119/2006: ”Halvtidsöversyn av vitboken om den europeiska transportpolitiken 2010”, punkt 4.4.

och kontrollera arbetsförmedlingarna (de s.k. bemanningsföretagen) som bygger på bestämmelserna i ILO:s konventioner och liknar den som skapats för utbildningscentrum på grundval av den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning.

38. Regionkommittén understryker liksom kommissionen utbildningsfrågornas stora betydelse för alla maritima sektorer och godkänner de förslag som lagts fram i denna fråga. Kommittén ställer sig särskilt positiv till förslaget om att inrätta ett system i stil med Erasmus på sjöfartsområdet och uppmanar kommissionen att ytterligare utreda detta förslag i syfte att fastställa villkoren och tillämpningsområdet, i synnerhet om hur detta ska utvidgas från att bara omfatta utbildning av befäl till att omfatta alla ungdomar som genomgår en sjöfartsutbildning.

39. De förslag som rör mänskliga resurser, sjömanskap och sjöfartsexpertis bör omfatta hela den maritima kedjan, och även dess förlängning på land, dvs. arbetstillfällena i hamnarna eller i anslutning till logistikverksamheten och transporter till och från hamnarna. Därför bör man på europeisk nivå fastställa en allmän ram med riktlinjer för bästa praxis som var och en strävar efter att uppnå samtidigt som man inför vissa begränsningar och exempelvis förbjuder principen om egenhantering i samband med omlastning. En sådan ram är endast möjlig om den tillämpas flexibelt på varje hamnplats. Att direktivet om avreglering av hamntjänsterna har avslagits två gånger visar att alla lagstiftningsinitiativ, som per definition är strikta, är dömda att misslyckas.

40. Regionkommittén vill uppmuntra kommissionen att förtydliga hur man ska undvika konkurrenssnedvridningar mellan hamnar när det gäller kostnaderna för säkerhetsåtgärder.

41. Regionkommittén uppmanar kommissionen att förklara hur man kan undvika snedvriden konkurrens mellan hamnar då man efterlever skyldigheter som ålagts genom EU-direktiv, i synnerhet i fråga om säkerhet.

42. Kommittén stöder förslagen avseende sjöfartssäkerheten och vill framhålla att det gjorts stora framsteg när det gäller harmoniseringen av dessa frågor. Europaparlamentet antog nyligen det tredje sjöfartspaketet (Erika III), och kommittén vill understryka att det vittnar om möjligheterna att harmonisera sjötransportreglerna. Regionkommittén oroar sig över de nya riskerna inom sjöfarten, bland annat på grund av olyckor med containerfartyg eller kemikalietankfartyg, framför allt när fartygen nu blir allt större, och uppmanar kommissionen att precisera de åtgärder som redan antagits eller planeras för att hantera denna situation.

43. Regionkommittén anser att de sund som merparten av den internationella sjöfarten passerar igenom bör bli föremål för en särskild strategi med målsättningen att bättre samordna förvaltningen av dessa områden som är utsatta för stora risker som de lokala aktörerna direkt konfronteras med. En sjöolycka i ett stort sund som i Pas-de-Calais (Doverkanalen) skulle få stora ekonomiska och ekologiska konsekvenser inte bara för de berörda kustregionerna utan även för hela EU.

44. Nationell praxis i fråga om tull- och veterinärkontroller kan leda till konkurrenssnedvridningar, och Regionkommittén skulle gärna se att kommissionen ökar sin kontroll av införlivandet av direktiv på sjöfartsområdet i syfte att säkerställa en korrekt tolkning.

45. Kommittén vill framhålla betydelsen av sjöfartspolitikens externa dimension, framför allt inom transportsektorn. En harmonisering av verksamhetsbestämmelserna för olika europeiska flaggstater kan göra det möjligt att stärka EU:s ställning i IMO och ta ytterligare ett steg i riktning mot en global harmonisering av bestämmelserna om sjöfart. Regionkommittén skulle i sammanhanget vilja att EU gör sin röst bättre hörd i internationella sammanhang (IMO, WTO och ILO) så att den europeiska sjöfarten kan utvecklas i en konkurrensmiljö som är sund och öppen för insyn. Regionkommittén uppmuntrar kommissionen i dess ansträngningar för att samordna medlemsstaternas ståndpunkter inom IMO och förespråkar ett erkännande av EU:s observatörsstatus i denna organisation.

46. Kommittén ställer sig frågande till den tidsperiod som valts för denna maritima strategi, dvs. 2009–2018. Kommittén förespråkar att man (senare) anpassar sig till tidsplanen för den nya Lissabonstrategin efter 2010.

Ett maritimt område utan gränser

47. Regionkommittén ställer sig bakom målsättningen att avveckla eller förenkla alla eller delar av de administrativa förfaranden som hindrar utvecklingen av närsjöfarten inom EU. Samtidigt är det viktigt att säkerställa en hög säkerhets- och miljöskyddsnivå.

48. Kommittén välkomnar kommissionens vilja att införa ett sjöfartsområde utan gränser, vilket gör det möjligt att fullborda inre marknaden på sjöfartsområdet, men beklagar däremot att man inte hänvisar till ett ”gemensamt maritimt område som är mer långtgående än avskaffandet av administrativa och skattemässiga hinder för fartyg som transiterar mellan de europeiska hamnarna”.

49. De sociala aspekterna bör beaktas fullt ut och EU bör respektera de internationella bestämmelserna om arbetsrätt och miljöskydd bättre i syfte att bevara rättvisa konkurrensförhållanden på internationell nivå. Regionkommittén anser därför att de åtgärder som kommissionen föreslår bara är ett första steg i arbetet med att genomföra ett verkligt gemensamt europeiskt havsområde. Kommittén välkomnar därför de handlingsalternativ som presenteras i kommissionens meddelande av den 21 januari 2009 och uppmanar kommissionen att snabbt presentera de följande stegen i arbetet med att skapa ett gemensamt havsområde.

50. Kommittén välkomnar förslagen till riktlinjer för förenkling, harmonisering, system med en enda kontaktpunkt och elektronisk överföring. Fartyg som seglar under en medlemsstats flagg och som förflyttar sig mellan två hamnar inom EU bör inte utsättas för fler dokumenthandläggningskrav än andra transportsätt, såvida inte säkerhetsaspekter som är specifika för sjöfarten talar emot detta.

51. Det har redan gjorts förenklingsinsatser vad gäller rapporteringsformaliteter och papperslös hantering. Kommittén välkomnar viljan att fullfölja förenklingen och harmoniseringen mellan medlemsstaterna när det gäller administrativa förfaranden, framför allt på tull-, veterinär- och växtskyddsområdet.

52. Regionkommittén beklagar kommissionens olyckliga formulering: ”Lotstjänster kan utgöra ett allvarligt problem”. Kommittén påminner om lotstjänsternas betydelse för sjösäkerheten i hamnarna och hamninloppen. Kommittén uppmanar därför EU och medlemsstaterna att vara så strikta som möjligt när de fastställer ramen för hur dispens från lotsplikt ska beviljas.

53. Kommittén uppmanar kommissionen att vidta nödvändiga åtgärder för att undvika snedvridningar till följd av skilda tolkningar i samband med tillämpningen av redan harmoniserade förfaranden.

54. Kommittén välkomnar målsättningen att inrätta ett system med en enda kontaktpunkt, men vill framhålla att denna målsättning innebär tunga investeringar för att utrusta samtliga aktörer på detta område. Det europeiska nätverket SafeSeaNet utgör en prioritering i syfte att rationalisera och påskynda utväxlingen av dokument mellan transportörerna till sjöss. Ett stöd till hamnanläggningarna är en förutsättning för att säkerställa effektiva system för dokumentutväxling och se till att detta europeiska nätverk blir framgångsrikt. Kommittén vill på samma sätt göra kommissionen uppmärksam på följderna av vissa av de åtgärder som föreslås för små och medelstora hamnar och uppmanar kommissionen att vidta nödvändiga åtgärder för att dessa åtgärder inte ska leda till en snedvridning av konkurrensen som kan rubba jämvikten i det europeiska hamnnätet.

Statligt stöd som kompletterar gemenskapsfinansieringen av höghastighetsvattenvägar i startfasen ([10])

55. Regionkommittén välkomnar kommissionens förtydligande av kopplingen mellan olika bestämmelser om statligt stöd som kompletterar gemenskapsfinansieringen av höghastighetsvattenvägar i startfasen. Det är viktigt och av avgörande betydelse att utvecklingen av närsjöfarten åtföljs av en offentlig finansiering. Målsättningarna att komma till rätta med vägtrafikstockningarna och minska godstransporternas miljöpåverkan berättigar fullt ut de offentliga myndigheternas stöd till projekt avseende höghastighetsvattenvägar. Möjligheten att mobilisera statligt stöd på nationell, regional och lokal nivå bör välkomnas, men det ska inte ses som ett tillfredsställande svar på bristen på europeiskt stöd till höghastighetsvattenvägar.

56. Regionkommittén beklagar att de kriterier som kommissionen fastställde vid granskningen av projekten i huvudsak avser krav på tjänsternas lönsamhet på kort sikt, eftersom det är något som är mycket svårt att uppnå under kort tid på grund av de stora nyinvesteringar som krävs och osäkerheten när det gäller att utnyttja fartygens kapacitet, något som erfarenheterna från hamnarna i Toulon och Civitavecchia (Rom) under perioden 2005–2008 visar.

([10]) Se 2008/C 317/8.

57. Mot bakgrund av att de åtgärder som vidtagits de senaste åren inte har gett väntat resultat undrar Regionkommittén varför det saknas en övergripande diskussion om vilka aktiviteter och investeringar som är berättigade till EU-stöd. Vissa delar av de finansieringsmekanismer som föreslås är inte bara komplexa utan förefaller även olämpliga eller till mycket liten nytta med hänsyn till de behov som uppstår i samband med utbyggnad av höghastighetsvattenvägar.

58. Regionkommittén föreslår att fartyg som byggts eller köpts av en sjötransportör och används på en höghastighetsvattenväg undantagsvis ska betraktas som infrastruktur trots deras rörliga karaktär. Dessa fartyg skulle på så vis i likhet med ett antal väg- och järnvägsinvesteringar kunna subventioneras. Enligt EG-domstolens rättspraxis och särskilt Ferringdomen (mål C-53/00) och Altmarkdomen (mål C-280/00) får dock det finansiella stödet till driften av dessa fartyg inte överskrida ersättningen för tjänster inom ramen för allmän trafikplikt. De miljöproblem som är kopplade till höghastighetsvattenvägarna är av sådan art att undantagsbestämmelser bör utarbetas. De väntade resultaten av en övergång från land- till sjötransporter kräver ett effektivt genomförande för att bli märkbara. Därför förefaller det rimligt att överföra finansieringen före övergången mellan transportsätten.

59. Privata operatörer (fartygsägare, logistikföretag, transportörer) – som spelar en avgörande roll vid utbyggnaden av höghastighetsvattenvägar – bör delta fullt ut i en ingående analys av olika hinder för beslut om att införa höghastighetsvattenvägar.

60. Regionkommittén förordar i sammanhanget att de kontor för att främja närsjöfart som inrättats av medlemsstaterna (nationella expertcentrum) får större erkännande och att deras uppdrag utvidgas. Det kräver att deras mänskliga och finansiella resurser utökas, exempelvis inom ramen för partnerkontrakt med regionala myndigheter med behörighet på det marina området och privata aktörer i transportkedjan: fartygsägare, logistikföretag, befraktare osv.

61. Systemet med statligt stöd som kompletterar gemenskapsfinansieringen av höghastighetsvattenvägar i startfasen skulle, i syfte att underlätta förståelsen, ha kunnat integreras i texten om gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.

62. Regionkommittén uppmanar kommissionen att undersöka möjligheterna till en allmän anpassning av bestämmelser om statligt stöd och gemenskapsfinansiering med avseende på utvecklingen av höghastighetsvattenvägar.

63. I likhet med kommissionen anser Regionkommittén att det är av avgörande betydelse för potentiella anbudsgivare att man på förhand fastställer beloppet för den offentliga finansiering som är att räkna med. Klausulerna om återbetalning kan också bromsa de ekonomiska aktörerna, som riskerar att tvingas betala tillbaka det finansiella stödet om målen inte uppnåtts när projekten har avslutats. Regionkommittén håller med om att det statliga stödet till höghastighetsvattenvägar bör vara avhängigt av att särskilda målsättningar uppfylls, men rekommenderar

kommissionen att undersöka möjligheterna att i anslutning till införandet av höghastighetsvattenvägar tillämpa etappmål, som måste uppnås för att få fortsatt finansiellt stöd från de offentliga myndigheterna.

64. Regionkommittén uppmanar kommissionen att säkerställa en bred informationsinsats och att inte begränsa sig till offentliga publikationer. Kommissionen måste övertyga operatörerna om att politiken är välgrundad och visa att den är beredd att anta utmaningen – men samtidigt mån om att inte förorsaka uppenbara konkurrenssnedvridningar – och göra en trafikomläggning från vägtransporter till sjötransporter med hjälp av anpassade åtgärder som är i linje med målen om en hållbar utveckling.

Rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till eller avgår från gemenskapshamnar

65. En förenkling av de administrativa förfarandena genom en allmän användning av elektronisk informationsöverföring och en rationalisering av rapporteringsformaliteterna bidrar till att göra sjötransporterna attraktivare.

66. Dessa åtgärder har även gynnsamma effekter på miljöskyddet och på sjösäkerheten, eftersom besättningen befrias från administrativa uppgifter och i stället kan koncentrera sig på övervakning. Elektronisk informationsöverföring gör det dessutom möjligt för myndigheterna att i realtid få tillgång till nödvändig information för att administrera insatserna i händelse av en olycka.

67. Regionkommittén välkomnar valet av en utvecklingsbar harmoniseringsprocess, som säkerställer kopplingen till och överensstämmelsen med IMO:s tidsplan, som utgör den relevanta nivån. Detta illustreras bland annat av förslaget till ett europeiskt övergångsformulär i syfte att harmonisera framställningarna om information på säkerhetsområdet i väntan på ett harmoniserat formulär på internationell nivå. Regionkommittén stöder i sammanhanget uppmaningen till delegationerna i EU:s medlemsstater att vid FAL-kommitténs sammanträden vinnlägga sig om att FAL-konventionens formulär stämmer överens med de formulär som krävs enligt befintlig gemenskapslagstiftning.

68. Kommittén stöder målsättningen att allmänt införa ett elektroniskt system för informationsutbyte senast den 15 februari 2013, men påpekar att det måste göras stora investeringar för att säkerställa denna utrustning i hela sjötransportkedjan. Kostnaderna för utveckling av systemen för informationsöverföring är stora för de små hamnarna. Regionkommittén vill därför uppmana kommissionen att precisera vilket finansiellt stöd som kan ges i detta sammanhang.

69. I likhet med kommissionen anser Regionkommittén att en förenkling och harmonisering av formaliteterna och de administrativa dokumenten spelar en viktig roll när det gäller att främja närsjöfarten. Regionkommittén välkomnar i sammanhanget att fartyg som förflyttar sig mellan hamnar inom EU inte behöver fylla i FAL-formulären. ISPS-koden bör där så är möjligt anpassas till närsjöfartsoperatörernas verksamhet.

70. Regionkommittén beklagar att frågan om bekämpning av illegal invandring, som på ett påtagligt sätt bromsar transportverksamheten och medför höga kostnader inom vissa områden, inte har tagits upp.

71. Vi efterlyser dessutom att alla medlemsstater fullt ut antar de internationella konventionerna om sökning och räddning (SAR) och om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS). Konventionerna fastställer gemensamma regler för hela det internationella samfundet i fråga om skyldigheter att undsätta och erbjuda första hjälpen till nödställda och sjöfarande som riskerar att hamna i nöd, eller som övergivits på europeiskt territorialvatten. Vi anser dock att antagandet av reglerna ska ske parallellt med inrättandet av solidaritetsmekanismer på EU-nivå, eftersom ansvaret för hanteringen av illegal invandring sjövägen inte bara kan åläggas de EU-länder som har kuster som är utsatta för sådan invandring. Samtidigt vill vi understryka att ansträngningarna för att förbättra söknings- och räddningsinsatserna i fråga om invandrare och flyktingar i sjönöd endast är en dellösning på det större problem som illegal invandring till havs utgör.

Bryssel den 17 juni 2009

Regionkommitténs ordförande

Luc VAN DEN BRANDE