

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om grønnere søtransport og transport ad indre vandveje

(sonderende udtalelse)

(2009/C 277/04)

Ordfører: **Anna BREDIMA-SAVOPOULOU**

I et brev af 3. november 2008 anmodede Kommissionen under henvisning til EF-traktatens artikel 262 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg om at udarbejde en sonderende udtalelse om:

*Grønnere søtransport og transport ad indre vandveje.*

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsområdet, som udpegede Anna BREDIMA-SAVOPOULOU til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 15. april 2009.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 453. plenarforsamling den 13.-14. maj 2009, mødet den 13. maj, følgende udtalelse med 182 stemmer for, 3 imod og 3 hverken for eller imod:

### 1. Konklusioner

1.1. Den foreliggende sonderende udtalelse ser på, hvordan havene såvel som floderne kan få et »grønnere« miljø samtidig med, at man i overensstemmelse med Lissabon-strategien bevarer transportsektorens konkurrenceevne. Havene og floderne kan få et grønnere miljø, hvis der anlægges en overordnet politik, der fremmer miljøvenlige investeringer og skaber miljøvenlige jobs. EØSU mener ikke, at grøn økonomi er nogen luksus. Det hilser derfor denne indfaldsvinkel velkommen.

1.2. Søtransporten er rygraden i globaliseringen og står for 90 % af verdenshandelen, 90 % af EU's udenrigshandel og 45 % af samhandlen mellem EU-landene (når det gælder volumen). Transport ad indre vandveje spiller en væsentlig rolle i EU's interne transportsystem, idet transport ad floder tegner sig for 5,3 % af EU's samlede interne transport. Begge transportformer er konkurrencedygtige, bæredygtige og miljøvenlige.

1.3. EØSU opfordrer Kommissionen til i fremtidige henvisninger at skelne mellem de to transportformer og fremover betragte transport ad indre vandveje som en form for landtransport.

1.4. EØSU mener, at miljøpræstationerne for søtransport og transport ad indre vandveje bør ses i forhold til EU's landtransportpræstationer og forureningen fra landbaserede kilder. Udvalget gentager, at EU-foranstaltninger til bekæmpelse af miljøforurening om muligt bør gælde for såvel fritidsfartøjer som flådefartøjer. Sådanne foranstaltninger bør gælde for alle skibe uanset deres flag og være så praktiske og omkostningseffektive som muligt. De bør endvidere være baseret på en grundig miljø-mæssig, teknisk og socioøkonomisk vurdering.

1.5. EØSU mener, at europæisk industri her i Det Europæiske År for Kreativitet og Innovation bør tage teten inden for forskning i grønne teknologier til design og drift af skibe og havne. Kommissionen bør overveje markedsføring af europæiske grønne teknologier i andre dele af verden. Et sådant initiativ ville have den

yderligere fordel, at det ville skabe mere beskæftigelse i EU (»grønne jobs«). Intelligente investeringer i grønnere systemer til skibe, energieffektivitet og havne vil fremme genopretningen efter den internationale økonomiske krise.

1.6. EØSU mener, at der med den rette balance mellem lovgivnings- og erhvervsinitiativer kan opnås bedre resultater. Det opfordrer indtrængende Kommissionen til at se på, hvordan man kan drage fordel af bedste praksis på EU-plan. Det er en god forretning og kan skabe flere jobs, hvis man går over til en »grønnere« adfærd for at skåne miljøet. Der er ikke noget modsætningsforhold mellem bæredygtig søtransport og transport ad indre vandveje og rentabilitet.

1.7. EØSU kunne fungere som den officielle »formidlingskanal« for nye grønne politikker over for det organiserede europæiske civilsamfund med det sigte at udvikle en »grøn kultur«. Det kunne være det europæiske forum, der øger det organiserede civilsamfunds miljøbevidsthed. Så længe vi ikke har »grønne skibe«, »grønne brændstoffer« og »grønne havne«, bør vi ændre vort sædvanlige tanke- og handlingsmønster og blive mere miljøbevidste.

1.8. Hvad CO<sub>2</sub>-emissioner angår, er søtransport og transport ad indre vandveje anerkendt som den mest effektive kommercielle transportform. Fremme af transport ad indre vandveje kan bidrage til at opnå EU's vigtigste miljøpolitiske målsætninger. En bredere anvendelse af denne transportform er nøglen til at mindske transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip.

1.9. Søtransporten og dermed også emissionerne herfra vil fortsat vokse i den nærmeste fremtid, da den vil skulle betjene en stadig stigende verdenshandel. Sektorens samlede emissioner kan derfor ikke undgå at stige. Væsentlige nedskæringer kan opnås ved hjælp af forskellige tekniske og operationelle foranstaltninger.

1.10. I overvejelserne om at indføre ETS på søtransportområdet bør der tages hensyn til, at EU's skibsindustri ikke bør lide overlast på verdensmarkedet. En verdensomspændende ordning ville kunne bruges meget mere effektivt til at mindske CO<sub>2</sub>-emissionerne fra den internationale skibsfart end en EU-ordning eller en anden regional ordning.

1.11. Det er væsentligt mere kompliceret at anvende ETS på søtransportområdet og navnlig på trampfart end på lufttransportområdet. En afgift på kulstof (bunkerolie) eller en anden form for afgift kunne være lige så »effektiv« og langt enklere at anvende inden for søtransport.

1.12. Det vil navnlig i forbindelse med transport af farligt gods være hensigtsmæssigt at standardisere uddannelses- og videreuddannelsesprogrammer for besætninger på fartøjer, der besejler de indre vandveje, så de svarer til de normer, der gælder for transport til søs.

## 2. Henstillinger

2.1. Selvom søtransport og transport ad indre vandveje er en konkurrencedygtig, bæredygtig og miljøvenlig transportform, bør Kommissionen undersøge mulighederne for yderligere forbedringer ved hjælp af synergier mellem reguleringsindgreb og industriinitiativer.

2.2. EØSU bemærker, at der er behov for at forbedre infrastrukturen i havne og kanaler, så de kan besejles af større fartøjer, at fjerne overbelastningen af havne og at skabe de bedste vilkår for korte liggetider i havnene.

2.3. Medlemsstaterne bør på individuel og fælles basis have passende beredskabsordninger samt midler og faciliteter til at takle, bekæmpe og mindske virkningerne af forurening i EU's farvande.

2.4. EØSU opfordrer indtrængende Kommissionen til at se nærmere på branchen og andre miljøinitiativer og undersøge, hvordan man kan drage fordel af bedste praksis, når det gælder om at reducere emissioner til luften fra skibe på EU-plan.

2.5. Med henblik på at nå frem til fremtidens »grønne fartøj« og »grønne havn« bør Kommissionen gå i spidsen med forskning i innovativ skibs- og havneteknologi.

2.6. EØSU opfordrer Kommissionen til at overveje markedsføring af europæiske grønne teknologier i andre dele af verden. Et sådant initiativ ville have den yderligere fordel, at det ville skabe mere beskæftigelse i EU (»grønne jobs«).

2.7. EØSU foreslår forbedret logistik som kortere ruter, færre ture med tomme lastrum/tanke (ballastsejlad) og tilpasninger med henblik på optimerede ankomsttider som et middel til at reducere emissioner fra skibe.

2.8. EU bør støtte IMO's bestræbelser på at skabe verdensomspændende regler for international skibsfart og på at imødekomme behovet for kapacitetsopbygning i gennemførelsen af flagstatsforpligtelser.

2.9. De fleste ulykker i transportsektoren skyldes menneskelige fejl. Søfolks velfærd om bord (leve- og arbejdsvilkår) er vigtig. Der bør derfor gøres alt for at skabe en sikkerheds- og virksomhedskultur i hele branchen.

2.10. Kvaliteten af skibsbrændstoffer har indvirkning på menneskers helbred. EØSU mener, at det for de pågældende sektorer bør ses som virksomhedens sociale ansvar at tage yderligere frivillige skridt til at beskytte miljøet og forbedre livskvaliteten for samfundet generelt.

2.11. Udvidelsen af den internationale flåde af LNG-fartøjer indebærer en betydelig udfordring, når det gælder veluddannet og certificeret personale til at bemane disse fartøjer. Manglen på kvalificeret mandskab gør det nødvendigt at træffe foranstaltninger til at øge rekrutterings- og uddannelsesindsatsen.

2.12. Aktiviteter og hændelser i rum sø kan have indflydelse på EU's farvande. EØSU foreslår, at man anvender EMSA's forureningsberedskabstjeneste, dets stand by-tjeneste til opsamling af olie fra fartøjer og dets satellitovervågning og -kontroltjeneste. Disse tjenester forbedrer chancerne for afsløring, hurtig indsats og oprensningstiltag. Passende finansiering af EMSA vil styrke dets koordineringskapacitet.

2.13. Der bør udarbejdes programmer for rekruttering, uddannelse og videreuddannelse af besætninger på indlandsfartøjer, især når det gælder transport af farligt gods, med det sigte at tiltrække unge mennesker og fastholde de nødvendige færdigheder i sektoren.

## 3. Generel indledning

3.1. Denne sonderende udtalelse er baseret på to hovedelementer: »Hvordan gør man miljøet i havene og floderne grønnere og samtidig bevarer transportsektorens konkurrenceevne?«. Dette spørgsmål stilles i forbindelse med Kommissionens meddelelser om hhv. »Grønnere transport«<sup>(1)</sup> og »En strategi for indregning af de eksterne omkostninger i transportpriserne«<sup>(2)</sup>. Denne pakke indeholder en strategi, der skal sikre, at transportpriserne bedre afspejler de reelle omkostninger for samfundet, således at miljøskader og trafikale overbelastninger gradvist kan mindskes på en måde, der både forbedrer transporteffektiviteten og økonomien generelt. EØSU hilser disse initiativer, som støtter den miljømæssige dimension i overensstemmelse med Lissabon/Göteborgstrategien, velkommen.

3.2. Hvad landtransport angår, bebuder strategien indregning af de eksterne omkostninger i transportpriserne. På søtransportområdet, hvor man endnu ikke er begyndt at indregne de eksterne omkostninger i transportpriserne, forpligter den Kommissionen til i 2009 at skride til handling, hvis Den Internationale Søfartsorganisation (IIMO) ikke forinden har truffet konkrete foranstaltninger til at reducere emissionerne af drivhusgasser. Strategien for søtransport vil blive opstillet i overensstemmelse med den nye integrerede europæiske havpolitik.

(1) KOM(2008) 433 endelig, SEK(2008)2206.

(2) KOM(2008) 435 endelig.

3.3. Både Europa-Parlamentet og Det Europæiske Råd har understreget betydningen af en bæredygtig transportpolitik, navnlig i forbindelse med bekæmpelse af klimaændringerne. De fastholder, at transportsektoren er nødt til at bidrage til nedbringelsen af drivhusgasser.

3.4. EØSU pointerer, at søtransport, inklusive short sea-shipping, er en transportform, som klart bør adskilles fra transport ad indre vandveje fra et økonomisk, socialt, teknisk og nautisk synspunkt. Der er omfattende og afgørende forskelle på de markeder, som disse transportformer arbejder på, de sociale regler og forhold, der gælder for dem, vægt og motorstørrelse, lastekapacitet, ruter og struktur af vandveje. Sø- og lufttransport er helt klart verdensomspændende transportformer, medens transport ad indre vandveje på det europæiske kontinent generelt placeres i kategorien af såkaldt indlandstransport, som også omfatter europæisk vej- og jernbanetransport (3). EØSU opfordrer derfor Kommissionen til i fremtidige henvisninger at skelne mellem de to transportformer og fremover betragte transport ad indre vandveje som en form for landtransport.

#### 4. Klimaændringerne i en bredere sammenhæng

4.1. Den globale opvarmning, luftforureningens indvirkning på menneskers helbred og jordens begrænsede oliereserver udgør vigtige incitamenter til at gøre transporten mere effektiv og mindre afhængig af fossile brændstoffer. Forbruget af fossile brændstoffer medfører kuldioxidudledninger (CO<sub>2</sub>), som er den mest fremherskende drivhusgas. De nuværende miljøpolitikker fokuserer derfor næsten udelukkende på bestræbelser på at mindske CO<sub>2</sub>-udslip. Den vigtigste drivhusgas ud over CO<sub>2</sub> er imidlertid metangas (CH<sub>4</sub>), som udledes fra husdyravl.

4.2. EØSU mener, at miljøpræstationerne, for så vidt angår søtransport og transport ad indre vandveje, bør ses i forhold til EU's landtransports præstationer og forureningen fra landbase-rede kilder. Udvalget gentager (4), at der er behov for en holistisk indfaldsvinkel, som bør tage hensyn til adgangen til emissionsreducerende teknologi, behovet for at fremme innovation, verdenshandelssituationen og nødvendigheden af at undgå negative konsekvenser af en stigning i CO<sub>2</sub>-emissionerne, når andre forureningskilder mindskes, dvs. at mindske de utilsigtede virkninger indbyrdes mellem de forskellige politikker.

4.3. Foranstaltninger til mindskelse af emissioner fra søtransport og transport ad indre vandveje bør være praktiske, omkostningseffektive og bør gælde for alle skibe (uanset deres flag), inklusive fritidsfartøjer og, hvis det er muligt, også krigsfartøjer (5). De bør endvidere være baseret på en grundig miljømæssig, teknisk og socioøkonomisk vurdering. Dertil kommer, at

(3) Termen »vandvejstransport«, som kan anvendes om begge transportformer, henviser kun til det pågældende transportmiddel. Den siger ikke noget om transportformen og de miljøpolitiske konsekvenser. Det forhold, at GD for Energi og Transport har samlet vej- og jernbanetransport, men ikke transport ad indre vandveje, under overskriften landtransport, ændrer ikke ved dette faktum.

(4) EUT C 168 af 20.7.2007, s. 50; EUT C 211 af 19.8.2008, s. 31.

(5) Se fodnote 4.

lovgivning, som sigter mod at opnå marginale nedskæringer af drivhusgasserne til en høj pris, meget vel kan føre til en transportomlægning i retning af mindre miljøvenlige transportformer. Det endelige resultat ville blive en negativ effekt på den globale opvarmning.

4.4. Et ofte overset aspekt af de grønne politikker er deres økonomiske gevinst. Den »grønne økonomi« er faktisk en af vejene ud af den verdensomspændende krise. Den nye grønne økonomi skaber nye beskæftigelsesmuligheder (6). Kommissær Dimas har udtalt, at »grønne investeringer« vil skabe 2 millioner job i EU i det kommende årti. »Grøn økonomi« er således ikke nogen luksus.

4.5. Det er muligt at mindske CO<sub>2</sub>-emissionerne fra søtransport og transport ad indre vandveje, men nedskæringerne kan kun være marginale, da det vil være nødvendigt at transportere varerne, uanset eventuelle ekstra omkostninger, som under alle omstændigheder vil blive båret af forbrugerne.

#### 5. Grønnere søtransport

5.1. Den tiltagende industrialisering og liberalisering af økonomierne har øget verdenshandlen og efterspørgslen efter forbrugsgoder. EU's handlingsplan for havpolitik (7) lægger særlig vægt på søtransport som en konkurrencedygtig, bæredygtig og miljøvenlig transportform.

5.2. Søfartens miljøvenlighed er gennem mange år blevet støt bedre. Driftsmæssig forurening er blevet reduceret til et ubetydeligt omfang. Væsentlige forbedringer inden for motoreffektivitet og skrogdesign har ført til færre emissioner og en forbedret brændstofeffektivitet. Set i forhold til det varevolumen, der transporteres af skibe, er søtransportens andel af de samlede CO<sub>2</sub>-emissioner beskedent (2,7 %) (8).

5.3. Havisens smeltning i de arktiske områder åbner gradvist op for muligheden for at besejle ruter, der går gennem de arktiske have (9). Kortere ruter fra Europa til Stillehavet vil spare energi og mindske emissionerne. Betydningen af den arktiske rute blev fremhævet i EØSU's udtalelse om »En integreret EU-havpolitik« (10). Samtidig er der et stigende behov for at beskytte og bevare disse områders havmiljø i samarbejde med områdernes befolkninger og for at forbedre deres multilaterale forvaltning. Nye sejlruiter i denne region bør vurderes med forsigtighed, indtil FN har udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering. EØSU vil foreslå, at man på kort og mellemlang sigt betragter området som et naturfredningsområde. Det vil derfor være tilrådeligt, at man på EU- og FN-plan afvejer de forskellige parametre i forbindelse med denne nye rute. Det forventes, at der kan drages yderligere fordele af udvidelsen af Panamakanalen, som forventes at være færdig i 2015.

(6) UNEP Green Job.

(7) SEK(2007) 1278.

(8) IMO: Opdateret rapport fra 2000 om drivhusgasemissioner fra skibe.

(9) KOM(2008) 763 endelig.

(10) EUT C 211 af 19.8.2008, s. 31.

5.4. Søtransporten er stærkt reguleret af mere end 25 større internationale konventioner og kodekser. MARPOL 73/78 er den vigtigste internationale konvention, der omhandler forebyggelse af havforurening fra skibe pga. driftsrelaterede årsager eller utilsigtede hændelser <sup>(11)</sup>. Området er også reguleret af omfattende EU-lovgivning, navnlig ERIKA I- og II-pakkerne og Den Tredje Lovgivningspakke om Søfartssikkerhed (2009). Lovgivningen har i høj grad forbedret søfartssikkerheden, forureningsovervågningen og i nødvendigt omfang tiltag til at forhindre eller afbøde konsekvenserne af uheld.

5.5. Det nyligt reviderede bilag VI til MARPOL-konventionen om forebyggelse af luftforurening fra skibe indfører strengere grænser for emission af svovloxid (SO<sub>x</sub>), primære partikler (PM) og nitrogenoxider (NO<sub>x</sub>). Væsentlige nedskæringer i CO<sub>2</sub>-emissionerne kan opnås ved hjælp af forskellige tekniske og operationelle foranstaltninger. Adskillige af disse foranstaltninger kan kun gennemføres på frivillig basis. Hastighedsbegrænsning (lav hastighed) er den mest effektive foranstaltning, der har en omgående og væsentlig virkning. Indførelsen heraf vil imidlertid være dikteret af branchens krav.

5.6. EØSU mener, at der kan opnås bedre resultater med en afbalanceret sammensætning af lovgivning og industriinitiativer, såsom de banebrydende målsætninger for den Helleniske Sammenslutning til Beskyttelse af Havmiljøet (HELMPEA) <sup>(12)</sup>, »Poseidon Challenge Award« <sup>(13)</sup>, the »Floating Forest« <sup>(14)</sup> og »Green Award Foundation« <sup>(15)</sup>.

5.7. I overvejelserne om at indføre en emissionshandelsordning (ETS) på søtransportområdet bør der tages hensyn til, at EU's skibsindustri konkurrenceevne på verdensmarkedet ikke bør påvirkes negativt, da det ellers strider imod Lissabon-dagsordenen. Før der træffes nogen beslutninger, bør Kommissionen komme med klare svar på følgende spørgsmål: Hvad vil den miljømæssige gevinst ved at indføre en sådan ordning for den internationale skibsfart være, og hvordan vil ordningen virke i praksis i en så international branche som skibsfarten. Set på den baggrund ville en verdensomspændende ordning være meget mere effektiv til at mindske CO<sub>2</sub>-emissionerne fra den internationale skibsfart end en EU-ordning eller en anden regional ordning.

5.8. Der er tydeligvis et politisk pres for at indlemme skibsfarten i EU's emissionshandelsordning (ETS) inden 2013. Det er væsentligt mere kompliceret at anvende ETS på søtransportområdet, og navnlig på trampfart, end på lufttransportområdet på grund af praktiske omstændigheder ved den internationale søfart,

som gør ETS-beregninger særdeles vanskelige. Den internationale skibsfart beskæftiger sig primært med at transportere varer over hele verden inden for rammerne af et handelsmønster, der hele tiden forandrer sig. De fleste EU-fartøjer benytter en havn uden for EU til lastning eller losning, hvilket beslutes af befragter. Skibe er ikke nogen homogen størrelse, så det er vanskeligt at fastsætte en benchmark. Skibsfarten er karakteriseret ved mange mindre virksomheder, hvilket gør den administrative byrde ved ETS meget tung. Mange skibe i trampfartsektoren, som dækker den største del af skibsfarten, vender kun lejlighedsvis tilbage til EU. Brændstoftilfyldning af skibe undervejs på rejsen kan også ske i havne uden for EU, og brændstofforbruget mellem havne er blot baseret på et skøn. Under disse omstændigheder kunne adskillige lande være involveret i tildelingen af emissionskvoter: f.eks. skibsejerens hjemland, skibsoperatøren, befragteren, ejeren og modtageren af lasten. Der ud over ville en EU-emissionshandelsordning for søtransport også skulle anvendes på alle fartøjer, der anløber en EU-havn, hvorved der ville være en reel mulighed for gengældelsesforanstaltninger fra tredjelande, som ikke anvender ETS, for skibe, der sejler under deres flag.

5.9. En afgift på kulstof (bunkerolie) eller en anden form for afgift kunne være lige så »effektiv« og langt enklere at anvende inden for søtransport. Dertil kommer, at det vil være lettere at sikre, at de midler, der derved rejses, faktisk også anvendes på »grønne« initiativer.

5.10. I den overskuelige fremtid vil systemer til fremdrift af skibe fortsat fortrinsvis være baseret på kulstofholdige brændstoffer. Gas som alternativt brændstof vil blive anvendt i bredere udstrækning, når der findes en distributionsinfrastruktur. Feasibility-undersøgelser for naturgasdrevne brændselsceller viser en betydelig reduktion i CO<sub>2</sub>-emissionerne. Dertil kommer, at IMO i fremtiden vil fokusere på at reducere støj fra skibe.

5.11. Det er ikke sandsynligt, at der vil findes nok bæredygtigt biobrændsel til skibsfarten, eller at hydrogen- og kulstofseparation og – lagring vil få nogen væsentlig indflydelse på søfarten i de kommende to årtier. Vindteknologi som f.eks. Skysails eller solenergi vil ikke alene kunne fremdrive skibe, men kan muligvis fungere som supplement til motorkraften. Anvendelse af strøm fra land (på engelsk *cold ironing*) vil bane vej for en mere miljøvenlig arbejdsgang i havnen. Kernekraftbaserede fremdriftssystemer, som kræver en særlig infrastruktur til nødsituationer, udgør ikke nogen anvendelig mulighed for handelsskibe.

## 6. Grønnere transport ad indre vandveje

6.1. Transport ad indre vandveje spiller en væsentlig rolle i EU's interne transportsystem, idet transport ad floder tegner sig for 5,3 % af EU's samlede interne transport, og i regioner med større vandveje tegner denne transportform sig for mere end 40 %. Det er en pålidelig, kosteffektiv, sikker og energieffektiv transportform. Fremme af transport ad indre vandveje kan bidrage til opnåelse af EU's vigtigste miljøpolitiske målsætninger. En mere udbredt anvendelse af denne transportform er nøglen til at nedbringe transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip. Dette går hånd i hånd med EU's strategi til at forbedre situationen omkring det overbelastede vejnet.

<sup>(11)</sup> Forebyggelsen af forureningen fra skibe vil blive yderligere styrket takket være fremtidig gennemførelse af nye internationale konventioner om antibegroningssystemer, ballastvand, fjernelse af skibsvrag og skibsofhugning (som skal vedtages i 2009).

<sup>(12)</sup> HELMEPA blev stiftet i 1981 og har tjent som model for oprettelsen af CYMEPA, TURMEPA, AUSMEPA, NAMEPA, UKRMEPA, URUMEPA og INTERMEPA.

<sup>(13)</sup> Indstiftet af Den Internationale Sammenslutning af Uafhængige Tankerejere (Intertanko) i 2005.

<sup>(14)</sup> Etableret i Storbritannien, info@flyingforest.org.

<sup>(15)</sup> Etableret i Holland, www.greenaward.org.

6.2. Traditionelt set har skibsfarten i de indre farvande været reguleret af reglerne i Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR), som har indført høje tekniske og sikkerhedsmæssige standarder. Lovgivning baseret på Mannheim-traktaten er gældende i lande, der har grænse til Rhinen. Den indeholder regler om sikkerhed, ansvar og forebyggelse af forurening. Som følge af disse høje standarder er sejlads i indre farvande karakteriseret ved et stærkt harmoniseret kvalitets- og sikkerhedsniveau for fartøjernes udstyr og uddannelse af deres besætningsmedlemmer. Med udgangspunkt i reglerne i Mannheim-traktaten indførte EU for nylig i direktiv 2006/87/EF nogle omfattende tekniske og operationelle krav til fartøjer, der sejler på de indre vandveje.

6.3. EU-lovgivningen <sup>(16)</sup> fastsætter emissionsgrænser for de forskellige brændstoftyper, der anvendes af fartøjer, der sejler på de indre vandveje. Kommissionens forslag <sup>(17)</sup> om brændstoffers svovlindhold sigtede mod at indføre nedsættelser af svovlindholdet for både havfartøjer og fartøjer på de indre vandveje. Indlandsskibsfarten gik ind for at sænke brændstoffers svovlindhold på én gang fra 1 000 ppm til 10 ppm. Europa-Parlamentet godkendte for nylig dette forslag fra indlandsskibsfartsektoren og besluttede at sænke svovlindholdet på én gang til 10 ppm fra og med 2011. I en ikke så fjern fremtid kan indlandsskibsfarten muligvis med fordel anvende emissionsløse systemer som f.eks. brændselsceller. Den nye indlandspram »CompoCaNord«, det nybyggede Futura-tankskib i Tyskland og den hollandske havneslæbebåd, som er en næsten emissionsfri hydrogenhybrid, er konkrete eksempler herpå. Dertil kommer, at ny lovgivning <sup>(18)</sup> regulerer transport af farligt gods med jernbane eller ad vej eller indre vandveje i og mellem medlemsstaterne.

6.4. Den nylige EU-udvidelse har udvidet netværket af indre vandveje fra Nordsøen til Sortehavet takket være sammenkædningen af Rhinen og Donau. Europas indre vandveje frembyder et

stort potentiale for pålidelig godstransport og tåler godt sammenligning med andre transportformer, der ofte lider under overbelastning og kapacitetsproblemer.

6.5. Det ville være urealistisk at behandle indlandsskibsfart som en national aktivitet, der kan reguleres via indenlandsk eller regional lovgivning. Fartøjer, der sejler under kroatisk, ukrainsk, serbisk og moldovisk flag, opererer allerede på EU's floder og kanaler, og liberaliseringen af den russiske flodtransport og adgang dertil for EU-operatører og vice versa vil ligeledes tilføje en international dimension til EU's indlandsskibsfart.

6.6. En af de vigtigste betingelser og største udfordringer for indlandsskibsfartens pålidelighed er forbedring af den fysiske infrastruktur, så flaskehalse fjernes, og nødvendigt vedligehold. EØSU henviser til sin tidligere udtalelse <sup>(19)</sup> og håber, at tiltag under NAIADES-projektet <sup>(20)</sup> vil være med til at give indlandsskibsfarten øget fremdrift, og at det vil gøre det muligt at finansiere udbygningen af infrastrukturen.

6.7. Indlandsskibsfarten bør som en forholdsvis lidet anvendt transportform ikke gå forrest med at internalisere de eksterne omkostninger. Enhver strategi om at pålægge en kulstofafgift på indlandsskibsfarten vil med sikkerhed give juridiske problemer, eftersom der på Rhinen i henhold til Mannheim-konventionen (1868) ikke kan pålægges afgifter. I praksis foregår 80 % af al transport ad de indre vandveje på Rhinens strækninger. EØSU bemærker, at den manglende overensstemmelse mellem de juridiske regler i hhv. Rhin- og Donau-traktaten skaber problemer i miljølovgivningen vedrørende Donau. Udvalget foreslår, at EU øger indsatsen for at skabe ensartede regler i fremtiden (på det miljømæssige, sociale og tekniske område) som et middel til at fremme indlandsskibsfarten.

Bruxelles, den 13. maj 2009

Mario SEPI  
Formand for  
Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

<sup>(16)</sup> Direktiv 2004/26/EF, EUT L 225 af 25.6.2004, s. 3.

<sup>(17)</sup> KOM(2007) 18 endelig.

<sup>(18)</sup> Direktiv 2008/68/EF, EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13.

<sup>(19)</sup> EUT C 318 af 23.12.2006, s. 218.

<sup>(20)</sup> KOM(2006) 6 endelig.