



Bruxelles, den 10.9.2013
COM(2013) 623 final

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

Fremme af høj kvalitet i transport ad indre vandveje

NAIADES II
{SWD(2013) 324 final}

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

Fremme af høj kvalitet i transport ad indre vandveje

NAIADES II

1. INDLEDNING

EU's net af indre vandveje spænder over 20 medlemsstater med ca. 37 000 kilometer indre vandveje. Hvert år transporteres der på disse vandveje ca. 500 mio. ton gods, navnlig i tæt befolkede og trafikerede områder i Tyskland, Nederlandene, Frankrig og Belgien. Disse områder gennemstrømmes af Rhinen, Schelde, Meuse og Seinen og er forbundet med Donau. Sektoren for transport ad indre vandveje er forholdsvis beskeden, men udgør dog med 140 mia. tonkilometer en væsentlig del af EU's transportsystem. Den spiller en vigtig rolle for varetransporten mellem EU's travleste havne og deres opland. EU's største havne ville aldrig have udviklet sig til de yderst effektive logistiske knudepunkter, de er i dag, uden bidraget fra sejladsen på de indre vandveje. Disse havne afhænger af indlandssejlads til at mindske den trafikale overbelastning i oplandet og vokse yderligere.

Transport ad indre vandveje er energieffektiv og bidrager til at nå målene for en lavemissionsøkonomi, som er fastsat i EU's hvidbog om transportpolitik¹. Desuden er denne transportform takket være de lave støjniveauer også hensigtsmæssig til godstransport i de tætbefolkede områder, der passeres og betjenes. Imidlertid vil indlandssejladsen kunne miste sin komparative miljømæssige fordel, hvis der ikke træffes foranstaltninger til yderligere at mindske emissionen af luftforurenende stoffer, navnlig i betragtning af de fremskridt, der som følge af strenge emissionsgrænseværdier gøres i vejtransportsektoren.

Kommissionens NAIADES-handlingsprogram², der blev vedtaget i 2006, tog sigte på at styrke fordelene ved transport ad indre vandveje og fjerne en række hindringer, som kan forhindre, at denne transportform anvendes optimalt. Mange foranstaltninger, der er indført under NAIADES-programmet, har været gennemført med støtte fra finansieringsinstrumenter som f.eks. TEN-T³, Marco Polo⁴, Leonardo da Vinci⁵, IPA⁶ og det 7. rammeprogram for forskning⁷. Kommissionen er i færd med at udarbejde yderligere foranstaltninger som f.eks. harmonisering af tekniske forskrifter for fartøjer, mens en række andre foranstaltninger, bl.a. vedrørende harmonisering⁸, endnu ikke er indledt.

I en vurdering af det nuværende NAIADES-program⁹ blev det anført, at NAIADES har haft en betydelig mobiliserende virkning i medlemsstaterne og blandt de berørte parter. Imidlertid

¹ KOM(2011) 144 endelig.

² Meddelelse fra Kommissionen om fremme af transport ad indre vandveje "NAIADES" - Et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje, KOM(2006) 6 endelig.

³ Beslutning 1692/96/EF.

⁴ Forordning (EF) nr. 1692/2006.

⁵ Afgørelse 1720/2006/EF.

⁶ Rådets forordning (EF) nr. 1085/2006.

⁷ Afgørelse 1982/2006/EF.

⁸ Harmonisering af krav til bemanning, intermodal dokumentation, erstatningsansvar og intermodale lasteenheder (ILU).

⁹ Kommissionens arbejdsdokument "Towards "NAIADES II"". Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area, SWD(2012) 168 final.

er de økonomiske og miljømæssige udsigter for indlandssejladts blevet yderligere forværret, og fremskridtene med at overvinde de væsentligste flaskehalse i infrastrukturen har været begrænsede. Endvidere gennemgår sektoren i øjeblikket vanskelige tider og lider under overkapacitet inden for visse segmenter og fortsat fragmentering af markedsaktører, oven i den generelle afmatning af EU-økonomien siden 2008.

Overkapaciteten i sektoren for flydende masse gods er forbundet med indførelsen af kravet om dobbeltskrog¹⁰. Dette medførte, at der blev indført flere dobbeltskrogede fartøjer, uden at de gamle enkeltskrogede fartøjer blev fjernet fra markedet. Overkapaciteten forventes at aftage i 2018, når de enkeltskrogede tankskibe gradvis er blevet fjernet. I det store segment for styrtgodsfartøjer er overinvesteringer og den deraf følgende overkapacitet i færd med at skabe en kraftig konkurrence, med følgevirkninger for andre markedssegmenter, især på det mindre nytte-lastmarked.

Omkring 80% af flåden forvaltes af selvstændige operatører, som arbejder og lever med deres familie på fartøjerne. Deres udbud er fragmenteret, hvilket gør det vanskeligere at afpasse det til efterspørgslen, og det svækker deres stilling over for andre markedsaktører, f.eks. speditører eller store befragtere. Denne svage stilling kombineret med overkapacitet har ført til kraftig priskonkurrence, som resulterer i lav indtjeningssevne, hvilket hæmmer sektorens evne til at geninvestere og innovere. Selv om aktiviteten i denne sektor igen steg i 2011, efter et betydeligt fald i 2009 og 2010, peger indikatorerne for 2012 igen i retning af nedgang for visse dele af markedet. Et stigende antal operatører har indgået aftaler med deres banker for at udskyde betalingen af forfaldne renter¹¹.

Set over en længere tidshorisont står det klart, at denne sektor har oplevet et langsomt, men støt fald i sin andel af transportmarkedet, når man sammenligner med vejtransport. Det vil tage tid, før den nuværende vanskelige økonomiske situation kan vendes. Der er imidlertid også positive punkter. F.eks. er transportmængden i søhavne siden 2009 igen vokset støt, og nye teknologier som f.eks. brug af alternative brændstoffer kan nedbringe drifts-omkostningerne og åbne nye markedsmuligheder. Sektoren er i en god position til at drage fordel af denne udvikling.

I betragtning af de muligheder og udfordringer, som sektoren står over for, har Kommissionen besluttet at ajourføre og forny NAIADES-programmet indtil 2020 og tilpasse det til hvidbogen om transport. NAIADES II-programmet fokuserer på langsigtede strukturelle ændringer i sektoren for transport ad indre vandveje, så denne fuldt ud kan bidrage til Europa 2020-strategien, som sigter mod en intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst. Med henblik herop bør kvaliteten af sektorens driftsforhold forbedres, herunder infrastruktur, miljøpræstationer, markeder og innovation, jobs og kvalifikationer og integration i logistik-kæden. EU, medlemsstaterne, de regionale myndigheder, flodkommissionerne¹², andre internationale organisationer og sektoren selv har alle en rolle at spille.

Sektoren driver virksomhed på liberaliserede markeder, hvor mulighederne for offentlig intervention er begrænsede. Faktisk kan hårdhændede offentlige interventioner indvirke negativt på markedsaktørernes fremtidige forretningsbeslutninger og på virkningerne af markeds kræfternes omstruktureringer. Kommissionen er opmærksom på de vanskeligheder, som dele af vandvejstransportsektoren står over for som følge af den økonomiske krise. For at

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF om indlandstransport af farligt gods, som henviser til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad indre vandveje (ADN).

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2013-06-03-contribution-to-impact-assessment-of-measures-for-reducing-emissions-of-inland-navigation.pdf>.

¹² Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen, Donaukommissionen, Den Internationale Kommission for Savafloeden og Moselkommissionen.

afhjælpe den nuværende vanskelige økonomiske situation fører Kommissionen drøftelser med de repræsentative organisationer i sektoren og de pågældende medlemsstater om egnede foranstaltninger til at afhjælpe situationen. Disse foranstaltninger skal være hensigtsmæssige, effektive og i overensstemmelse med de gældende regler. Desuden vil Kommissionen iværksætte kortsigtede tiltag i overensstemmelse med principperne for de liberaliserede markeder. F.eks. vil den gennemgå de tekniske forskrifter for fartøjer for at sikre, at man ved fastlæggelsen af overgangsbestemmelserne har fundet den rette balance mellem sikkerhedsrisici og efterlevelselsesomkostninger. Desuden vil den fremme en hurtig udbredelse af anvendelsen af flydende naturgas (LNG) som alternativt brændstof, som har et betydeligt langsigtet omkostningsbesparende potentiale og vil lette sektorens indsats for at mindske fragmenteringen mellem markedsaktørerne.

Meddelelsen om NAIADES II-programmet ledsages af to foranstaltninger, som udgør det første skridt hen imod gennemførelsen:

- et lovgivningsmæssigt forslag til et direktiv om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/87/EF
- et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 718/1999 om en kapacitetspolitik for Fællesskabets indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten.

2. MÅL FOR NAIADES II

NAIADES II tager sigte på at skabe de rette betingelser for, at transport ad indre vandveje kan blive en **transportform af høj kvalitet**: godt forvaltet, effektiv, sikker, integreret i den intermodale transportkæde, med kvalitetsjob besat af en kvalificeret arbejdsstyrke og i overensstemmelse med høje miljøstandarder.

Hvis sektoren søger at forbedre kvaliteten og samtidig forbliver omkostningseffektiv, vil den kunne bryde den onde cirkel af lav indtjeningssevne, underinvestering, manglende innovation og fastlåste markeder. Det er nødvendigt, at den tilstræber større kvalitet for at nå de mål, der er fastlagt i EU's transporthvidbog med hensyn til at flytte godstransport over på jernbane- og vandvejstransport og nedbringe emissionerne fra transport ad indre vandveje.

3. NAIADES-HANDLINGSPROGRAMMET 2014-2020: KVALITET Gennem CENTRALE INTERVENTIONSOMRÅDER

- ***Infrastruktur af høj kvalitet***

EU's infrastruktur for de indre vandveje er ikke tilstrækkelig sammenkoblet og integreret med andre transportformer. Indre vandveje er i mange tilfælde ikke forbundet med logistikcentre. Betydelige flaskehalse i form af utilstrækkeligt dimensionerede sluser, broer eller sejlruiter og manglende forbindelsesled f.eks. mellem Seinens og Scheldes flodsystemer hæmmer sektorens fulde udviklingspotentiale. Derfor fokuseres der i forslaget til TEN-T-retningslinjerne¹³ i forbindelse med prioriteterne for de indre vandveje på at afhjælpe manglende forbindelser og vigtige flaskehalse, udbrede innovativ teknologi, forbedre intermodale forbindelser og udvikle intelligent infrastruktur. Der vil blive udvist særlig opmærksomhed om søhavne og indlandshavne: hvis sektoren skal øge sin andel af transportmarkedet, skal der etableres et veldimensioneret netværk af hovednethavne med gode adgangsforbindelser og faciliteter for indre vandveje. Kommissionen tilskynder

¹³ KOM(2011) 650 endelig.

havnesektoren til at styrke samarbejdet og koordinere investeringerne for hele korridorer og til at undersøge og fremme udveksling af bedste praksis for så vidt angår udformning og drift af havne, der fremmer anvendelsen af indre vandveje.

Indre vandveje er desuden en vigtig komponent i seks ud af ni TEN-T-basisnetkorridorer¹⁴. De sektorspecifikke aspekter vil blive behandlet på en ensartet måde for alle korridorer for at lette planlægningen og overvågningen af TEN-T-korridorenes gennemførelse ud fra perspektivet for de indre vandveje.

Efter offentliggørelsen af Kommissionens arbejdsdokument "Towards NAIADES II" har en række repræsentanter for denne sektor på frivillig basis udarbejdet en deloversigt over forberedte infrastrukturprojekter for den finansielle ramme 2014-2020. Den bør suppleres og kompletteres med oplysninger om projekternes status, modenhed og planlægning og holdes ajour for at støtte gennemførelsen af TEN-T-transportkorridorerne.

Specifikke tiltag frem til 2016

Integrering af transport ad indre vandveje i de multimodale transportkorridorer:

- 2013: Iværksættelse af korridor gennemførelsen ved hjælp af TEN-T-korridor-meddelelsen, med forbehold af medlovgivernes vedtagelse af TEN-T-retningslinjerne, herunder vejledning om integrering af de forskellige transportformer, bl.a. indre vandveje, i multimodale TEN-T-korridorer (ledende aktør: Kommissionen)
- 2014-2015: Vedtagelse af arbejdsplaner for multimodale korridorer og videreførelse af korridor gennemførelsen (skal gøres af de vigtigste aktører, herunder sø- og indlandshavne, infrastrukturforvaltere for transport ad indre vandveje, flodkommissioner, repræsentanter for operatører, arbejdstagerrepræsentanter og transportbrugere, under ledelse af europæiske koordinatører¹⁵, som arbejder tæt sammen med medlemsstaterne og i samråd med de korridorplatforme, der skal oprettes)

Retningslinje for 2017-2020

Fuldstændig gennemførelse af TEN-T-transportkorridorerne og, hvor det er nødvendigt, styrkelse af værktøjer og processer for integrationen af transport ad indre vandveje i det centrale TEN-T-netværk med hensyn til fremskaffelse af data eller analytisk kapacitet

Intensivering af indsats og investeringer for at afhjælpe de vigtigste infrastrukturflaskehalse inden for transport ad indre vandveje (medlemsstaterne med støtte fra EU)

• ***Kvalitet gennem innovation***

Sammenlignet med andre transportformer er innovationen i denne sektor lav. Udstyrets levetid¹⁶, markedets fragmentering, mangelen på innovationskultur og den svækkede finansielle situation for operatører på indre vandveje er alle faktorer, som medvirker hertil.

¹⁴ Korridorerne Nordsøen - Østersøen, Middelhavet, Mellemøsten/det østlige Middelhav, Rhinen-Alperne, Nordsøen - Middelhavet og Rhinen - Donau.

¹⁵ Udpeget af Kommissionen i henhold til TEN-T-forordningen.

¹⁶ F.eks. er den gennemsnitlige alder for fartøjer på Rhinen 50 år for styrtgodsfartøjer og 35 år for fartøjer til transport af flydende masse gods (kilde <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2013-06-03-contribution-to-impact-assessment-of-measures-for-reducing-emissions-of-inland-navigation.pdf>).

Man kan ikke "påtvinge" innovation udefra. I NAIADES II opfordres sektoren til at engagere sig mere i initiativer inden for forskning, udvikling og innovation (FUI). Sektoren skal først og fremmest udarbejde en **køreplan for FUI**. Herunder skal der fastlægges prioriteter, og de prioriterede tiltags gennemførelse og udbredelse på markedet skal koordineres og planlægges. Denne proces bør omfatte operatører, skibsbygningsindustri, udstyrsfabrikanter, indlands- og søhavnemyndigheder, terminaloperatører, speditører og logistikintegratorer. FUI, der fremmer mere miljøvenlige flåder, bør figurere højt på dagsordenen. Certificering af teknologier kan også fremme yderligere udbredelse på markedet og bidrage til at prioritere markedsincitament. Kommissionen er opsat på at lette denne proces, men sektoren bør selv føre an, således at der opbygges ejerskab, og den efterfølgende gennemførelse sikres. Sektoren opfordres til at styrke koordinationen på dette område gennem deres europæiske brancheorganisationer. Den køreplan, som sektoren udarbejder, vil kunne bidrage til at identificere europæiske, nationale og private forsknings- og innovationsprioriteter. Der vil primært kunne ydes EU-støtte til de køreplansprioriteter, der bidrager til målene for NAIADES II.

Specifikke tiltag frem til 2016

2014: Udarbejdelse af køreplan for FUI i sektoren for transport ad indre vandveje (herunder skibsoperatører, skibsbygningsindustri, udstyrsfabrikanter og tjenesteleverandører, udbydere af datatjenester, logistikudbydere, terminaloperatører, havnemyndigheder, speditører, vandvejsmyndigheder, arbejdstagerrepræsentanter)

2014: Organisering af markedsobservation, herunder tilvejebringelse af data om trafik og transportvolumen, modalskift til indlandssejls, udbud og efterspørgsel og arbejdsmarkeder, udbredelse af innovation og integration af vandvejstransportsektoren i de multimodale logistikkæder (Kommissionen)

Retningslinje for 2017-2020

Regelmæssig gennemgang af gennemførelsen af køreplanen for forskning og innovation i sektoren, idet der fokuseres på udbredelse og udnyttelse af innovation (sektoren selv)

- ***Et velfungerende marked***

Markedet for transport ad indre vandveje er fuldt ud liberaliseret. Der er dog visse regler, som fortsat fastlægges på regionalt eller nationalt plan, f.eks. for bemanning af skibe eller for besætningens arbejdstid. Hvis disse områder ikke er tilstrækkeligt harmoniserede, kan det udgøre hindringer for det indre marked.

Problemer som f.eks. mangel på internalisering af eksterne omkostninger, utilstrækkelig overvågning eller ulige vilkår kan gøre det berettiget eller tilmed påkrævet, at de offentlige myndigheder griber ind. Kommissionens tiltag vil omfatte: Revision af overgangsbestemmelserne for de tekniske forskrifter for fartøjer og fortsat analyse af markedsudviklingen til støtte for den politiske beslutningstagning. Omvendt vil det først og fremmest være markedsaktørerne, som skal søge at afhjælpe fragmenteringen af markedet og de dermed forbundne problemer med at matche udbud og efterspørgsel. Kommissionen vil dog støtte denne proces ved at fremme en yderligere harmonisering og lette sektorinitiativer, der sigter mod at reducere fragmenteringen af udbudssiden for de indre vandveje og øge synergien mellem markedsaktørerne.

Kommissionens oversigt over foranstaltninger til at internalisere eksterne omkostninger i transportsektoren¹⁷ danner grundlag for en fremtidig høring om anvendelsen af infrastrukturafgifter for at internalisere de eksterne omkostninger ved transport ad indre vandveje.

Indlandshavne er ikke omfattet af Kommissionens meddelelse om havne¹⁸ eller af forslaget til en forordning om adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne¹⁹. Mens søhavne er de vigtigste ind- og udgangsveje for varer og/eller knudepunkter for nærskibsfart, svarer indlandshavnene i deres funktioner mere til multimodale terminaler og er derfor konfronteret med andre problemer. Kommissionen vil høre sektoren og undersøge behovet for eventuelle regler til støtte for indlandshavne.

Specifikke tiltag frem til 2016

2014: I takt med fremskridtene inden for andre transportformer iværksættelse af en høring om anvendelse af infrastrukturafgifter til at opnå internalisering af eksterne omkostninger i transport ad indre vandveje (Kommissionen)

2014: Gennemgang af visse tekniske forskrifter for fartøjer med hensyn til omkostnings- og sikkerhedsaspekter (Kommissionen)

2016: Undersøgelse af hindringer for den videre udvikling af indlandshavne og behovet for en lovgivningsmæssig ramme til at afhjælpe disse hindringer (Kommissionen)

Retningslinje for 2017-2020

Undersøgelse af muligheder for anvendelse af infrastrukturafgifter til at opnå internalisering af eksterne omkostninger i transport ad indre vandveje (Kommissionen)

- ***Miljøkvalitet via lave emissioner***

I forhold til andre landbaserede transportformer er transport ad indre vandveje energieffektiv, sikker, næsten uden trafikpropper og støjfri. Imidlertid har fremskridtene med at nedbringe mængden af luftforurenende stoffer ikke holdt trit med denne i øvrigt positive tendens. De vigtigste årsager til dette vigtige problem er, at emissionsgrænseværdierne for indlandssejlsads er mindre strenge, og at fartøjsmotorerne har en lang levetid.

Emissionsgrænserne for fartøjsmotorer er fastlagt i EU-lovgivningen. Grænseværdierne for nye og eksisterende motorer er fastlagt i henholdsvis direktiv 97/68/EF²⁰ og 2006/87/EF²¹. Når man sammenligner forskellige ambitionsniveauer for så vidt angår fastsættelsen af emissionsgrænseværdier, fremgår det af det ledsagende arbejdsdokument, at to tilgange med forskellige ambitionsniveauer har nogenlunde samme cost-benefit-forhold. En mere ambitiøs "innovationsorienteret" tilgang, der omfatter både eksisterende og nye motorer, kræver flere forudgående investeringer i lavemissionsteknologier, men kan give betydelige omkostningsbesparelser i hele investeringens levetid og gør det muligt at opnå grænseværdier for emission af forurenende stoffer, der svarer til niveauet for vejtransport. En mere "konservativ" tilgang omfatter kun nye motorer og kræver mindre forudgående investeringer, men vil ikke gøre det muligt for indlandssejlsadsen at indhente vejtransporten med hensyn til emissioner af luftforurenende stoffer.

¹⁷ <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable.en.htm>.

¹⁸ COM(2013) 295 final.

¹⁹ COM(2013) 296 final.

²⁰ EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1.

²¹ EUT L 389 af 30.12.2006, s. 1.

Den tilgang, der skal anvendes på emissionsgrænseværdier, bør være absolut teknologineutral for så vidt angår motorteknologi og valg af brændsel. Derfor antages det, at man bør foretrække den teknologi, hvormed der opnås det bedste cost-benefit-forhold. F.eks. vil fartøjer, der anvender flydende naturgas (LNG) som brændstof, baseret på den aktuelle teknologi bidrage betydeligt til at nå emissionsgrænseværdierne for den mere ambitiøse tilgang. Men udbredelsen af LNG i sektoren er i øjeblikket hæmmet af reguleringsmæssige, finansielle, tekniske og infrastrukturmæssige barrierer. Derfor er der behov for hurtig handling for at få afhjulpet disse hindringer, således at man senest fra 2016 kan anvende LNG. I den forbindelse vil gennemførelsen af den europæiske strategi for alternative brændstoffer, som er beskrevet i Kommissionens meddelelse om miljøvenlig energi til transport²², samt reguleringsforanstaltninger, der gør det muligt at anvende og transportere LNG, spille en central rolle. Desuden omfatter denne pakke også et forslag om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 718/1999 om en kapacitetspolitik for Fællesskabets indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten²³, bl.a. med henblik på at mobilisere finansielle ressourcer til miljøforanstaltninger.

Ved fastlæggelsen af nye emissionsgrænser for motorer til transport på indre vandveje kan det blive nødvendigt at skelne mellem små og store fartøjer og mellem eksisterende og nye motorer på grund af de teknologiske og økonomiske begrænsninger for eksisterende motorer og små fartøjer. Kommissionen er også klar over, at sektoren skal have tilstrækkelig tid til at tilpasse sig til mere ambitiøse emissionsgrænseværdier.

Den endelige beslutning om forslaget til lovgivningsmæssige foranstaltninger, krav og ikrafttrædelsesdato for sådanne eventuelle foranstaltninger vedrørende emissionsgrænser vil blive truffet i forbindelse med den efterfølgende konsekvensanalyse for de relevante lovgivningsmæssige forslag. Det ledsagende arbejdsdokument om emissionsgrænser for sejlads på indre vandveje skal bidrage til denne proces.

²² COM(2013) 17 final.

²³ Rådets forordning (EF) nr. 718/1999.

Specifikke tiltag frem til 2016

Reguleringsrammer

2014: Vedtagelse af forslag til emissionsgrænser for nye motorer (Kommissionen)

2015/2016: Yderligere undersøgelse af emissionsgrænseværdier for eksisterende motorer (Kommissionen)

2014: Ændring af reglerne²⁴ for at muliggøre transport af LNG (UN-ECE, medlemsstaterne og Kommissionen)

Klargørelse af infrastruktur til brug af LNG

2014: Anvendelse af EU's strategi for alternative brændstoffer, herunder vedtagelse af tekniske standarder for LNG-bunkring på indre vandveje og anvendelse af LNG som brændstof (medlemsstaterne og sektoren, især havne, vandvejsmyndigheder, bunkerpladsoperatører, bunkerleverandører, skibsoperatører, klassifikationsselskaber, flodkommissioner)

Finansielle incitamer

2014: Tilvejebringelse af finansiel støtte fra EU-programmer²⁵, nationale programmer og sektorens reservefond til at støtte investeringer i reduktion af emissioner (del af NAIADES II-pakken) (Kommissionen, medlemsstaterne og sektoren)

• *Kvalificeret arbejdsstyrke og kvalitetsjob*

Der findes stadig for mange barrierer for adgang til erhvervet og for anerkendelse af kvalifikationer for arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje. Procedurene for at bevise erfaringer og kvalifikationer er også besværlige og/eller nemme at omgå. Den fragmenterede retlige ramme for færdigheder og kvalifikationer i sektoren trænger til at blive revideret. Kommissionen er i øjeblikket ved at revidere Rådets direktiv 96/50/EF om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet med henblik på at modernisere og strømline reguleringsrammerne for arbejdstagernes erhvervs kvalifikationer.

Forsøget på at revidere bådførerdirektivet under NAIADES I fokuserede kun på anerkendelse af certifikater for bådførere, og der kunne i den forbindelse ikke konstateres betydelige økonomiske og sociale virkninger. Den igangværende revision er mere omfattende og dækker mange aspekter af erhvervsmæssige kvalifikationer for alle besætningsmedlemmer. Således forventes oprettelsen af en sammenhængende ramme for kvalifikationer, hvor der anvendes moderne værktøjer, at forbedre kvaliteten og mindske de administrative byrder og omkostninger. De bredere rammer for anerkendelse af erhvervs kvalifikationer, der er indført ved direktiv 2005/36/EF²⁶, tager primært sigte på markedsåbning, men for transport-erhvervene er det ikke kun markedsadgang, men også de sikkerhedsmæssige aspekter, der bør tages i betragtning. Derfor vil den mest hensigtsmæssige metode til at løse problemet være en særskilt sektorspecifik lovgivning svarende til direktiv 96/50/EF. Dialog mellem arbejdsmarkedets parter er et af de redskaber, der kan forbedre arbejdsvilkårene og jobkvaliteten. Efter undertegnelsen af en europæisk aftale om visse aspekter af tilrettelæggelsen af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje den 15. februar 2012 anmodede de europæiske arbejdsmarkedsparter Kommissionen om, at man arbejdede hen imod en aftale,

²⁴ Fastlagt i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad indre vandveje.

²⁵ Connecting Europe-faciliteten (KOM(2011) 665 endelig) og Horisont 2020 (KOM(2011) 809 endelig).

²⁶ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 22.

der gennemføres ved en rådsafgørelse i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF. Kommissionen er i færd med at gennemgå aftalen.

De nye rammer, der præsenteres under NAIADES II, fokuserer på i betydelig grad at reducere hindringer for arbejdskraftens adgang til beskæftigelse og mobilitet, valorisere kvalifikationer og karrierer i sektoren og skabe lige vilkår. Det overvejes også at indføre elektroniske instrumenter til registrering og overvågning af skibes og besætningsmedlemmers sejltid og udvide gennemførelsen af den nye forvaltningstilgang (se afsnit 5 nedenfor) til også at omfatte job og kvalifikationer.

I erkendelse af, at det er vanskeligt at organisere erhvervsuddannelse for arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje, opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at anvende Den Europæiske Socialfond til uddannelse af arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje og navnlig udveksle bedste praksis og kvalifikationer inden for transport ad indre vandveje og logistik samt fremme brug af innovative teknologier og iværksætterevner.

Specifikke tiltag frem til 2016

2013/2014: Revision af rammerne for harmonisering og modernisering af erhvervs-kvalifikationer i sektoren, herunder overvejelser om et eventuelt initiativ vedrørende udstyr til registrering af besætningsmedlemmers og skibes sejltid/erfaringer (Kommissionen)

2014: Fremme af iværksætterevner og færdigheder i at anvende innovative teknologier i sektoren (medlemsstaterne og sektoren, eventuelt med finansiel støtte fra EU)

Retningslinje for 2017-2020

Færdiggørelse af rammerne for erhvervs-kvalifikationer gennem udarbejdelse af tekniske standarder

- ***Integrering af transport ad indre vandveje i den multimodale logistikkæde***

Integreringen af denne transportform i den multimodale logistikkæde forudsætter integrering af infrastruktur, tjenester og information:

- Integreringen af infrastruktur videreføres under det første indsatsområde vedrørende infrastruktur, der er beskrevet ovenfor.
- Integreringen af tjenester kræver primært en mere proaktiv tilgang i sektoren. Dette kan fremmes, ved at man identificerer og udbreder bedste praksis. I de tilfælde, hvor det er hensigtsmæssigt, bør offentlige myndigheder afsætte eller i deres planlægning for arealanvendelse stille nok arealer til rådighed langs floder til støtte for logistikaktiviteter i forbindelse med transport ad indre vandveje. Byerne bør i fuldt omfang tage fragt og affald på indre vandveje i betragtning i deres planer for bæredygtig mobilitet i byområder og strategier vedrørende bylogistik.

Hvad angår integreringen af informationsstrømme, har Kommissionen iværksat en evaluering af gennemførelsen af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS). RIS-tjenester anvendes i øjeblikket primært til trafikstyring, forvaltning af infrastrukturen eller sikkerhedsmæssige formål. Den dataudveksling, der i øjeblikket finder sted, kan udvides og integreres med informationsstrømme fra andre transportformer under hensyntagen til e-fragt-konceptet²⁷. Som fastsat i direktivet vil Kommissionen aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet for at gøre status over fremskridtene med anvendelsen af RIS, indkredse

²⁷ Initiativ 7 i EU's hvidbog om transportpolitik.

yderligere udviklingsretningslinjer og undersøge, hvordan man kan lette tilpasningen af de tekniske standarder til de tekniske fremskridt på en dynamisk måde. Hele denne proces vil blive overvåget af den fælles RIS-styingsgruppe.

Specifikke tiltag frem til 2016

2014: Gennemgang og identifikation af fremtidige retningslinjer for RIS (Kommissionen)

2015: Identifikation, udbredelse og anvendelse af bedste praksis vedrørende integrering af transport ad indre vandveje i multimodale logistikkæder (sektoren, eventuelt med finansiell støtte fra EU)

Retningslinje for 2017-2020

Integrering af RIS, markedsobservationsdata for transport ad indre vandveje og TEN-T-korridorredskaber til støtte for en integreret multimodal transportstyring.

4. FORDELINGEN AF ANSVARET FOR DE FORSKELLIGE GENNEMFØRELSESOMRÅDER

Der vil kun kunne opnås en høj kvalitet, ved at der gennemføres en koordineret indsats mellem selve sektoren og de offentlige myndigheder på nationalt, europæisk og internationalt niveau. Ansvar bør fordeles således for følgende områder:

- ***Infrastruktur af høj kvalitet, som er pålidelig, godt forbundet og sikrer en god navigationsstatus: Ansvar på EU- og medlemsstatsniveau***

De offentlige myndigheder investerer allerede betydelige ressourcer i at opretholde og udvikle transport ad indre vandveje. På EU-niveau er foranstaltningerne fokuseret på det centrale TEN-T-netværk og vil blive styrket med gennemførelsen af den multimodale TEN-T-korridor.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at støtte og investere i projekter med stor EU-merværdi og til fortsat at udvikle og opretholde en god navigationsstatus på deres transportnet på indre vandveje.

- ***Reguleringsrammer, der er af høj kvalitet og skaber ensartede vilkår: Ansvar på EU-niveau, internationalt niveau og medlemsstatsniveau***

Over 75 % af indlandssejladser i EU udgøres af grænseoverskridende transport. Det er nødvendigt med harmoniserede regler i hele EU, hvis der skal høstes fuldt udbytte af det indre marked. Der er imidlertid udviklet regler i forskellige internationale organer over en lang tidsperiode. Flådens sikkerhed har vedvarende været høj, men de komplekse strukturer har gjort det vanskeligt at tilpasse reglerne til de teknologiske fremskridt, hvilket hæmmer innovationen. På trods af de fremskridt, der er gjort under NAIADES I, er visse områder endnu ikke harmoniseret, og det gør det vanskeligere at overholde og håndhæve reglerne. Dette giver visse operatører mulighed for at sænke deres omkostningsgrundlag, hvilket øger priskonkurrencen og mindsker sektorens generelle indtjeningssevne.

Kommissionen ønsker at forbedre det internationale samarbejde, modernisere og strømline reguleringsrammerne for indre vandveje samt lette håndhævelsen af reglerne.

- ***Kvalitet gennem innovation: en inklusiv tilgang til identifikation af forsknings- og innovationsbehov og udbredelse af innovation: Ansvar på sektorniveau***

Under NAIADES I-programmet har en række forskningscentre og -institutter identificeret forskningsbehovene, men der har ikke været nok forskning, som har ført til markedsinnovation. Under NAIADES II opfordres industrien og markedsaktørerne til at engagere sig

direkte og proaktivt i prioritering, planlægning og udbredelse på markedet med hensyn til FUI.

- *Kvalitet på markedet i kraft af gennemsigtighed og loyal konkurrence: Ansvar på sektorniveau*

Den private sektors initiativer kan i høj grad bidrage til, at markedet for transport ad indre vandveje fungerer gnidningsløst: der er oprettet elektroniske markedspladser med henblik på at matche udbud og efterspørgsel, og det kan øge gennemsigtigheden på markedet. Man kan søge at opnå synergier mellem små aktører, f.eks. gennem fælles indkøb, fælles innovationstiltag eller yderligere konsolidering. Man kan øge samarbejdet med andre transportformer for bedre at integrere transport ad indre vandveje i de multimodale logistikkæder. Desuden kan der opnås en meget højere grad af informationsdeling og -udveksling mellem alle aktører i logistikkæderne, hvilket vil gøre markedet mere gennemskueligt og integreret.

5. KVALITETEN AF FORVALTNINGEN

Under NAIADES II vil der blive iværksat en ny forvaltningstilgang for at afhjælpe problemet med overlappende retlige rammer og kompetencer inden for sektoren indre vandveje. Det indebærer institutionelle og lovgivningsmæssige foranstaltninger under hensyntagen til Lissabontraktaten, som indeholder nye bestemmelser om delegerede beføjelser og gennemførelsesbeføjelser og om koordinering af EU's holdning med henblik på vedtagelse af retsakter med retsvirkning i internationale organer.

Denne tilgang understøttes af en administrativ aftale mellem Kommissionens tjenestegrene og CCNR's sekretariat, der blev undertegnet den 22. maj 2013 og giver mulighed for et mere målrettet samarbejde i forhold til den generelle administrative aftale, der har været gældende siden 2003. Under den nye tilgang skal ensartede standarder gradvis erstatte de forskellige sæt standarder under forskellige juridiske ordninger, der fungerer i henhold til deres egne regler og procedurer. Processen starter med de tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje og udvides i anden fase til visse andre områder, såsom faglige kvalifikationer.

For det første skal de eksisterende rammer tilpasses for at gøre det muligt at vedtage samme ensartede standarder i lovgivningen. Dette er formålet med forslaget til et direktiv om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF.

I den administrative ordning mellem Kommissionens tjenestegrene og CCNR's sekretariat forudses det dernæst, at der skal udarbejdes tekniske standarder for indlandssejlad under ledelse af CCNR. Et særligt udvalg sammensat af EU-medlemsstater og af Central-kommissionen for Sejlad på Rhinen (CCNR) vil i sit virke inddrage Kommissionen og også være åbent for FN's Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), flodkommissionerne samt de vigtigste berørte parter, herunder de europæiske arbejdsmarkedsparter. Målet for dette udvalg er, at det skal være det europæiske tekniske referenceudvalg for udviklingen af standarder på visse områder af transport ad indre vandveje. Det bør som sådan erstatte forskellige eksisterende grupper, der i øjeblikket beskæftiger sig med disse områder, så man undgår dobbeltarbejde og manglende sammenhæng.

Endelig vil der kunne opnås ensartede standarder mellem de retlige ordninger i EU og Rhinen, når CCNR i overensstemmelse med den administrative aftale af 22. maj 2013 tilpasser inspektionsforordningen for fartøjer på Rhinen, således at der deri også henvises til standarderne fra dette udvalg. De øvrige flodkommissioner og FN/ECE opfordres til at

tilslutte sig denne tilgang, således at man når frem til et fuldstændigt sammenhængende sæt standarder på visse områder af transport ad indre vandveje.

Specifikke tiltag frem til 2016

2013: Nyt forslag til et direktiv, der erstatter direktiv 2006/87/EF og gør det muligt at vedtage ensartede standarder (del af NAIADES II-pakken)

6. FINANSIERING

Gennemførelsen af NAIADES II kræver finansiering af politiske støtteforanstaltninger (koordinering, god forvaltningspraksis og forberedende foranstaltninger), forskning og innovation, infrastruktur og tiltag for at gøre flåden mere miljøvenlig.

På EU-niveau vil finansieringen komme fra Connecting Europe-faciliteten (CEF) til infrastrukturinvesteringer, Horisont 2020 til forskning, udvikling og innovation og CEF og Horisont 2020-programmer til tiltag til støtte for NAIADES II-strategien og udbredelse af innovation, herunder også tiltag for at gøre flåden mere miljøvenlig. Medlemsstaterne bør inkludere indre vandveje i deres integrerede territoriale investeringsstrategier og -projekter og planlægge støtte fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden. I de tilfælde hvor det er relevant, vil der blive ansøret til brug af innovative finansielle instrumenter, navnlig i forbindelse med overgangen til anvendelse af LNG.

Der vil blive udarbejdet et arbejdsdokument om finansieringen af NAIADES, når CEF- og Horisont 2020-programmerne er vedtaget, og der gøres yderligere fremskridt med programmeringen af disse instrumenter.

7. KONKLUSION

NAIADES II øger ambitionerne for sektoren for transport ad indre vandveje ved at fokusere på de områder, hvor der kan opnås størst merværdi for at styrke det bidrag, som indlandssejladserne kan yde til EU's transportpolitik. Ved at etablere en klar fordeling af ansvaret på EU-niveau og internationalt niveau, medlemsstats- og regionalniveau samt sektorniveau kan den generelle forvaltning forbedres. I 2017 vil Kommissionen aflægge rapport om de fremskridt, der er gjort, og der vil blive fastsat specifikke tiltag for den videre gennemførelse af NAIADES II frem til 2020. Forberedelsen af NAIADES II er allerede i gang, og man er ved at få EU's finansieringsinstrumenter til støtte for NAIADES II på plads. Arbejdet med at fremme høj kvalitet i transport ad indre vandveje i Europa er startet.