



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 2.7.2004
KOM(2004) 453 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

om nærskibsfart

{SEK(2004) 875}

1. BAGGRUND

Kommissionen fremlagde en meddelelse om nærskibsfart i 1995¹ og en statusrapport i 1997². En yderligere meddelelse fra 1999³ indeholdt anden statusrapport. Heri analyseredes bl.a. en række af hindringerne for nærskibsfartens udvikling, og der anbefalede en omfattende dør til dør-strategi med one-stop shops til fremme af denne transportform.

Desuden blev der i 2001 med Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010⁴ fastsat en række ambitiøse mål for at sikre en konkurrence- og bæredygtig mobilitet i Europa.

I juni 2002 holdt EU's transportministre en uformelt møde i Gijón (Spanien) udelukkende om nærskibsfart. Efter dette møde udarbejdede Kommissionen et program til fremme af nærskibsfarten⁵. Programmet indeholder 14 satsningsområder, der alle har det formål at forbedre nærskibsfarten og fjerne hindringerne for dens udvikling.

Kommissionen fremlægger nu en yderligere meddelelse om nærskibsfart i Europa. Heri fokuseres der på fremskridtene siden 1999, og der refereres til programmet til fremme af nærskibsfart (se bilag I).

2. NÆRSKIBSFARTEN ER I VÆKST

I sidste rapport undersøgte vi nærskibsfartens potentiale. Vi har imidlertid i mellemtiden erkendt, at der er tale om meget mere end blot et potentiale. Det var f.eks. i 1990'erne den eneste transportform, der viste sig egnet til at hamle op med den stærke vækst i landevejstransporten. Mellem 1995 og 2002 steg både nærskibsfartens og landevejstransportens præstationer pr. t/km med 25 %. I 2001 præsterede nærskibsfarten 40 % af alle t/km i Europa, medens vejtransportens andel var 45 %⁶. Se nærmere i bilag II.

Passagerbefordringen er utvivlsomt en vigtig del af nærskibsfarten og bidrager til samhørigheden. Da hovedformålet med at fremme nærskibsfarten imidlertid er at få ændret transportformen for gods, og da muligheden for at afvikle trafikflaskehalsene ved at få passagererne til at skifte fra vej- til søtransport synes marginal sammenholdt med fragt, koncentrerer denne meddelelse sig om godstransporten.

¹ Meddelelse fra Kommissionen om udviklingen inden for short sea shipping i Europa: Perspektiver og udfordringer, KOM(95) 317 endelig udg. af 5.7.1995.

² Arbejdsdokument fra Kommissionen med statusrapport fra Kommissionens tjenestegrene efter Rådets resolution af 11. marts 1996 om nærskibsfart, SEC(97) 877 af 6.5.1997.

³ Udviklingen af Short Sea Shipping i Europa: Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde - Anden toårige situationsrapport, COM(1999) 317 endelig udg. af 26.6.1999.

⁴ Hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg, KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

⁵ Meddelelse fra Kommissionen - Program til fremme af nærskibsfarten, COM(2003) 155 endelig udg. af 7.4.2003.

⁶ EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2003.

3. FORDELE OG ULEMPER FOR MILJØET

Energien udnyttes bedre ved søtransport end ved andre transportformer, og søtransporten er generelt mindre skadelig for miljøet. Øget brug af nærskibsfart ville være i overensstemmelse med Fællesskabets politikker for både transport og miljø. (Se bilag III).

4. OVERVINDELSEN AF HINDRINGERNE FOR UDVIKLINGEN AF NÆRSKIBSFARTEN

Som anført i 1999-meddelelsen og det efterfølgende 2003-program for fremme af nærskibsfart er der stadig nogle forhold, der hindrer en hurtigere udvikling af denne transportform:

- Den er ikke fuldstændig integreret i den intermodale dør-til-dør leveringskæde
- Den har stadig lidt tilbage af sit gamle image som gammeldags transportform
- Den indebærer komplekse administrationsprocedurer
- Den kræver stor effektivitet i havnene.

Udviklingen af nærskibsfarten er hovedsagelig erhvervslivets opgave. Men det offentlige får en klar opgave ved oprettelsen af egnede rammer, og det er ligeledes myndighederne der som i de foregående år til stadighed skal sætte spørgsmålet højt på den politiske dagsorden.

Logistikkæder, der involverer nærskibsfart, bør styres og markedsføres ved hjælp af one-stop shops, f.eks. fragtkoordinatorer⁷. Disse shops bør være kundernes eneste kontaktpunkt, der tager ansvaret for hele den intermodale leveringskæde fra dør til dør. Dette kræver en stor indsats fra alle parter, men der er helt klare gevinster derved.

4.1. Flaskehalsundersøgelse

Kommissionen har i samarbejde med kontaktorganerne for nærskibsfarten⁸ og skibsfartsbranchen udarbejdet en liste over hindringer for udviklingen af nærskibsfarten⁹. I 2003 beskæftigede man sig på to møder i kontaktorganerne med de pågældende flaskehalse en for en inden for følgende områder:

- Nærskibsfarts image
- Dør til dør nærskibsfart
- Administration og dokumentation
- Havne og havnetjenester
- Landespecifikke spørgsmål.

⁷ Jf. http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/index_en.htm.

⁸ Yderlige oplysninger derom findes i afsnit 7.1.

⁹ Se: http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/policy_bottlenecks_en.htm.

En række flaskehalse på den oprindelige liste er blevet afviklet (se eksempler i bilag IV). Der vil systematisk blive arbejdet på at fjerne de 67 resterende flaskehalse.

4.2. Toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart

Kommissionen forelagde i 2002 en vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart¹⁰. Vejledningen har et dobbelt formål, idet den for det første skitserer de EU-toldregler, der gælder for nærskibsfart, herunder mulighederne for at anvende forenklede toldprocedurer, og for det andet udgør det koncise grundlag for at vurdere, om der er konkret behov for ændringer eller yderligere forenklinger.

Samrådene i hele EU om vejledningen afsluttedes i april 2003, og de første analyser af bidragene viste, at de konkrete problemer i forbindelse med de almindelige EU-toldregler måske var færre end tidligere ment. De vigtigste bemærkninger fokuseredes omkring den såkaldte "faste rutefart, hvortil der er givet bevilling"¹¹, som er en rutefart godkendt af toldmyndighederne til transport af fællesskabsvarer mellem to medlemsstater med et minimum af formaliteter. I forbindelse med fællesskabsvarer kan denne rutefart sammenlignes med transport ad en vejbro mellem to eller flere punkter inden for Fællesskabets område, hvor der ikke er toldkontrol på nogen side af broen. Der skal ikke fremlægges bevis for, at varerne har status som fællesskabsvarer på samme måde som ved vejtransport. I forbindelse med tredjelands varer kan det rederi, der driver den faste rutefart, ansøge om forenkede forsendelsesprocedurer, f.eks. kan rutefartsselskabets egne manifester anvendes til toldformål.

For at løse spørgsmålene i forbindelse med denne faste rutefart med bevilling, dens praktiske gennemførelse og lettelsen af det papirarbejde, den giver mulighed for, fremlagde Kommissionen i marts 2004 et arbejdsdokument¹², hvori der blev redegjort for de nærmere regler for denne rutefart og procedurerne for at få bevilling til en sådan. Dokumentet giver direkte svar på rederiernes spørgsmål ved at udvide kendskabet til denne form for rutefart og således gøre den mulig for interesserede selskaber.

Nogle af de problemer, der nævnes i bidragene, var af ren praktisk art og kunne ofte forenkles eller løses ved indførelse af elektronisk overførsel af tolldata eller andre administrative data (e-told).

Som et af de første skridt i retning af e-told har ca. 3000 toldsteder i 22 lande nu siden medio 2003 benyttet det nye datamatiserede forsendelsessystem (NCTS). Efter dette system erstattes proceduren i forbindelse med transporten under det administrative enhedsdokument (SAD) af elektroniske meddelelser. Der er planlagt yderligere funktioner, der senere skal indføres i NCTS.

¹⁰ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: Vejledning om toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart, SEC(2002) 632 af 29.5.2002.

¹¹ Jf. Kommissionens forordning (EF) nr. 75/98 af 12. januar 1998, EFT L 7 af 13.1.1998, s. 3, der senere er ændret.

¹² Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: Forenklede toldprocedurer i forbindelse med nærskibsfart: bevilling til fast rutefart, SEC(2004) 333 af 17.3.2004.

Kommissionen forelagde i juli 2003 en meddelelse om enkle og papirløse rammer for told og handel¹³. I meddelelsen foreslås en koordinering mellem de forskellige myndigheder, der går ombord på skibet. Dette kunne til sidst resultere i one-stop administrative shops (eller ”en enkelt grænseflade”) for de erhvervsdrivende, der således derefter kun skulle have at gøre med et administrationsorgan i stedet for med tre eller fire som nu. Oplysninger om en bestemt forsendelse ville således kun skulle sendes en gang.

Det foreslås også i meddelelsen, at toldkodeksen tilpasses, så elektroniske angivelser og meddelelser bliver reglen og papirbaserede angivelser undtagelsen. Det vil imidlertid tage nogen tid at gennemføre dette, fordi de nødvendige datastrømme først må tilrettelægges og gøres forenelige med de anvendte it-systemer.

En del af de problemer, der blev konstateret under samrådene, vedrørte nationale, regionale eller lokale anvendelser af EU-toldreglerne. Nogle af disse spørgsmål kunne løses under initiativerne med henblik på den gensidige tilnærmelse af de nationale anvendelser af EU-toldreglerne og forbedringen af samarbejdet mellem medlemsstaternes toldmyndigheder, især via handlingsprogrammet for toldvæsenet i EF (Told 2007)¹⁴. Desuden arbejder to kontaktgrupper¹⁵ af toldsteder på en forbedring af det praktiske samarbejde og koordineringen mellem toldstederne i de største EU-havne. Disse grupper undersøger praktiske operative spørgsmål, fastlægger standarder og sigter mod en ensartet anvendelse af kontrol.

Kommissionen vil på grundlag af samråd og den kommende udvikling på det toldmæssige område regelmæssigt ajourføre den oprindelige vejledning til toldprocedurer for nærskibsfart. Den seneste arbejdsversion er nr. 3, der blev ajourført den 14. januar 2004.

4.3. Havnetjenester og havnesikringen

Nærskibsfarten har behov for effektive og velegnede havne, både søhavne, flod- og kanalhavne. Den kræver rimelige turnaround-tider, transportprocedurer og afgifter. Nærskibsfarten kan kun øge sin rolle i Europa, hvis havnene opererer sømløst i den intermodale kæde. Og disse forudsætninger opfyldes ikke altid.

Kommissionen fremsatte derfor i 2001 et forslag om markedsadgang for havnetjenester¹⁶ i EU. Formålet med forslaget er at forbedre effektiviteten og sænke omkostningerne i forbindelse med visse havnetjenester, f.eks. lodsning, bugsering, fortøjning, passagertjenester og godshåndtering.

Europa-Parlamentet stemte imidlertid efter et forlig med Rådet imod den foreslåede tekst. Derfor er konkurrencen inden for havnetjenesterne fortsat mere begrænset, end den ville have været, hvis der var blevet vedtaget et særligt direktiv.

¹³ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg – Enkle og papirløse rammer for told og handel, COM(2003) 452 endelig udg. af 24.7.2003.

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 253/2003/EF af 11. februar 2003 om vedtagelse af et handlingsprogram for toldvæsenet i EF (Told 2007), EFT L 36 af 12.2.2003, s. 1.

¹⁵ RALFH, der beskæftiger sig med de nordlige EU-havne, og ODYSSUD, der beskæftiger sig med de sydlige.

¹⁶ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om markedsadgang for havnetjenester, COM(2001) 35 endelig udg. af 13.2.2001, ændret ved COM(2002) 101 endelig udg. af 19.2.2002.

På havnesikringsområdet kunne nærskibsfarten drage fordel af SOLAS-konventionen til at indgå bilaterale eller multilaterale aftaler mellem medlemsstaterne om alternative sikkerhedsordninger (se bilag V).

4.4. Lasteenheder

Harmonisering og standardisering af lasteenhederne kan få en positiv virkning på nærskibsfarten, idet den f.eks. derved sættes i stand til at trænge ind på markedet for vejtransport med veksellad (se bilag VI).

5. MOTORVEJE TIL SØS

I hvidbogen om EU's transportpolitik for 2010 blev der sat stærkt fokus på begrebet ”motorveje til søs”. Disse motorveje ønskes integreret i de transeuropæiske net (TEN-T) - i lighed med motorvejene over land og jernbanerne – og de forventes at nedbringe trængslen på vejene og/eller forbedre adgangen til randområderne samt ø-regioner og -stater. Ud over at nedbringe antallet af lastbiler på hovedfærdselsårerne kan de også i visse tilfælde bidrage til, at passagerbefordringen overføres til havet, fordi skibe både kan transportere passagerer og gods samtidig.

Motorvejene til søs kan blive en integreret del af dør-til-dør logistikkæderne og tilbyde effektiv, pålidelig og hyppig rutetransport, der kan konkurrere med vejtransporten, f.eks. med hensyn til transporttid og pris. De havne, der tilknyttes disse motorveje til søs, bør have effektive forbindelser til baglandet, hurtig administration og et højt serviceniveau for at nærskibsfarten kan blive en succes.

Skønt nærskibsfarten er velegnet til at operere på motorvejene til søs, er det grundlæggende princip for denne transportform mere vidtrækkende, fordi nærskibsfarten ud over at sikre forbindelserne mellem EU's medlemsstater også omfatter forbindelser med nærliggende tredjelande, indenrigsforbindelser og forbindelser fra hovedland til øer.

Kommissionen fremlagde i oktober 2003 et forslag til en revision af Fællesskabets retningslinjer for udvikling af TEN-T¹⁷, der omfattede 29 prioriterede projekter, der skulle gennemføres senest i 2020. Disse projekter skulle anerkendes som værende af ”betydning for Fællesskabet” og tildeles prioriteret finansiering fra relevante fællesskabsfonde. Projekt nr. 21 er det prioriterede projekt for udviklingen af motorveje til søs. Der foreslås fire motorveje af denne art som del af dette prioriterede projekt (se kortet i bilag VII):

- Søroute over Østersøen (som forbinder medlemsstaterne omkring Østersøen med medlemsstaterne i Central- og Vesteuropa, herunder ruten gennem Kielerkanalen)
- Den vesteuropæiske søroute (som forbinder Den Iberiske Halvø via Atlanterhavsbugten med Nordsøen og Det Irske Hav)

¹⁷ Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Beslutning om ændring af det ændrede forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, COM(2003) 564 endelig udg. af 1.10.2003.

- Den sydøsteuropæiske sørute (som forbinder Adriaterhavet med Det Joniske Hav og den østlige del af Middelhavet, herunder Cypern)
- Den Sydvesteuropæiske sørute (det vestlige Middelhav), som forbinder Spanien, Frankrig og Italien, herunder Malta, og med forbindelse til den sydøsteuropæiske sørute og Sortehavet).

Europa-Parlamentet godkendte Rådets fælles holdning til Kommissionens forslag i april 2004. Ifølge den nye artikel 12a kan der nu ydes støtte fra Fællesskabet til en række foranstaltninger inden for de transeuropæiske net. Ved hjælp af denne ordning kan medlemsstaterne med støtte fra Fællesskabet efter et udbud bl.a. støtte infrastrukturer, faciliteter og logistikstyringssystemer.

Støtten til udviklingen af motorvejene til søs bør baseres på samme kriterier som ifølge Marco Polo¹⁸, bl.a. skal konkurrencefordrejninger undgås, og projekterne skal være levedygtige i sig selv efter en periode med støtte fra Fællesskabet¹⁹.

Kommissionen er for at hjælpe denne proces i gang ved at udarbejde retningslinjer for fastsættelsen af kriterier og procedurer for ydelsen af støtte til projekter i form af motorveje til søs under reglerne for de transeuropæiske transportnet for at lette den praktiske anvendelse af disse regler. Disse retningslinjer forventes klar kort tid efter, at de nye TEN-T retningslinjer træder i kraft.

Der findes allerede sejlforbindelser, der har vigtige træk fælles med motorvejene til søs (se bilag VIII). Det gælder f.eks. forbindelserne over Den Engelske Kanal og Kattegat (Danmark/Sverige). Der kræves imidlertid højeste kvalitetsstandarder og en betydelig udvidelse af disse forbindelser, hvis de ambitiøse mål fra Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik for 2010 skal opfyldes, nemlig at en betydelig del af transportvæksten skal absorberes af nærskibsfarten og især af søruteforbindelser, der indgår i nettet af motorveje til søs.

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1382/2003 af 22. juli 2003 om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer ("Marco Polo-programmet"), EFT L 196 af 2. 8.2003, s. 1.

¹⁹ En yderligere vigtig betingelse ifølge Marco Polo-programmet er, at foranstaltningen fører til en faktisk, betydelig, målbar og holdbar overflytning af vejgodstransport; har en realistisk forretningsplan (og derefter er levedygtig uden tilskud efter tilskuddet fra Fællesskabet); at projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter, har været genstand for en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure; vedrører mindst to medlemsstaters område eller mindst én medlemsstats område og et nært tredjelands område. Projekterne forelægges generelt af konsortier bestående af to eller flere virksomheder, der er hjemmehørende i to eller flere medlemsstater eller i en medlemsstat og et nært tredjeland, og der gælder et samlet loft for Fællesskabs- og statsstøtte, der er i overensstemmelse med traktatens statsstøttebestemmelser.

6. MARCO POLO

Programmet "Pilotforanstaltninger inden for kombineret transport" (PACT)²⁰ udløb ved udgangen af 2001. Det blev efterfulgt af en nyt program, det såkaldte Marco Polo i august 2003²¹. Dette nye program er mere omfattende end det tidligere program, fordi der kan ydes støtte til alle sektioner af nærskibsfart, jernbanetransport og transport på indre vandveje. Marco Polo's ambitiøse mål er at få overført 12 mia. t/km om året fra vejtransport til andre transportformer. Det nye programs budget er på 100 mio. EUR for perioden 2003-2006.

De første forslagsindkaldelser under Marco Polo blev offentliggjort i oktober 2003 med et budget på 15 mio. EUR. Kommissionen modtog under denne indkaldelse 87 støtteberettigede forslag med ansøgning om støtte på i alt 182,4 mio. EUR.

36 % af forslagene vedrørte nærskibsfarten direkte, medens 34 % vedrørte jernbaneprojekter, 5 % projekter vedrørende indre vandveje, og 25 % involverede mere end en ikke-vejbaseret transportform (f.eks. nærskibsfart i kombination med jernbane og sejlads på indre vandveje).

Under udvælgelsen var forslagene vedrørende nærskibsfart generelt af høj kvalitet, og en betydelig del af de godkendte projekter vil involvere nærskibsfart.

7. ADMINISTRATIVE OG PRAKTISKE NET TIL FREMME AF NÆRSKIBSFARTEN

Ikke alle har hidtil været klar over de nutidige fordele ved dør-til-dør nærskibsfart. Dette søges afhjulpet ved et generelt fremstød til fremme af nærskibsfarten på EU-plan²² og ved to særskilte europæiske net, der hver især har deres særskilte opgaver: Nærskibsfartens kontaktorganer og centrene til fremme af nærskibsfarten (Short Sea Promotion Centres).

7.1. Nærskibsfartens kontaktorganer

Nærskibsfartens kontaktorganer består af højt kvalificerede tjenestemænd i medlemsstaternes administrationer, og de har det nationale ansvar for denne transportform inden for de pågældende offentlige myndigheder. De koordinerer deres arbejde med Kommissionen og EU's politik. Kontaktorganerne har på initiativ af Kommissionen opbygget et netværk på EU-plan til udveksling af erfaringer. Her drøftes det endvidere, hvorledes nærskibsfarten kan fremmes, og de flaskehalsproblemer, der hindrer udviklingen af denne transportform, løses, og der udvikles nye strategier for at fremme denne transportform blandt transportbrugerne. De mødes i gennemsnit to gange om året under formandskab af Kommissionen. Søfartserhvervet er repræsenteret som observatør under disse møder.

Næsten alle kystmedlemsstater har udpeget kontaktorganer, ligesom EFTA-landene, Norge og Island samt kandidatlandene Bulgarien, Rumænien og Tyrkiet. Også Kroatien har et kontaktorgan.

²⁰ Yderligere oplysninger om PACT-programmet, evalueringerne heraf og projekter, der finansieres under PACT, findes på følgende adresse:

http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/projects_en.htm.

²¹ Se fodnote 18.

²² Se http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm.

Kontaktorganerne er afgørende aktører i medlemsstaterne, og koordinerer politikkerne for nærskibsfart i deres egne administrationer og med andre administrationer. De sikrer også, at nærskibsfarten forbliver højt prioriteret på den politiske dagsorden.

Kontaktorganerne har været meget aktive og har betydet, at synet på nærskibsfarten har ændret sig i medlemsstaternes administrationer. De arbejder også for et samarbejde mellem forskellige administrationer, mellem myndighederne og de relevante erhvervsgrøner og mellem myndighederne og centrene til fremme af nærskibsfarten. De har været nyttige ved løsningen af en række administrative flaskehalsproblemer til fordel for nærskibsfarten.

7.2. Centrene til fremme af nærskibsfarten og de europæiske net for nærskibsfart

Desuden findes der 16 nationale centre til fremme af nærskibsfarten²³ i Europa. Disse centre arbejder i overensstemmelse med Kommissionens politik, men meget forskelligt med henblik på at informere offentligheden. De ledes under hensyn til forretningsinteresser og er neutrale organer til fremme af brugen af nærskibsfart.

Disse centre yder potentielle brugere af nærskibsfart råd og information. Til fremstødsarbejdet benyttes bl.a. medierne til præsentation for målgrupperne, der arrangeres bilaterale møder med målgrupper, gives svar på enkeltspørgsmål, sendes mailshots (faktablade), udsendes pressemeddelelser og organiseres udstillinger. Afskibere og repræsentanter for vejtransporterhvervene er særlige målgrupper, som forsøges påvirket til at samarbejde med nærskibsfarten. Nogle centre tager også særlige initiativer, f.eks. introducerer de unge til en karriere inden for nærskibsfarten /søtransportlogistiksektoren.

Det overvejes at oprette yderligere centre til fremme af nærskibsfarten i et antal andre europæiske lande.

Da shippinghvervet er internationalt med kunder i begge ender af en nærskibsfartsrute, er de nationale center til fremme af nærskibsfarten sammenkoblet ved hjælp af netværk på europæisk plan. Disse net muliggør, at potentielle nærskibsfartsbrugere kan drage fordel ikke blot af den fuldstændige geografiske dækning, men også af hver enkelt centers samlede viden.

Nettet af europæiske centre til fremme af nærskibsfarten har til opgave at profilere nærskibsfarten bedre i Europa. Det tager sigte på at blive den førende informationskilde vedrørende denne transportform. Det øger værdien af det arbejde, som de enkelte centre gør, ved at stille et medium til rådighed for dem til udveksling af information og ideer og ved at yde vejledning og støtte i forbindelse med oprettelsen af nye centre og sikre, at nettets fælles web portal fortsat udvikles.

Nettet af centre til fremme af nærskibsfarten i Europa er et unikt redskab, der er til rådighed på Internettet (www.shortsea.info). Der er tale om en database over nærskibsfartslinjer i Europa. Første fase af databasen er allerede operativ og udvides og ajourføres regelmæssigt. I anden fase skal der tilføjes nye forbedrede muligheder med henblik på informationssøgning og dataudveksling.

²³ Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Irland, Italien, Litauen, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Spanien, Sverige og UK. For hyperlinks, se www.shortsea.info.

Finansieringen af de forskellige centre til fremme af nærskibsfarten viser store afstande mellem offentlige og private finansieringskilder. For at centrene kan opfylde deres mål må de mindst have sikkerhed for mellemfristet finansiering. Offentlig støtte er et godt middel til sikring af deres neutralitet og fastholde deres troværdighed. Bortset fra dette er udbredt deltagelse fra erhvervslivet en forudsætning for centrene.

Europa-Kommissionen støtter disse centre og deres net, og arbejder på at sikre, at de fungerer tilfredsstillende samt yder den nødvendige politiske vejledning med henblik på konkrete aktiviteter.

8. UDVIKLINGEN I MEDLEMSSTATERNE

Kommissionen anmodede om oplysninger fra kontaktorganerne for nærskibsfarten til udarbejdelsen af denne meddelelse. Den takker for de modtagne oplysninger, der afspejles flere steder i meddelelsen og især i bilag IX.

9. KONKLUSION

Nærskibsfarten betragtedes i mange år som en mindre effektiv transportform, men har nu vist sit potentiale og er blevet lige så konkurrencedygtig som landevejstransporten. Som følge af den forventede vækst i godstransporten i Europa må nærskibsfarten imidlertid ekspandere yderligere for at kunne yde sit fulde bidrag til at løse de nuværende og kommende transportproblemer i Europa.

Trods det klart positive budskab i denne meddelelse bør det ikke glemmes, at nærskibsfarten kun kan fremmes på lang sigt, og resultaterne af det igangværende arbejde hermed kan først evalueres på europæisk plan efter en længere periode. Kommissionen vil forsætte med at fremme nærskibsfarten og vurdere dens udvikling, og vil derfor fremlægge yderligere meddelelser og statusrapporter, når der er behov derfor.