



Bryssel 24.6.2021
COM(2021) 324 final

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

NAIADES III:

Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

NAIADES III:

Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen

1. JOHDANTO

Liikennejärjestelmien perustavanlaatuinen muutos kohti päästötöntä liikennettä edellyttää yhdistettyä multimodaalista lähestymistapaa, jonka nimenomaisena tarkoituksena on edistää aiempaa kestävämpien ja vähemmän ruuhkaisten liikennemuotojen käyttöönottoa.

Raideliikenteen ohella sisävesiliikennettä on jo kauan pidetty yhtenä hiilidioksiditehokkaimmista liikennemuodoista (kuljetettua tonnia kohden)¹, joten sisävesiliikenteellä on selkeästi keskeinen rooli unionin pyrkimyksissä liikennejärjestelmän irrottamiseksi hiilestä.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa² kehoitetaan päättäväisiin toimiin, joilla pyritään siirtämään merkittävä osa maitse kuljetettavasta rahdista (tällä hetkellä 75 prosenttia sisämaarahdista) vesi- ja raidekuljetuksiin kasvattamalla sisävesireittien kapasiteettia vuodesta 2021 alkaen. Myös 9. joulukuuta 2020 hyväksytyssä kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa³, jossa määritetään perusteet sille, miten EU:n kuljetusjärjestelmät voivat onnistua vihreässä ja digitaalisessa siirtymässä ja parantaa kestävyttään tulevien kriisien varalta, korostetaan tarvetta lisätä kestävämpien liikennemuotojen käyttöä ja todetaan, että sisävesi- ja lähimeriliikennettä olisi lisättävä kuljetuksissa 25 prosenttia vuoteen 2030 ja 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Päästötön liikenne on myös 12. toukokuuta 2021 hyväksytyn saasteettomuutta koskevan toimintasuunnitelman merkittävä tavoite⁴.

Ympäristönäkökulma ja alan pyrkimykset modernisoida toimintojaan eivät kuitenkaan ole johtaneet sisävesiliikenteen osuuden haluttuun kasvuun eri liikennemuodoista viime vuosina, vaan osuus on pysynyt noin kuudessa prosentissa⁵.

Vahvoja lisätoimia tarvitaan vastaamiseksi haasteisiin, joiden vuoksi ala ei pysty houkuttelemaan suurempia rahtimääriä ja hyödyntämään tilaisuuksia, jotka liittyvät siirtymään kohti päästötöntä ja digitaalista taloutta.

Sisävesiliikenteen osuus rahtikuljetuksista on jo korkea joissakin maissa, kuten Alankomaissa (42,7 %), Romaniassa (28,1 %) ja Bulgariassa (31,8 %)⁶, ja vesiliikennettä käytetään yhä enemmän kaupunkilogistiikassa eräissä EU:n ruuhkaisimmista kaupungeista⁷, mikä korostaa alalla olevan valtavaa potentiaalia, kun olosuhteet ovat oikeanlaiset.

¹ CE Delft STREAM - tutkimus

² Euroopan vihreän kehityksen ohjelma, COM(2019) 640 final

³ Kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle, COM(2020) 789 final

⁴ Komission tiedonanto: ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”, COM(2021) 400 final

⁵ Markkinoiden seurantakeskuksen raportti: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/04/Market-report-2014-2019_Web_BD.pdf

⁶ Modal split of freight transport - Inland Waterways 2019, Eurostat – [Data Explorer \(europa.eu\)](https://data.europa.eu/data-explorer)

⁷ Esimerkiksi kaupunkialueen logistiikka Pariisissa: <http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/sustainable-urban-mobility-and-circular-economy/> ja <http://www.inlandnavigation.eu/news/innovation/floating-city-warehouse/>

On äärimmäisen tärkeää säilyttää nämä saavutukset ja käyttää hyödyntämätöntä potentiaalia sekä TEN-T-käytävien varrella että niissä kaupungeissa, joissa sisävesiväylien avulla voidaan parantaa kaupunkilogistiikan viimeisten kilometrien ympäristöystävällisyyttä.

Multimodaalisen logistiikan on oltava osa tätä muutosta niin kaupunkialueilla kuin niiden ulkopuolellakin. Tällä hetkellä pula uudelleenlastausinfrastruktuurista ja erityisesti sisämaan multimodaaliterminalleista on suurta tietyissä Euroopan osissa, ja tähän olisi puututtava ensisijaisesti. Lisäksi sisävesiväylien liikennejärjestelmän toimintaa on tehostettava sekä itsessään että osana rajat ylittäviä multimodaalisia logistiikkaketjuja navigointiolojen optimoinnilla, älykkäiden liikenteenohjausjärjestelmien laajemmalla käytöllä ja multimodaalisella tietojenvaihdolla. Tämä edellyttää paitsi merkittäviä investointeja sisävesiliikenteen ja multimodaalikuljetusten infrastruktuuriin sekä aluskannan modernisointiin ja digitalisaatioon, myös EU:n politiikan ja oikeudellisten puitteiden mukauttamista sisävesiliikenteen kehittämiseksi. Olisi vähennettävä edelleen vallitsevaa markkinoiden pirstaleisuutta ja parannettava yhdistettyjen kuljetusten nykyisiä puitteita⁸.

Ala kohtaa myös uusia haasteita, joita ovat esimerkiksi ilmastonmuutoksen kiihtyminen ja äärimmäiset sääilmiöt, jotka vaikuttavat vakavasti sisävesiliikenteen toimintamahdollisuuksiin ja tuotettujen palveluiden luotettavuuteen ja edellyttävät riittäviä vastauksia EU:n politiikan muodossa. Lisäksi talouden laskusuhdanteet Euroopassa ovat kohdelleet erityisen ankarasti sisävesiliikenteen alaa, joka koostuu pääasiassa pk-yrityksistä⁹. Toiminta hidastui vuosina 2009–2010¹⁰ ja äskettäin covid-19-kriisin seurauksena, kun alan liikevaihto laski vuonna 2020 yhteensä noin 2,7 miljardia euroa matkustajaliikenteen vähennyttyä 70 prosenttia ja rahtiliikenteen 8 prosenttia. Nämä laajemmat talouden häiriöt ja armoton hintakilpailu muiden liikennemuotojen kanssa ovat heikentäneet alan mahdollisuuksia tehdä uusia investointeja uusiin tai innovatiivisiin teknologioihin ja houkutella työntekijöitä.

Tästä johtuen sisävesialuskanta on melko vanhaa. Suurin osa aluksista on rakennettu ennen vuotta 2000, ja niillä ei ole riittäviä valmiuksia sopeutua suunniteltuun siirtymään kohti päästötöntä liikennettä.¹¹ Kuten kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa korostetaan, kaikkien liikennemuotojen, mukaan lukien sisävesiliikenteen, on vähennettävä huomattavasti riippuvuuttaan fossiilisista polttoaineista ja sisällytettävä paremmin ulkoiset kustannukset hintoihin esimerkiksi ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa”-periaatteiden mukaisesti, jotta voidaan saavuttaa ilmastoneutraaliutta ja saasteettomuutta koskevat tavoitteet vuoteen 2050 mennessä. Proomukannan uudistaminen sekä uusiutuvien ja vaihtoehtoisten, vähähiilisten polttoaineiden saatavuuden parantaminen edellyttävät merkittäviä investointeja, jotka toteutuvat vain, jos EU:n asianmukaiset tukirakenteet ovat olemassa.

Sisävesiliikennealan on myös pystyttävä tarjoamaan laadukkaita työpaikkoja, uramahdollisuuksia ja hyvät sosiaaliset ja turvallisuuteen liittyvät standardit kyetäkseen houkuttelemaan hyvin koulutettuja ihmisiä.

2. SISÄVESILIIKENTEEN TOIMINTASUUNNITELMA VUOSILLE 2021–2027

Osana pyrkimystä vastata sisävesiliikennealan kohtaamiin haasteisiin ja saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa ja kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa määritetyt tavoitteet komissio esittää nyt uuden monivuotisen rahoituskehiksen mukaisesti **sisävesiliikenteen toimintasuunnitelmaa vuosille 2021–2027**. Toimintasuunnitelmassa keskitytään kahteen keskeiseen tavoitteeseen: **rahtikuljetusten siirtämiseen entistä enemmän sisävesiväylille, ja alan viemiseen peruttamattomalle matkalle kohti**

⁸ Sisältyvät EU:n yhdistetyistä kuljetuksista annettuun direktiiviin (neuvoston direktiivi 92/106/ETY).

⁹ Noin 80 prosenttia aluskannasta on aluksilla työskentelevien pienyritysten omistuksessa.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0623&from=EN>

¹¹ EU-markkinoiden seurantakeskus: <https://inland-navigation-market.org/>

päästöttömyyttä, mitä tukevat **muutos kohti entistä laajempaa digitalisaatiota** sekä **nykyistä ja tulevaa työvoimaa tukevat liitännäistoimenpiteet**. Näiden keskeisten tavoitteiden saavuttaminen edellyttää yhtenäistä lähestymistapaa ja toimenpidevalikoimaa, johon sisältyvät kuljetusta, ympäristöasioita, digitaalisuutta, energiaa ja verotusta koskevat politiikat, joita tuetaan taloudellisilla kannustimilla¹², kuten seuraavassa kuvaillaan ja tarkemmin yksilöidään liitteenä olevassa toimintasuunnitelmassa. Kahdeksan lippulaivatoimenpidettä on määritetty.

2.1. Rahtikuljetusten siirtäminen entistä enemmän sisävesireiteille

EU:n sisävesiväylien verkko ulottuu 25 jäsenvaltioon¹³, joissa on noin 41 000 kilometriä sisävesiväyliä. Joka vuosi niitä pitkin kulkee noin 150 miljardia tonnikipometriä rahtia, jota kuljettaa noin 15 000 rahtialusta. Lisäksi käytössä on noin 3 000 päivamatkustaja-alusta ja 430 risteilyalusta (>12 matkustajalle)¹⁴.

Potentiaali sisävesiliikenteen kuljetusten kasvattamiseen on merkittävä, ja se vaikuttaisi myönteisesti myös kasvihuonekaasupäästöihin. Sisävesiliikenteessä kuljetettavia rahtimääriä voidaan kuitenkin kasvattaa huomattavasti vain, jos ala i) pystyy tarjoamaan riittävän tehokkaat, luotettavat ja turvalliset vesiliikenteen edellytykset yli rajojen ja ajan mittaan ii) on riittävästi yhdistetty – sekä fyysisesti että digitaalisesti – muihin liikennemuotoihin iii) pystyy kilpailemaan tasapuolisesti muiden liikennemuotojen kanssa ja iv) alan sisäiset markkinat toimivat hyvin.

2.1.1. Tulevaisuuteen soveltuva infrastruktuuri optimoidulle vesiliikenteelle

EU:n sisävesiväyläverkostoa ei tällä hetkellä käytetä optimaalisella tavalla johdonmukaisen infrastruktuurin ja väylien laadunvarmistuksen puuttumisesta johtuen. Jokiliikenne on ensisijaisesti riippuvainen sademääristä ja toiminnan edellyttämästä asianmukaisesta vedenpinnan tasosta. Kuivuudet ja tulvat voivat aiheuttaa toimintaan vakavia keskeytyksiä tukkimalla väliaikaisesti vesiväylien osia, asettamalla rajoitteita vuosittain kuljetettavan rahdin määrille ja edellyttämällä lisäalusten käyttöä kompensoimaan alentuneita kuormitusasteita tai jopa siirtymistä muihin liikennemuotoihin. Tällaiset keskeytykset haittaavat merkittävästi sisävesiliikenteen kykyä houkutella suurempia rahtimääriä maantiekuljetuksesta. Ilmastonmuutoksen seurauksena tällaisia sääolosuhteisiin liittyviä keskeytyksiä tapahtuu entistä useammin¹⁵, ja ne kohdistuvat etenkin vesiväyliä hyödyntäviin kuljetuspalveluihin ja infrastruktuuriin.

Lippulaivatoimi 1: Vesiväylien ylläpitäjien avustaminen hyvän palvelutason (hyvien navigointiolojen) varmistamisessa EU:n sisävesiväylillä 31.12.2030 mennessä

Komissio kehottaa jäsenvaltioita tehostamaan väylien kunnostamista ja kunnossapitoa, jotta voidaan pitää yllä ja parantaa navigointiolosuhteita. Samalla se lisää tukeaan hankkeille¹⁶, joilla pyritään toteuttamaan ja kunnostamaan sisävesiliikenteen TEN-T-verkostoa ja poistamaan pullonkauloja. Erityisesti keskitytään sisävesiväyliin, jotka edellyttävät tehokasta jäsenvaltioiden välistä koordinointia ja riittävää hallinnointia. Euroopan parlamentti¹⁷ on kehottanut komissiota varmistamaan TEN-T:n toteuttamisen tiukemman valvonnan vahvistamalla asianmukaisia välineitä ja eurooppalaisten koordinaattoreiden asemaa sekä keskittymään erityisesti rajat ylittäviin sisävesiväylähankkeisiin. **Siksi komissio**

¹² Tietotekniikan kehittämis- ja hankintavalinnoille on saatava ennakko hyväksyntä Euroopan komission tietotekniikka- ja kyberturvallisuuslautakunnalta

¹³ Kolmella toisista jäsenvaltiolla on toisiinsa liittyvät verkostot

¹⁴ EU ja Sveitsi

¹⁵ RNKK:n Reinin alhaista vedenkorkeutta koskevan työpajan päätelmät.

¹⁶ CEF2-välineen ja Horisontti Eurooppa -puiteohjelman puitteissa.

¹⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-646914_FI.html?redirect

saattaa esittää TEN-T-asetuksen tarkistuksessa erityistä sisävesiliikenteen yhteistyökehystä, jonka avulla jäsenvaltioiden olisi helpompi koordinoita rajat ylittäviä toimia ja hankkeita.

Osana TEN-T-asetuksen¹⁸ tarkistusta vuonna 2021 komissio arvioi lisäksi, tarvitaanko hyvien navigointiolojen¹⁹ yhdenmukaistettu määritelmä ja onko joitakin tiettyjä vaatimuksia laajennettava koskemaan koko ydinverkkoa, jotta verkon hyödyt saadaan täysimääräisesti käyttöön. Vaatimuksista voidaan sopia vesistöalueen/liikennekäytävän tasolla, jotta voidaan huomioida eri sisävesiväylien ja erityisesti vapaasti virtaavien osuukien erilaiset hydromorfologiat ja väyliin liittyvät järjestelmät²⁰. Erityisesti arvioidaan, voidaanko vesiliikenneolosuhteiden laatua ja ennakoitavuutta parantaa tavoitteeseen perustuvalla lähestymistavalla, jossa tietyille ja rajoitetuille sisävesiväylän osuuksille sallitaan jonkin verran joustoa vaatimuksista²¹, kuten väylien syvyyksistä ja siltojen alikulun korkeudesta, huomioiden täysin ympäristöpolitiikat ja -lainsäädännöt²².

Vesiväylien ylläpitäjien avustaminen hyvien navigointiolojen varmistamisessa edellyttää myös älykkään infrastruktuurin käyttöönottoa, toimintoja ja huoltojärjestelmiä, jotka mahdollistavat pullonkaulojen varhaisen havaitsemisen (tai ennakoinnin) ja vaadittujen palvelutasojen palauttamisen mahdollisimman vähäisillä fyysisillä toimilla, mikä alentaisi kustannuksia ja pienentäisi ympäristövaikutuksia. Eräs keskeinen edellytys tälle on aiempaa paremman, kriittisten vesiväyläsjaintien hetkellistä tilaa koskevan digitaalisen tietokannan ("kartografian") perustaminen. **Verkkojen Eurooppa -välineen avulla komissio tukee toimia, joilla autetaan saavuttamaan hyvät navigointiolot. Tällaisia toimia ovat esimerkiksi monialaisten digitaalisten tieto- ja käyttöjärjestelmien käyttöönotto veden ja vesiväylien hallintaan.**

Alivedenkorkeutta esiintyy entistä useammin, joten innovatiivisia, ilmasto-olosuhteisiin mukautuvia aluksia²³, jotka pystyvät kulkemaan matalassa vedessä vähäisillä vaikutuksilla vesiekosysteemeihin, on kehitettävä ja otettava käyttöön nopeammin. **Horisontti Eurooppa -puiteohjelma²⁴ tukee aluskantojen mukauttamista tulevaisuuden ympäristöä, ilmastoa ja turvallisuutta koskeviin vaatimuksiin sekä kuljetusinfrastruktuurin turvallisuutta ja ilmastokestävyyttä parantavien ja ympäristövaikutuksia (mukaan lukien ilman ja veden saastumista ja vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen) pienentävien uusien ylläpito- ja päivytysmenetelmien kehitystä ja testausta sekä kehittyvien liikennemuotojen toteuttamista.**

2.1.2. Saumaton yhdistäminen multimodaaliseen liikenteeseen ja logistiikkajärjestelmiin

Sisävesiliikennereittien muuttaminen entistä luotettavammaksi kuljetustavaksi edellyttää laajempia kuin vain vesireitteihin kohdistuvia toimia. Vuoteen 2030 mennessä Euroopan sisävesiväyläverkosto voidaan liittää ja se on liitettävä muihin liikennemuotoihin mahdollisimman laajasti – sekä fyysisesti että digitaalisesti. Silti sisämaasatamien ja sisämaan

¹⁸ EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi.

¹⁹ Hyvät navigointiolot on käsite eurooppalaisten vesiväylien parantamiseksi niin, että ne toimivat osana kestävästä kuljetusjärjestelmästä, joka palvelee EU:n sisämarkkinoiden tarpeita.

Hyvät navigointiolot tarkoittavat sisävesiliikenneverkon tilaa, joka mahdollistaa käyttäjille tehokkaan, luotettavan ja turvallisen vesiliikenteen varmistamalla vesiväyliä koskevien vähimmäisvaatimusten lisäksi vesistöalueen/liikennekäytävän tasolla määritettävien lisävaatimusten täyttymisen noudattaen samalla sovellettavia ympäristösäännöksiä ja huomioimalla vesiväylän hallinnan laajemman sosioekonomisen kestävyys.

²⁰ Mukaan lukien siihen liittyvien ekosysteemien erityispiirteet

²¹ Syvästä (2,50 m) ja siltojen alikulun korkeutta (5,25 m) koskevat vähimmäisvaatimukset.

²² Vesipuite- ja luontotyyppidirektiivit.

²³ Mukaan lukien päästöttömät alukset.

²⁴ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Climate resilient and environmentally sustainable transport infrastructure, with a focus on inland waterways.

välinen yhteentoimivuus ovat edelleen ongelma, ja multimodaalialustojen ja uudelleenlastauspaikkojen määrä on riittämätön²⁵.

Komissio lisää tukeaan hankkeille²⁶, joilla pyritään parantamaan sisämaasatamien infrastruktuurin laatua ja niiden multimodaalisia yhteyksiä raide-, tie- ja meriliikenteeseen²⁷ erityisten terminaalien avulla. Keskeisessä asemassa ovat myös hankkeet kaupunkisolmukohdissa, joissa sisävesiliikenneväylien avulla voidaan parantaa kaupunkilogistiikan viimeisten kilometrien ympäristöystävällisyyttä. **Horisontti Eurooppa -puiteohjelma²⁸ auttaa myös kehittämään uusia älykkään ja yhdistetyn liikenteen ratkaisuja sekä parantamaan sisävesiväylien yhdistämistä laajempaan kuljetusinfrastruktuuriin ja energiajärjestelmiin.**

Asianmukaiset vesiväylien olosuhteet ja saumaton multimodaalinen yhdistäminen ovat erittäin tärkeässä roolissa vesiväylien ylläpitäjien kannalta, jotta nämä voivat hallita suunnitelmiaan keskeytysten varalta ja jotta sisävesiliikenteestä saadaan esimerkiksi covid-19-pandemian aiheuttaman kriisin tapaisia kriisitilanteita paremmin kestävä. **Komissio valmistelee liikenteen varautumissuunnitelman, jolla turvataan toiminnan jatkuvuus merkittävässä häiriötilanteessa** varmistamalla koordinoitua politiikkatoimet, jotka perustuvat covid-19-pandemian aikana kehitetyistä suuntaviivoista ja lainsäädännöistä saatuihin kokemuksiin. Tätä suunnitelmaa laatiessaan komission olisi otettava huomioon sisävesiliikennealan suhteellinen häiriönsietokyky tavarakuljetusten osalta.

Lippulaivatoimi 2: EU:n yhdistettyjä kuljetuksia koskevien oikeudellisten puitteiden päivittäminen niin, että ne edistävät sisävesiliikennettä

EU:n yhdistetyistä kuljetuksista annettu direktiivi on tällä hetkellä ainoa EU:n oikeudellinen väline, joka tukee suoraan yhdistettyjä kuljetuksia. Tulevassa tarkistuksessaan komissio sisällyttää sisävesiväylät olennaiseksi osaksi yhdistettyjä kuljetuksia. Olemassa oleva lainsäädäntö on otettava tehokkaaksi työkaluksi, joka tukee multimodaalista rahtiliikennettä, johon kuuluvat rautatiekuljetukset sekä sisävesi- ja lähimeriliikenne²⁹.

2.1.3. Kestävämpien liikennemuotojen käyttöönoton tukeminen

Sisävesiliikenteen lisääntymisen merkittävänä esteenä on tasapuolisten toimintaedellytysten puute eri liikennemuotojen välillä niiden ympäristötehokkuuden osalta.

Tätä varten komissio esittää kattavan toimenpidevalikoiman, johon sisältyy päästökauppa, infrastruktuurimaksut, energiaverot, joilla varmistetaan, että ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteet otetaan käyttöön kaikissa liikennemuodoissa. Tämän pitäisi tukea siirtymää kohti kestävämpiä liikennemuotoja, kuten sisävesiliikennettä.

Yksi merkittävä este on myös se, että helposti saatavilla olevaa ja luotettavaa tietoa kestävien kuljetusvalintojen tekemistä varten ei ole tarjolla siitä huolimatta, että kuluttajien ja yritysten kiinnostus vihreämpiin ratkaisuihin on kasvussa³⁰. Kuten kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa määritetään, **komissio laatii liikenteen ja logistiikan päästöjen yhdenmukaistettua mittausta koskevan eurooppalaisen kehyksen, jota voidaan käyttää**

²⁵ TEN-T-käytävien työsuunnitelmat: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_fi

²⁶ CEF2-välineen ja Horisontti Eurooppa -puiteohjelman puitteissa.

²⁷ HORIZON-CL5-2021-D6-01-07: ”More efficient and effective multimodal freight transport nodes to increase flexibility, service visibility and reduce the average cost of freight transport” on tätä aihetta koskeva ehdotuspyyntö. Se on avoin kaikentyyppisille liikenteen solmukohdille, sisävesiliikennesatamat mukaan lukien.

²⁸ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Climate resilient and environmentally sustainable transport infrastructure, with a focus on inland waterways.

²⁹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

³⁰ LEARN-hanke <http://www.learnproject.net/> ja esim. D2.4 Guidelines for validation and reporting of emissions, including the eco-label blueprint updated following testing. Hankkeen lisäksi koordinaattori tukee nyt GLEC Framework -menetelmään liittyvän standardin määrittämää <https://www.smartfreightcentre.org/en/how-to-implement-items/what-is-glec-framework/58/>.

tarjoamaan yrityksille ja loppukäyttäjille arvio valintojen hiilijalanjäljestä ja lisäämään kestävämpien liikenteen ja liikkuvuuden ratkaisujen – mahdollisuuksien mukaan myös sisävesiliikenteen – kysyntää.

2.1.4. Hyvin toimivat sisävesiliikenteen sisämarkkinat

EU:n sisävesiliikenteen markkinoiden toiminnan ja tehokkuuden parantaminen ja kestävien sisävesiliikennepalveluiden ja -toimintojen tarjonnan edistäminen voi auttaa kasvattamaan alan houkuttelevuutta muihin liikennemuotoihin verrattuna.

Tällä hetkellä suuri osa EU:n sisävesiliikenteen markkinoille pääsyä ja niiden järjestämistä koskevasta lainsäädännöstä on peräisin 1960–1990-luvuilta. Lainsäädännössä ei huomioida Euroopan unionin maantieteellistä laajentumista eikä siinä käsitellä sisävesiliikenteen ja yleisemmin kuljetusalan tuoreempia haasteita. **Euroopan komissio on tarkistamassa sisävesiliikenteen markkinoillepääsyä koskevaa lainsäädäntöä³¹ varmistaakseen, että se on tarkoituksenmukainen ja turvataakseen sisämarkkinoiden sujuvan ja oikeudenmukaisen toiminnan.**

Vaikka direktiivissä (EU) 2016/1629³² vahvistetaan sisävesiliikennealaluksille yhdenmukaistetut vaatimukset, kansallisten viranomaisten tekemiä alusten tarkastusta ja todistusten myöntämistä koskevien vaatimusten toteuttamisen erot voivat vaikuttaa sisämarkkinoihin turvallisuuden ja alusten omistajien tasapuolisten toimintaedellytysten osalta.

Siksi komissio ryhtyy tarkistamaan myös direktiiviä (EU) 2016/1629 parantaakseen entisestään yhdenmukaistamista, pitääkseen yllä tasapuolisia toimintaedellytyksiä ja varmistaakseen korkean turvallisuuden tason sisävesiliikenteessä erityisesti tuomalla käyttöön innovatiivisia ja vähäpäästöisiä aluksia.

2.2. Siirtymä päästöttömään sisävesiliikenteeseen

Vaikka sisävesiliikenne on huomattavan ympäristöystävällistä muihin liikennemuotoihin verrattuna, on kuitenkin ratkaisevan tärkeää, että ala ryhtyy pian toteuttamaan toimia kasvihuonekaasupäästöjen poistamiseksi vuoteen 2050 mennessä pysyäkseen kilpailukykyisenä ja kestäväenä vaihtoehtona. Tämä koskee niin aluskantaa kuin infrastruktuuria, mukaan lukien satamia ja niiden toimintoja.

2.2.1. Kohti päästötöntä aluskantaa

Aluskannan ikärakenteesta johtuen tarvitaan huomattavia investointeja sen varmistamiseen, että alukset täyttävät Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaiset entistä tiukemmat ympäristö-, ilmasto- ja turvallisuusvaatimukset. Pienyrittäjien suuri osuus, kuljetusratkaisujen ja EU:n sisävesiliikennereittien hydromorfologisten olosuhteiden valtava kirjo, markkinoille valmiiden vähähiilisten vaihtoehtopolttoaineiden puute sekä haastava taloudellinen tilanne kuitenkin aiheuttavat alalle useita esteitä koko alan kattaviin innovatiivisiin ratkaisuihin investoimiselle ja niiden toteuttamisen organisoinnille.

Hiljattain perustettu päästötöntä vesiliikennettä koskeva eurooppalainen kumppanuus³³ edistää päästöttömän alusteknologian, innovatiivisten työntövoimajärjestelmien ja kestävien polttoaineiden tutkimusta myös tiiviissä yhteistyössä akkualan allianssin,

³¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11874-Sisavesiliikenteen-markkinoille-paasyn-tarkastelu_fi

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1629, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta (EUVL L 252, 16.9.2016, s. 118).

³³ Budjetti on 530 miljoonaa euroa.

Euroopan puhtaan vedyn allianssin sekä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden arvoketjuyhteistyön kanssa.

Sisävesiliikenteen aluskannan ympäristöystävällisyyden parantamista on edistettävä myös lainsäädännöllisten ja taloudellisten kannustimien avulla, jotta voidaan varmistaa edullisten päästöttömien alusten sekä niihin liittyvien vähähiilisten polttoaineiden ja infrastruktuurin käyttöönotto ja nopeuttaa sitä. Innovatiivisten ratkaisujen pitäisi myös edistää ilman- ja vedensaasteiden päästöjen vähentämistä, jotta saasteettomuutta koskevan toimintasuunnitelman tavoitteet saavutetaan.³⁴

Komissio varmistaa liikkuvien työkalujen päästöistä annetun asetuksen (EU) 2016/1628³⁵ täysimääräisen täytäntöönpanon ja arvioi lisäksi muiden, päästöttömien alusten käyttöönottoa edistävien lainsäädäntötoimien tarpeen. Ensimmäisessä vaiheessa tarvitaan sovittu EU:n energiaindeksimenetelmä³⁶ sisävesialusten hiili-intensiteetin tarkkailua ja raportointia varten³⁷. Se auttaa määrittämään hiili-intensiteetin pienentämistavoitteet ja laatimaan teknologiasuunnitelman³⁸ päästöttömän laivaliikenteen toteuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä.

Lippulaivatoini 3: Innovatiivisten ja vähäpäästöisten alusten sertifiointimenettelyjen nopeuttaminen

Direktiivin (EU) 2016/1629 tarkistuksen yhteydessä komissio arvioi myös, miten se voi parhaiten edistää ja nopeuttaa innovatiivisten ja vähäpäästöisten alusten turvallista testausta ja sertifiointia. Eri ohjelmissa, kuten Horisontti Eurooppa, Verkkojen Eurooppa -väline, Life tai alueelliset rahastot, voitaisiin harkita pilottihankkeiden käynnistämistä innovatiivisten ja vähäpäästöisten alusten testaamista varten, jotta voidaan kehittää tukea tarjoavat ja mahdollistavat sääntelykehykset.

Viranomaisten, jokikomissioiden sekä EU:n tasolla rahoitusvälineiden, kuten InvestEU:n ja Verkkojen Eurooppa -välineen³⁹, tulisi helpottaa erityisesti pienempien toimijoiden taloudellisia mahdollisuuksia alueellisella ja kansallisella tasolla. Lisäksi pienten toimijoiden keskinäiseen synergiaan voidaan pyrkiä esimerkiksi yhdistämällä hankintoja, toteuttamalla yhteisiä innovointitoimia tai yhdistymällä. Eurooppalaisen sisävesiliikennefoorumin (Inland Waterway Transport Platform)⁴⁰ herättelevä rooli on ratkaiseva tässä suhteessa.

Reinin navigaation keskuskomissio (RNKK) koordinoi parhaillaan tutkimuksia, joissa arvioidaan sisävesialusten vaihtoehtoisia polttoaineteknologioita ja sopivimpia rahoitusvälineitä näiden teknologioiden tukemiseen. Komissio ottaa huomioon nämä tutkimukset ja harkitsee, millä ehdoilla EU:n rahoitusvälineet voivat tukea niitä teknologisia ratkaisuja, jotka ovat Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisia.

Lisäksi komissio kannustaa uusiutuvien, vähähiilisten polttoaineiden käyttöönottoon verokannustimilla energiaverodirektiivin tarkistuksessa. Tarkistettu energiaverodirektiivi edistää siirtymää vähemmän saastuttaviin polttoaineisiin sisävesiliikenteessä esittämällä

³⁴ Komission tiedonanto: ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”, COM(2021) 400 final

³⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/1628, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, liikkuviin työkaluihin tarkoitettujen polttomoottoreiden kaasuihin ja hiukkaspäästöjen raja-arvoihin ja tyyppihyväksyntään liittyvistä vaatimuksista (EUVL L 252, 16.9.2016, s. 53).

³⁶ Yhteistyössä Horisontti Eurooppa -puiteohjelman päästötöntä vesiliikennettä koskevan kumppanuuden ja H2020 Platina III -hankkeen kanssa.

³⁷ Vastaava kuin meriliikenteen energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi.

³⁸ H2020 CSA Platina III laati teknologiasuunnitelman, joka perustuu RNKK:n valmisteilla olevaan teknologiasuunnitelmaan. Platina III (tai Horisontti Eurooppa) ehdottaa myös hiilidioksidimenetelmää alaa varten.

³⁹ Päästöttömät alukset ovat tukikelpoisia vuosien 2021–2024 CEF 2 - työohjelmassa.

⁴⁰ Eurooppalaisen sisävesiliikennefoorumin perustivat Euroopan sisävesiliikenneliitto (EBU) ja Euroopan laivurijärjestö (ESO) vararahoilla (NEUVOSTON ASETUS N:o 718/1999, annettu 29 päivänä maaliskuuta 1999, yhteisön sisävesiliikenteen aluskapasiteettia koskevista toimintalinjoista sisävesiliikenteen edistämiseksi). Yksi eurooppalaisen sisävesiliikennefoorumin tavoitteista on edistää alan parempaa ympäristöystävällisyyttä. Foorumia valvovat Itävalta, Belgia, Saksa, Ranska ja Alankomaat.

sisävesiliikenteessä käytettävillä polttoaineilla yhdenmukaistettua EU:n vähimmäisverokantaa polttoaineiden ympäristötehokkuuden perusteella. Tämä vero myös kannustaa energiatehokkuuteen.

Euroopan komissio on hiljattain julkaissut valtiontuen ohjeellisia malleja, joilla autetaan jäsenvaltioita laatimaan kansalliset suunnitelmansa elpymis- ja palautumistukivälineen⁴¹ perusteella. Malleissa on ohjeita julkiseen tukeen sisävesiliikenteelle⁴². Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevia yhteisön suuntaviivoja tarkistaessaan⁴³⁴⁴ komissio pyrkii lisäksi yksinkertaistamaan liikenteen yhteensovittamisen tukea koskevia nykyisiä valtiontukisääntöjä. Olemassa olevan, siirtymää tieliikenteestä kohti kestävämpiä liikennemuotoja koskevan tukitoimikäytännön perusteella vaikutustenarvioinnissa tarkastellaan mahdollisuutta laajentaa **rautatieliikenteen suuntaviivat kattamaan kaikki maakuljetuksen toimijat, jotka voivat osallistua liikennemuotosiirtymään, mukaan lukien sisävesiliikenteen toimijat, sekä mahdollisuutta vapauttaa ennakoilmoitusvelvollisuudesta ne valtiontukitoimet, joihin liittyvä kilpailun vääristymisen riski on rajallinen**. Valtiontukea ympäristönsuojelulle ja energia-alalle koskevien suuntaviivojen tarkistamisen yhteydessä harkitaan lisäksi niiden laajentamista kattamaan tietyissä olosuhteissa tuen sisävesiliikenteelle, mukaan lukien puhtaiden alusten hankinnalle ja leasing-järjestelyille, alusten jälkiasennuksille sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuurille, jota näiden alusten käyttö edellyttää.⁴⁵

2.2.2. Sisävesiväylien infrastruktuurin ja satamien ympäristöystävällisyyden parantaminen

Sisävesiliikenne voi aiheuttaa painetta vesiekosysteemeille pääasiassa jokien hydromorfologian muuttumisen, ekosysteemien pirstaloitumisen, ekologisten virtaamien häiriöiden tai veden ja sedimenttien saastumisen (esim. jäteöljyn, vaarallisten aineiden tai laivojen jäteveden ja jätteiden laskemisen sekä painolastivesien laskemisen) seurauksena. Tehokkaat satamat ovat elintärkeitä sisävesiliikenteen tehokkuuden ja niiden sisämaaympäristön sosioekonomisen kehityksen kannalta, mutta niihin liittyvä laivaliikenne, rahdinkäsittelytoimet ja maalla olevat sisämaayhteydet voivat vaikuttaa kielteisesti ympäristöön ja lähistöllä asuviin ihmisiin (esim. saasteet ja melu).

Tästä syystä yhtenäinen lähestymistapa on olennaisen tärkeä harkittaessa tulevaa sisävesiliikenneinfrastruktuurin kehitystä. Siinä on huomioitava kuljetustarpeiden lisäksi myös ympäristöön ja yhteiskuntaan liittyvät asiat sekä vesireittien ja satamien moninaiset toiminnot alueellisen taloudellisen kehityksen, vedensaannin, energiantuotannon ja luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Lippulaivat: Ilmasto- ja ympäristötavoitteiden huomioon ottaminen sisävesiliikenteen investoinneissa

Vuonna 2021 Euroopan komissio antaa tekniset ohjeet ilmastokestävyyden varmistamiseen auttaakseen hankkeiden toteuttajia huomioimaan ilmasto- ja ympäristötavoitteet investoitaessa liikenneinfrastruktuuriin. Osana tätä yhtenäistä lähestymistapaa Adaptation Support Tool⁴⁶ -tukityökalu voi edistää ilmastomuutokseen sopeutumisen strategioiden ja sisävesiliikenteen suunnitelmien laatimista. Euroopan komissio

⁴¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/241, annettu 12 päivänä helmikuuta 2021, elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta (EUVL L 57, 18.2.2021, s. 17).

⁴² https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/template_REF_low_emission_transport_modes.pdf

⁴³ Komission tiedonanto — Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat ("rautatieliikenteen suuntaviivat") (2008/C 184/07, EUVL C 184, 22.7.2008, s. 13)

⁴⁴ Komission vuosina 2019 ja 2020 tekemän rautatieliikenteen suuntaviivojen toimivuustarkastuksen havainnot ovat nähtävillä osoitteessa https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Valtiontukiudistusta-koskeva-vuoden-2012-paketti-rautatieliikenteen-suuntaviivat-ja-lyhytaikainen-vientiluottovakuutus-toimivuustarkastus_fi.

⁴⁵ https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-ceeag_fi

⁴⁶ Climate-ADAPT-foorumi: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/>

tukee myös vesipuitedirektiivin ja navigointikäytäntöjen parempaa yhdistämistä tarjoamalla tukea sisävesiväylien yhdistettyyn suunnitteluun ja ympäristölainsäädännön parempaan toteuttamiseen.

Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkon ohella myös sisämaasatamat ovat olennainen osa EU:n liikenteen runkoa, sillä ne toimivat toimitusketjussa merkittävinä logistiikan ja liikenteen solmukohtina ja edistävät alueidensa sosioekonomista kehitystä. Sisävesiliikenteen tarjoamat sisämaayhteydet ovat auttaneet monia EU:n suurimmista merisatamista kasvamaan nykyisen kaltaisiksi logistiikkakeskuksiksi. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todetaan, että sisämaasatamilla on erinomaiset mahdollisuudet muuttua päästöttömiksi solmukohdiksi, jotka toimivat sekä liikenteen rajapintoina että kestävän liikenteen ja teollisuuden, puhtaan energian ja kiertotalouden kehityksen keskuksina. Tämä edellyttää, että satamat löytävät ja ottavat käyttöön uusia, ympäristöystävällisiä ja kestäviä ratkaisuja – mukaan lukien energiatehokkuus, ympäristöstrategiat ja valvontatyökalut – jotka tukevat siirtymää uusiutuvan energian käyttöön ja päästöttömään toimintaan. Kestävimpien satamien noudattamista parhaista käytännöistä olisi tehtävä vakiokäytäntö, jotka mahdollistavat entistä kestävämmät liikenneyhteydet. **Komissio käynnistää tutkimuksen⁴⁷ tiettyjen joki- ja merisatamien satamatoimintojen mahdollisista ympäristövaikutuksista. Tutkimuksessa kehitetään ja otetaan käyttöön työkaluja, kuten ympäristövaikutusten hallintajärjestelmiä, sekä satamakohtaisia toimintasuunnitelmia, jotka muodostavat ytimen laajamittaiselle ympäristöystävällisten satamanhallinnan ja satamatoimintojen käyttöönnotolle.**

Puhtaiden energiaratkaisujen ja kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden laaja käyttöönotto sisämaasatamissa ja tärkeiden sisävesikäytävien varrella on yksi tärkeä tekijä sisävesiliikenteen ympäristöystävällisyyden parantamisessa. Komission kertomus direktiivin 2014/94/EU soveltamisesta⁴⁸ osoittaa, että vaihtoehtoisia polttoaineita käytetään TEN-T-verkon sisävesiliikenteen ydinverkossa hyvin rajallisesti.

Lippulaivatoimi 5: Sisävesisatamien kehittäminen multimodaalisiksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikeskuksiksi

Komissio esittää AFID-direktiivin⁴⁹ tarkistusta vuonna 2021 tarkoituksenaan varmistaa, että päästöttömien alusten edellyttämä lataus- ja tankkausinfrastruktuuri otetaan käyttöön satamissa vuoteen 2030 mennessä. Osana tätä tarkistusta komissio arvioi, miten satamien ilmanlaatua voidaan parantaa entisestään esimerkiksi mahdollistamalla energiansyöttö maista, jotta alukset voivat sammuttaa moottorinsa ollessaan ankkurissa. Tällä on myönteisiä kerrannaisvaikutuksia lähialueen asukkaiden ja työntekijöiden terveyteen. Se harkitsee myös, miten sisämaasatamista voitaisiin tehdä tärkeitä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikeskuksia useille eri liikennemuodoille. Tämän työn tueksi komissio pyytää myös eurooppalaista standardointiorganisaatiota⁵⁰ laatimaan yhdenmukaistettuja standardeja sisämaasatamien vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille.

Lisäksi Verkkojen Eurooppa -väline⁵¹, Horisontti 2020-⁵² ja Horisontti Eurooppa⁵³ -puiteohjelmista tuetaan innovatiivisia hankkeita, joilla pyritään parantamaan

⁴⁷ Euroopan parlamentin pilottitutkimus satamien kestävä hallinnan ja kehityksen mahdollistamisesta Reinin, Mainin ja Tonavan vesistöalueella – Enabling sustainable Management and Development of Ports in the Rhine Main-Danube basin.

⁴⁸ COM (2021)103 final.

⁴⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁵⁰ CEN/CENELEC ja ETSI.

⁵¹ Yleiset ehdotuspyynnöt ja vaihtoehtoisten polttoaineiden rahoitusta yhdistävä väline.

⁵² GREEN PORTS -hankkeen aihe 5.1.

⁵³ Tavoitekokonaisuus 6 ”Älykäs ja turvallinen henkilö- ja tavaraliikenne”.

sisämaasatamien ympäristöystävällisyyttä. Nämä hankkeet kattavat myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin. Myös päästöttömän infrastruktuurin kehittäminen huomioidaan TEN-T-asetuksen tarkistuksessa.

Lisäksi komissio arvioi, tarvitaanko yhdenmukaistettuja sääntöjä jätteen vastaanottoinfrastruktuurille ja jätteen purkamiselle asianmukaisiin jätteenvastaanottolaitteistoihin. Vaikka jätettä koskeva alueellinen järjestelmä on olemassa Reinin vesiliikenteen ja sisävesiliikenteen tuottamien jätteiden keruusta, varastoinnista ja vastaanottamisesta tehdyn yleissopimuksen (CDNI)⁵⁴ puitteissa, EU:n tasolla ei ole yhdenmukaistettuja sääntöjä, joilla estettäisiin alusten aiheuttamaa vesiympäristön pilaantumista. Lisäksi sisävesialusten kaasunpoiston kieltämistä koskeva CDNI:n ratifiointi on meneillään, jotta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä voidaan vähentää. **Näin ollen tarpeita koskeva komission arviointi voisi käsitellä myös kaasunpoistoinfrastruktuuria, jota pitäisi tukea useista EU:n rahoitusohjelmista, erityisesti Verkkojen Eurooppa -välineestä.**

Sisämaasatamat ovat lisäksi usein lähellä kaupunkien keskustoja, joten ne ovat avainasemassa kaupunkilogistiikan intermodaalisissa yhteyksissä. Sisävesiliikenteellä on myös mahdollisuus olla olennainen osa useiden kaupunkien julkista liikennettä, mikä auttaisi vähentämään teiden ruuhkautumista. Molempia näkökulmia käsitellään uudessa EU:n kaupunkiliikenteen kehityksessä, joka on vuodelle 2021 suunniteltu hanke. Sen tavoitteena on muun muassa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu myös kaupunkilogistiikan osalta. Komissio pyrkii helpottamaan sisävesiliikenteen matkustajapalveluja multimodaalisissa digitaalisissa liikennepalveluissa **harkitsemalla sisävesiliikenteen sisällyttämistä multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisesta annetun delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 soveltamisalaan**⁵⁵ ja aloitteeseen, joka käsittelee multimodaalisten digitaalisten liikkuvuuspalveluiden kehittämiseen liittyviä markkinahaasteita⁵⁶.

2.3. Älykäs sisävesiliikenne

On olennaisen tärkeää, että sisävesiliikenne pysyy mukana digitaalisessa kehityksessä, jotta voidaan parantaa alan kilpailukykyä ja varmistaa, että siitä tulee aktiivinen osa laajempia multimodaalisia ketjuja⁵⁷. Digitalisaation eteneminen voi olla merkittävässä roolissa parannettaessa navigoinnin ja liikenteenhallinnan tehokkuutta ja luotettavuutta ja sisävesiliikenteen yhdistämistä logistiikkaprosesseihin ja multimodaalisiin ketjuihin sekä vähennettäessä lainsäädännön noudattamisesta ja toimeenpanosta aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja kustannuksia⁵⁸.

Vuodesta 2005 alkaen on tehty toimenpiteitä, joilla tuetaan yhdenmukaistettujen jokitiedotuspalvelujen (RIS) käyttöönottoa saumattoman kuljetusten ja liikenteen hallinnan mahdollistamiseksi Euroopan sisävesiväylillä⁵⁹. RIS-direktiivi on ollut yksi pääasiallisista digitalisaation edistäjistä sisävesiliikennealalla tietoliikenne- ja viestintäteknologioiden käyttöönoton myötä. Yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista annetun direktiivin 2005/44/EY⁶⁰ arvioinnissa havaittiin, että direktiivi on toiminut vahvana kannustimena jokitiedotuspalveluiden standardoinnissa ja yhdenmukaistamisessa ympäri Eurooppaa sekä

⁵⁴ <https://www.cdni-iwt.org/>

⁵⁵ Komission delegoitu asetus (EU) 2017/1926, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 272, 21.10.2017, s. 1).

⁵⁶ Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian toimenpide 37.

⁵⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>

⁵⁸ Commission staff working document on Digital Inland Navigation (Komission yksiköiden valmisteluasiakirja digitaalisesta sisävesinavigoinnista), SWD(2018) 427 final.

⁵⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/44/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 152).

⁶⁰ Commission staff working document Evaluation of the Directive 2005/44/EC on Harmonised River Information Services (RIS) (Komission yksiköiden valmisteluasiakirja yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista annetun direktiivin 2005/44/EY arvioimisesta), SWD(2021) 50 final.

turvallisuuden parantamisessa. Siinä kuitenkin korostui myös se, että jokitiedotuspalveluiden täysimittaista yhdenmukaistamista ja yhteentoimivuutta ei vielä ole saavutettu, sillä jäsenvaltioissa ja vesistöalueilla toteutetaan palveluita eri tahtiin, ja että tiedon laatu vaihtelee. Sen tavoitteen tukemiseksi, että sisävesiväylät olisivat osa saumatonta jokitiedotuspalvelujärjestelmää vuoteen 2030 mennessä, jokitiedotuspalveluita koskevien oikeudellisten puitteiden tarkistamisella pyritään auttamaan näiden yhdenmukaisuuden ja yhteentoimivuuden aukkojen paikkaamisessa sekä edistämään paremman tiedon saatavuutta, uudelleenkäyttöä ja yhteentoimivuutta Euroopan datastrategian⁶¹ mukaisesti.

Jokitiedotuspalveluja koskevan lainsäädännön tarkistamisen yhteydessä on otettava huomioon myös uudet vaatimukset, jotka johtuvat uusista haasteista, sekä alalla tapahtuvat digitaaliset muutokset⁶². Jokiliikennepalveluiden pitäisi esimerkiksi olla avainasemassa tietolähteenä, joka syöttää tietoa tulevaan eurooppalaiseen liikkuvuuden data-avaruuteen⁶³ ja helpottaa näin sisävesiliikenteen yhdistämistä multimodaaliseen liikenteeseen ja logistiikkaketjuihin. Tämä tarkoittaa, että yhteentoimivuuden varmistamiseksi jokitiedotuspalveluiden teknisten eritelmien on kehityttävä jatkuvasti. Sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean (CESNI)⁶⁴ määrittämät näiden teknisten eritelmien virtaviivaistetut tarkistusjaksot voisivat helpottaa jokitiedotuspalveluiden kehittymistä kohti älykästä laivaliikennettä ja yhteentoimivuutta liikkuvuuden data-avaruuden kanssa sekä edistää alan digitaalista muutosta liikenteen synkromodaalisen⁶⁵ kehityksen valossa.

Tämän huomioon ottaen **komissio on ryhtynyt valmistelemaan RIS-direktiivin mahdollista tarkistusta vuonna 2022. Varmistaakseen jokitiedotuspalveluiden käyttöönoton vuoteen 2030 mennessä komissio myös kehottaa jäsenvaltioita ottamaan käyttöön lisää älykkään liikenteen ja kuljetusten hallinnan ratkaisuja sisävesiliikenteessä ja keskittymään erityisesti jokitiedotusjärjestelmään perustuvaan yhdenmukaistettuun käytävien hallintaan. Tätä voidaan tukea Verkkojen Eurooppa -välineen jatkuvalla rahoituksella, joka tarjoaa tukea pysyvän toiminnallisen rakenteen perustamiseen tavoitteena tarjota yksi yhteyspiste jokitiedotusjärjestelmään perustuville käytävätiedotuspalveluille⁶⁶.**

Laajemmin ala tarvitsee yhtenäisen ja käytännöllisen vision nykyisten liikenteeseen ja kuljetukseen liittyvien liiketoimintamallien ja -prosessien digitaalisesta muutoksesta, jotta se voisi olla vahvempi toimija synkromodaalisessa toimitusketjussa ja integroida mullistavia teknologioita, kuten autonomisen sisävesiliikenteen, joka on teknisten ja sääntelyyn liittyvien haasteiden vuoksi vielä varhaisessa kehitysvaiheessa.

Lippulaivatoimi 6: Sisävesiliikenteen digitalisaation ja automaation suunnitelma

Komissio helpottaa kokonaisvaltaisen vision laatimista alan digitalisaatiota ja automaatiota varten ja yksilöi nykyisiin asetuksiin tarvittavia muutoksia yhteistyössä digitaalisen sisävesialueen (DINA)⁶⁷, NAIADES-ohjelman⁶⁸ ja komission digitaalista

⁶¹ Euroopan datastrategia, COM(2020) 66 final.

⁶² Digitaaliset laivaliikenteen harjoittajien alustat, satamatiedotusjärjestelmät, synkromodaalisuus, käytävien hallinta, älykäs laivaliikenne ja sisävesiliikenteen autonomiset alukset.

⁶³ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/european-strategy-data>

⁶⁴ <https://www.cesni.eu/en/about-cesni/>

⁶⁵ Intermodaalisten palvelujen synkronointi sellaisten liikennemuotojen ja liikenteenharjoittajien, joilla on erilaiset nopeudet ja toiminta-ajat (ns. synkromodaalisuus), laitteiden ja palvelujen yhdenmukaistaminen liikennekäytävissä ja -keskuksissa ja näiden integrointi verkkoihin. Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe, https://www.etp-logistics.eu/?page_id=79

⁶⁶ CEF 2:n mukainen tekninen apu, joka alkaa 2024.

⁶⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3505&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=fi>

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3497&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=fi>

tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin (DTLF)⁶⁹ asiantuntijaryhmien kanssa ja tammikuussa 2021 käynnistyneen Horisontti 2020 Platina III -hankkeen tuella.

Lisäksi käynnistetään CEF:n mukainen teknisen avun hanke, jolla kehitetään tiiviimpää julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä sisävesiliikenteessä ja helpotetaan tällaisen vision toteuttamista kaikilla liikennöintikelpoisilla EU:n vesistöalueilla.

Komissio aikoo myös tukea kokonaisvaltaisten, älykkäiden ja automatisoitujen laivaliikennekonseptien kehittämistä, demonstrointia ja käyttöönottoa Horisontti Eurooppa -puiteohjelman ja Verkkojen Eurooppa -välineen kautta⁷⁰ keskittyen lupaavimpiin sovelluksiin toteutettavuuden ja kaupallistamisen sekä ympäristöhyötyjen näkökulmasta. Esimerkiksi Horisontti Eurooppa -puiteohjelman kautta komissio tukee autonomisen rahdinkäsittelypalvelun kehittämistä. Järjestelmä soveltuu tiettyihin kaupallisiin sovelluksiin, ja se pystyy tuottamaan yhdenmukaisen, luotettavan, kestävän, ennakoitavan ja täysin automaattisen palvelun. Etusijalla ovat kasvihuonekaasu- ja saastepäästöttömät ratkaisut⁷¹.

2.4. Houkuttelevampia ja kestävämpiä työpaikkoja sisävesiliikenteeseen

Sisävesialuksilla työskentelee noin 44 000 henkilöä, joista 60 prosenttia työskentelee tavaraliikenteen ja 40 prosenttia matkustajaliikenteen parissa. Kuten muutkin liikennemuodot, sisävesiliikenne kärsii heikosta houkuttelevuudesta erityisesti nuorten ja naisten keskuudessa. Epätyypilliset työskentelyolosuhteet ja tiedon puute näyttävät olevan pääasiallisia syitä⁷².

Komissio aikoo tukea työmarkkinarakennetta koskevan tiedon säännöllistä keräämistä ja levittämistä sisävesiliikenteen markkinoiden seurantatutkimuksen avulla⁷³. Tämän tiedon on tarkoitus auttaa jäsenvaltioita ryhtymään asianmukaisiin toimenpiteisiin pätevän henkilöstön puutteen torjumiseksi alalla ja niiden hallinnossa sekä kannustaa nuoria ja naisia hankkimaan sisävesiliikenteen alan ammattitutkinnon⁷⁴.

Monien alan työsopimusten rajat ylittävä luonne voi vaikeuttaa sovellettavien työlakien ja sosiaaliturvasääntöjen määrittämistä niin yritysten kuin työntekijöidenkin näkökulmasta. Monimutkaiset ja monilukuiset säännöt yhdessä niiden täytäntöönpanossa esiintyvien vääristymien ja tehottoman valvonnan kanssa voivat johtaa epävarmoihin työsuhteisiin. Sen lisäksi, että sisävesiliikenteeseen sovellettavia sääntöjä on selkeytettävä, on arvioitava myös sisävesiliikennealan oikeudellisia puitteita, erityisesti työaikasääntöjä ja sosiaaliturvaa⁷⁵ ja työntekijöiden lähettämistä koskevan lainsäädännön noudattamisen valvontaa. Lisäksi on selvitettävä, miten säännöt on käytännössä pantu täytäntöön jäsenvaltioissa. Tässä yhteydessä on tarpeen pohtia, miten saavutetaan parempi yhdenmukaisuus keskeisissä käsitteissä, jotka ovat avainasemassa varmistettaessa todellinen yhteys yritykset omistavien pienyrityksien ja työntekijöiden oikeuksien välillä. Tästä syystä komissio tekee markkinoille pääsyn tarkastelun arvioidakseen EU:n sosiaaliturvaa⁷⁶ ja lähetettyjä työntekijöitä⁷⁷ koskevat oikeudelliset puitteet alalla sekä tarkastelee tapoja tukea jäsenvaltioita asianmukaisen

⁶⁹ Digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevä foorumi : <https://www.dtlf.eu/>

⁷⁰ Asiaa koskevien asetusten ehtoja sovelletaan

⁷¹ Oleellinen päästöttömien laivojen kannalta, sillä niiden toimintasäde on pienempi kuin dieselalusten.

⁷² https://ec.europa.eu/transport/themes/social/studies/social_fi

⁷³ EU-markkinoiden seurantakeskus: <https://inland-navigation-market.org/>

⁷⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=3814&lang=fi>

⁷⁵ Arvioinnin laajuus rajoitettu lainsäädännön määrittämistä koskevaan poikkeussopimukseen, jota sovelletaan Reinin laivureihin ja joka on tehty sosiaaliturvajärjestelmien yhteensovittamisesta annetun asetuksen (EY) 883/2004 16 artiklan 1 kohdan nojalla.

⁷⁶ Arvioinnin laajuus rajoitettu lainsäädännön määrittämistä koskevaan poikkeussopimukseen, jota sovelletaan Reinin laivureihin ja joka on tehty sosiaaliturvajärjestelmien yhteensovittamisesta annetun asetuksen (EY) 883/2004 16 artiklan 1 kohdan nojalla.

⁷⁷ Lähetettyjä työntekijöitä koskeva direktiivi (96/71/EY) ja sen täytäntöönpanodirektiivi (2014/67/EU)

lainsäädännön täytäntöönpanon valvonnassa ja toimeenpanoviranomaisten välisen tiedonvaihdon tehostamisessa.

Rajat ylittävässä toiminnassa toimijoiden on myös täytettävä useita vaatimuksia turvallisen vesiliikenteen varmistamiseksi. Tämänhetkiset kansalliset miehistövaatimukset on suunniteltu edellisen sukupolven aluskantaa varten, eivätkä ne ota huomioon uusia teknologioita ja työskentelykäytäntöjä, jotka vaikuttavat työkuormaan aluksella. Ala tarvitsee⁷⁸ tulevaisuuteen suuntautuvat ja EU:n tasolla joustavat oikeudelliset puitteet, joissa määritetään miehistövaatimukset ja niiden tueksi luotettavat, tosiaikaiset ja digitaaliset valvontavalmiudet. Tällaisia digitaalisia välineitä voitaisiin käyttää myös valvottaessa sisävesiliikenteen työntekijöiden työaikajärjestelyjä koskevan direktiivin 2014/112/EU⁷⁹ noudattamista. Nämä aluksissa olevat digitaaliset välineet miehistöä ja aluksia koskevien tietojen tallentamista ja vaihtamista varten voisivat samalla parantaa sisävesiliikenteen markkinoiden toimintaa, minimoida hallinnollisen taakan ja parantaa sähköisten asiakirjojen/ratkaisujen käyttöönottoa ja hyväksyntää.

Lippulaivatoimi 7: Älykkäät ja joustavat EU:n säännöt miehistön palkkaamisesta

Komissio arvioi, edellyttääkö parempi yhdenmukaistaminen EU:n tasolla lainsäädäntöaloitteita miehistöä ja aluksia koskevien tietojen tallentamiseen ja vaihtamiseen aluksella käytettävistä digitaalisista välineistä sekä miehistön palkkaamista koskevista vaatimuksista.

Nykyisellä ja tulevalla työvoimalla on oltava oikeanlaiset taidot vihreän ja digitaalisen muutoksen, kyberturvallisuuden, synkromodaalisuuden sekä alusten ja infrastruktuurin automaation käsittelyyn. On kehitettävä elinikäisen oppimisen käytäntöjä, jotta uutta teknologiaa voidaan ottaa käyttöön sujuvasti ja turvallisesti. Alan digitalisaatio ja automaatio voivat myös luoda uusia mahdollisuuksia naisille. Innovatiivisten tulosten tuottaminen ja parhaiden käytäntöjen vaihtaminen edellyttävät, että kannustetaan osallistumaan valtioiden välisiin vaihto-ohjelmiin ja kehittämään alakohtaista osaamisyhteistyötä.

Siksi komissio kannustaa jäsenvaltioita ja toimialaa osallistumaan eurooppalaisten työmarkkinaosapuolten alakohtaiseen vuoropuheluun, jotta voidaan edistää Euroopan osaamisohjelman⁸⁰ toteuttamista kestävän kilpailukyvyn, sosiaalisen oikeudenmukaisuuden, tasavertaisten mahdollisuuksien ja selviytymis- ja palautumiskyvyn tueksi erityisesti luomalla elinikäisen oppimisen strategiaa ja osallistumalla aktiivisesti Euroopan ammattitaitoviikkoon. Lisäksi komissio valtuuttaa CESNI:n valmistelevaan vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön sekä ympäristöystävällisen ja tehokkaan alusten käytön (ekologisen vesiliikenteen) osaamisvaatimuksia koskevia normeja.

Tässä tiedonannossa kuvailtuihin toimintaperiaatteisiin liittyen komissio jatkaa yhteistyötä työmarkkinaosapuolten kanssa erityisesti sisävesiliikenteen alakohtaisen neuvottelukomitean kautta käytävän kohdennetun vuoropuhelun avulla.

3. RAHOITUS

Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa tunnustetaan tarve parantaa alan mahdollisuuksia saada rahoitusta. On arvioitu, että yksinomaan sisävesiväylien TEN-T-

⁷⁸ EBU, ESO, Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto (ETF) ja Aquapol.

⁷⁹ NEUVOSTON DIREKTIIVI 2014/112/EU, annettu 19 päivänä joulukuuta 2014, tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä.

⁸⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223#:~:text=The European Skills Agenda is a five-year,Pillar of Social Rights: access to... More>

ydinverkon täydentäminen maksaa noin 27 miljardia euroa⁸¹. Yksi keskeisistä haasteista alan nykyaikaistamisessa on kuitenkin taloudellisen tuen kasvattaminen siirtymälle kohti päästötöntä aluskantaa.

Lippulaivatoimi 8: Toimialan ja jäsenvaltioiden tukeminen siirtymässä kohti päästöttömiä aluksia

Tähän haasteeseen vastataan ehdottamalla tukea päästöttömien alusten ja niihin liittyvän lataus-/tankkausinfrastruktuurin ensimmäiseen käyttöönottoon vaihtoehtoisten polttoaineiden rahoitusta yhdistävän välineen kautta ja Verkkojen Eurooppa 2 -välineen vuosien 2021–2023 työohjelmasta. CEF 2 -rahoitusta voitaisiin mahdollisuuksien mukaan yhdistää muihin rahoituslähteisiin suuremman vaikutuksen aikaansaamiseksi. Lisäksi **komissio aikoo tukea⁸² sidosryhmien ja jäsenvaltioiden pyrkimyksiä perustaa rahasto, joka täydentää päästöttömien alusten käyttöönottoon liittyviä EU:n ja kansallisia rahoitusvälineitä⁸³**. Keskeistä on varmistaa mahdollisimman laajasti, että pienemmät alusliikenteen harjoittajat voivat yhdistää hankkeitaan saadakseen houkuttelevia rahoitusehtoja.

Euroopan elpymis- ja palautumistukivälineen⁸⁴ kokonaisbudjetti on 672,5 miljardia euroa, joten se voi hyödyttää kaikkia EU:n talouden aloja, mukaan lukien sisävesiliikennettä. Covid-19-kriisi vaikutti voimakkaasti myös sisävesiliikenteeseen. Siksi komissio on tukenut jäsenvaltioita, jotka ovat sisällyttäneet omiin elpymis- ja palautumissuunnitelmiinsa investointeja päästöttömään sisävesiliikenteeseen.

Verkkojen Eurooppa -välineen budjetti vuosille 2021–2027 on 21,8 miljardia euroa, jolla tuetaan yhteenliitetyn, multimodaalisen, kestävän, yhteentoimivan, älykkään ja turvallisen TEN-T-verkon valmistumista sekä sosiaalisen, taloudellisen, ympäristöllisen ja alueellisen koheesion vahvistamista unionissa⁸⁵. Ohjelma keskittyy vaikuttavalla tavalla sisävesiliikenteen TEN-T-infrastruktuurin modernisointiin esimerkiksi tukemalla jokitiedotuspalveluiden käyttöönottoa, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriverkkoa tai multimodaalisia alustoja TEN-T-verkon varrella olevissa sisämaasatamissa.

InvestEU-ohjelma ja erityisesti sen ”kestävän infrastruktuurin ikkuna” hyödyttävät 26,2 miljardin euron takauksella myös sisävesiliikennettä, myös pk-yrityksiä, edistämällä yksityisiä investointeja kestäväan liikenneinfrastruktuuriin ja päästöttömiin aluksiin. Päästökauppajärjestelmän tarkistamisen tuloksena vahvettu innovaatorahasto jatkaa vesiliikenteeseen liittyvien innovaatioiden ja tutkimuksen sekä päästöttömien alusten käyttöönoton kannustamista. Samalla tavoin Life-ohjelma jatkaa rahoitusmahdollisuuksien tarjoamista sisävesiväylille keskittyen erityisesti ilman ja veden laatuun⁸⁶, luonnon monimuotoisuuteen ja resurssitehokkuuden parantamiseen. Myös Horisontti Eurooppa -puiteohjelma tukee jatkossakin sisävesiliikenteen infrastruktuuria ja aluskantaa koskevia innovatiivisia hankkeita digitalisaatiossa ja hiilestä irtautumisessa.

Myös EU:n ilmastoluokitusjärjestelmää koskevassa delegoidussa säädöksessä⁸⁷ tunnustetaan vähähiilisten liikennemuotojen, kuten sisävesiliikenteen, mahdollisuudet osaltaan edistää

⁸¹ Arvioitu liikennekäytävien eurooppalaisten koordinaattoreiden työsuunnitelmissa.

⁸² H2020 CSA Platina III -hanke.

⁸³ Esimerkiksi mikä tahansa asianomaisten jäsenvaltioiden aloite, jossa käytetään yhteisön sisävesiliikenteen aluskapasiteettia koskevista toimintalinjoista sisävesiliikenteen edistämiseksi annetun asetuksen (EU) 718/1999 (sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 546/2014) nojalla luotua vararahastoa tähän tarkoitukseen.

⁸⁴ EU:n jäsenvaltiot ja Euroopan parlamentti hyväksyivät ennennäkemättömän elpymispaketin, jolla käynnistetään Euroopan talouden elpyminen. Siihen sisältyy 1,1 biljoonan euron paketti uudelle ohjelmakaudelle sekä 750 miljardia euroa uuteen NextGenerationEU-elpymisvälineeseen. Euroopan elpymis- ja palautumistukiväline on NextGenerationEU-välineen tukipilari.

⁸⁵ CEF:n/TEN-T:n puhtaan ilman tavoitteiden seurantamenetelmä on kehitetty, ja sen mukaan sisävesiliikenteelle liikennemuotona on osoitettu Rion tunnusmerkki 40 %

⁸⁶ Asetuksen (EU) 2016/1628 sisävesiliikennettä koskevien vaatimusten mukaisten alusten pilotti- ja demonstrointihankkeet ovat mahdollisia Life-ohjelman puitteissa, sillä ilmanlaatu on yksi ympäristöä koskevan Life-alaohjelman keskeisistä aiheista vuosina 2021–2027.

⁸⁷ Ilmastoluokitusjärjestelmää koskevan delegoidun säädöksen johdanto-osan 34 kappale

liikennemuutosiirtymää. Siksi komissio määrittää asianmukaiset tekniset seurantakriteerit niiden edellytysten määrittämiseksi, jolla sisävesiliikenteen yleinen infrastruktuuri osallistuu ilmastonmuutoksen hillintään, tavoitteenaan ohjata markkinatoimijoita investointipäätöksissä.

4. HALLINTO

EU:n sisävesiliikennealan kannalta olennaiset pääasialliset hallintorakenteet ovat Euroopan unioni, RNKK⁸⁸, Tonavan suojelukomissio⁸⁹ ja Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissio (UNECE)⁹⁰. Kansainväliset jokikomissiot, kuten RNKK ja Tonavan suojelukomissio, ovat jo yli sadan vuoden ajan mahdollistaneet vapaan vesiliikenteen omissa vesistöissään myös EU:n ulkopuolisten maiden kanssa⁹¹.

Hallinnon järjestely on monimutkainen, ja sen yksinkertaistaminen voisi johtaa EU:n politiikan parempaan yhdenmukaisuuteen ja vähentää hallinnollista taakkaa EU:n ja jäsenvaltioiden tasolla, mikä parantaisi alan tehokkuutta. **Euroopan komissio jatkaa yhteistyötä RNKK:n, Tonavan suojelukomission ja liikenneyhteisön pysyvän sihteeristön kanssa varmistaakseen soveltuviin tapauksiin EU:n politiikoiden ja näiden kansainvälisten organisaatioiden politiikoiden välisen koordinoinnin sekä ilmoittaakseen mahdollisesta tuesta Verkkojen Eurooppa -välineen kautta.**

Vuonna 2015 perustettu sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaava eurooppalainen komitea (CESNI)⁹² on auttanut sisämarkkinoita laatimalla teknisiä normeja aluksille ja miehistöille. **CESNI jatkaa teknisten normien laatimista**, mutta hallinnointijärjestelmää olisi edelleen käsiteltävä ja parannettava komission vuonna 2017 asettamissa eri jäsenmaiden ja sidosryhmien asiantuntijaryhmissä.

Komissio aikoo edelleen tukea CESNI:ä Verkkojen Eurooppa -välineen kautta yhdenmukaistettujen EU:n teknisten normien kehittämiseksi sisävesiliikenteelle.

Lisäksi yksi nykyisen komission kuudesta painopisteestä⁹³ on vahvempi EU maailmannäyttämöllä. Näin ollen komissio jatkaa yhteistyötään tärkeimpien yhteistyökumppaneidensa ja naapureidensa kanssa parantaakseen yhteyksiä, avatakseen uusia markkinatilaisuuksia ja edistääkseen korkeaa turvallisuuden tasoa kansainvälisten organisaatioiden avulla. Yhteistyö ja koordinaatio Länsi-Balkanin maiden kanssa liikenneyhteisön puitteissa sekä Ukrainan ja Moldovan kanssa on tärkeää toteutettaessa tätä ohjelmaa ja erityisesti yhteisten alueellisten markkinoiden yhteydessä.

5. PÄÄTELMÄT

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa sekä kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa määritetään selkeät tavoitteet sisävesiliikenteen roolin kasvattamiselle ja kaikkien liikennemuotojen kehittämiseksi kestävämmiksi EU:n ilmastoneutraaliutta ja saasteettomuutta koskevan tavoitteen mukaisesti. Tavoitteet kasvattaa merkittävästi sisävesiliikenteen

⁸⁸ RNKK on Euroopan vanhin makroalueellinen sisävesiliikenteen yhteistyöorganisaatio. Se päättää Reinin vesiliikennettä koskevista velvoittavista asetuksista, ja sen jäsenvaltiot ovat Belgia, Ranska, Saksa, Alankomaat ja Sveitsi. <https://ccr-zkr.org/> Tonavan suojelukomissio ja 11 valtiota (Itävalta, Bulgaria, Luxemburg, Unkari, Slovakia, Tšekki, Romania, Yhdistynyt kuningaskunta, Ukraina, Puola ja Serbia) ovat tarkkailijoita RNKK:ssa.

⁸⁹ Tonavan suojelukomissio antaa suosituksia, joilla varmistetaan vesiliikenteen turvallisuus sekä vapaan ja maksuttoman kulun Tonavalla kaikille toimijoille takaamaan pyrkivän Belgradin yleissopimuksen periaatteiden noudattaminen. Tonavan suojelukomission jäsenvaltiot ovat Itävalta, Bulgaria, Unkari, Saksa, Moldova, Venäjä, Romania, Serbia, Slovakia, Ukraina ja Kroatia. Euroopan komissio osallistuu tarkkailijana. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/>

⁹⁰ <https://unece.org/transport/inland-water-transport>

⁹¹ RNKK:n tapauksessa Sveitsi, Tonavan suojelukomission tapauksessa Ukraina, Moldova, Venäjä ja Serbia.

⁹² Sen jäseniä ovat RNKK:n jäsenet, EU:n jäsenvaltiot, muut kansainvälisten organisaatioiden edustajat ja Euroopan sisävesiliikenteen alan sidosryhmät

⁹³ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024_fi

kuljettamaa osuutta sisämaan tavaraliikenteestä ja parantaa sisävesiväylien kapasiteettia huomattavasti lähivuosina vaativat päättäväisiä toimia, jotka edellyttävät alan perustavanlaatuisia muutoksia. NAIADES III esittää toimintasuunnitelman, joka mahdollistaa tämän muutoksen ja alan vihreää ja digitaalista siirtymää koskevien tavoitteiden saavuttamisen siten, että voidaan samalla tarjota houkuttelevia ja kestäviä työpaikkoja. Komissio jatkaa tiivistä yhteistyötään jäsenvaltioiden, sidosryhmien ja sisävesiliikenteessä toimivien kansainvälisten organisaatioiden kanssa, jotta voidaan saavuttaa nämä kunnianhimoiset mutta alan kannalta välttämättömät tavoitteet ja edistää sen pitkän aikavälin kannattavuutta, kasvua ja kriisinsietokykyä.

LIITE: TOIMINTASUUNNITELMA

RAHTIKULJETUSTEN SIIRTÄMINEN ENTISTÄ ENEMMÄN SISÄVESIREITEILLE	
1. Jatkuva tuki innovatiiviselle infrastruktuurille ja käyttöönnotolle Horisontti Eurooppa - puiteohjelmasta ja Verkkojen Eurooppa -välineestä	Vuodesta 2021
2. TEN-T-asetuksen tarkistus – Sisävesiliikenteen vaatimukset ja koordinaattoreiden rooli	2021
3. Monialaisten digitaalisten tieto- ja käyttöjärjestelmien käyttöönotto vesienhoitoon ja vesiväylien hallintaan Verkkojen Eurooppa -välineen avulla.	Vuodesta 2022
4. Liikenteen varautumissuunnitelma(t) kriisien varalle	2022
5. Intermodaaliliikenteen sääntelykehiksen sekä yhdistetyistä kuljetuksista annetun direktiivin uudelleentarkastelu	2022
6. Toimijoiden ja alustojen ohjeistaminen kuljetusten hiilijalanjäljestä ja kestävien kuljetusvaihtoehtojen tarjoamisesta tiedottamiseksi käyttäjille	2023
7. Sisävesiliikenteen markkinoillepääsyä koskevan lainsäädännön tarkistaminen	2022
8. Sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetun direktiivin (EU) 2016/1629 arviointi	2022
TAVOITTEENA PÄÄSTÖTÖN SISÄVESILIIKENNE	
9. Terveet valtameret, meret sekä rannikko- ja sisävedet -missiosta ja päästötöntä vesiliikennettä koskevasta kumppanuudesta / vihreän vedyn kumppanuudesta johtuvat yksittäiset toimet	Vuodesta 2021
10. Verkkojen Eurooppa -välineen tuki päästöttömien sisävesialusten käyttöönottoon	Vuodesta 2021
11. H2020 Platina III -hankkeen tuki EU:n energiaindeksimenetelmän kehittämiseksi sisävesialusten hiili-intensiteettitasojen arvioimiseksi	2022
12. Arvioidaan menettely, jolla sallitaan poikkeuksia direktiivistä (EU) 2016/1629 päästöttömien alusten käytön kannustamiseksi EU:n vesiväylillä	2023
13. Vähähiilisten/päästöttömien alusten edistämistoimien tarpeen analysointi	2025
14. Rautatieliikenteen valtiontukia koskevien suuntaviivojen tarkistaminen – mahdollinen sisävesiliikenteen sisällyttäminen ja mahdollinen liikenteen yhteensovittamisen tuen ryhmäpoikkeus	Vuodesta 2021 vuoteen 2023
15. Ympäristönsuojelua ja energia-alaa koskevien valtiontukisuuntaviivojen sekä tutkimukseen, kehitykseen ja innovointiin myönnettävää valtiontukea koskevien puitteiden tarkistaminen	2021
16. Tekninen ohjausasiakirja infrastruktuurin ilmastokestävyyden varmistamiseksi ajanjaksolla 2021–2027	2021
17. Tutkimus sisävesisatamien ympäristöystävällisyyden parantamisen tueksi	2021
18. Vaihtoehtojen polttoaineiden infrastruktuuria koskevan direktiivin tarkistaminen ja toteutussuunnitelma rahoitusmahdollisuuksineen ja edellytyksineen	2021
19. Eurooppalaiselle standardointiorganisaatiolle pyyntö laatia yhdenmukaistettuja standardeja sisävesireittien ja sisämaasatamien vaihtoehtojen polttoaineiden infrastruktuurille	2021

20. Jatkuva tuki innovatiiviselle ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille ja käyttöönotolle Horisontti Eurooppa -puiteohjelmasta ja Verkkojen Eurooppa -välineestä	Vuodesta 2021
21. Jätteen vastaanottoinfrastruktuurin ja kaasunpoistolaitosten tarpeiden arviointi	2024
22. Multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamisesta annetun delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 tarkistaminen	2022
ÄLYKÄS SISÄVESILIIKENNE	
23. Yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista annetun direktiivin 2005/44/EY tarkistaminen	2022
24. Teknistä apua pysyvän toiminnallisen rakenteen perustamiseen keskitetylle yhteyspisteelle jokitiedotusjärjestelmään perustuvien käytävätiedotuspalveluiden tarjoamista varten	2024
25. Yhtenäinen ja käytännöllinen visio nykyisten liikenteeseen ja kuljetukseen liittyvien liiketoimintamallien ja -prosessien digitaalisesta muutoksesta	2023
26. CEF:n teknisen avunhanke vahvistamaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä sisävesiliikenteessä ja helpottamaan digitalisaatiovision toteuttamista	2023
27. Tuetaan Horisontti Eurooppa -puiteohjelmasta ja Verkkojen Eurooppa -välineestä kokonaisvaltaisten älykkäiden kuljetusratkaisujen kehittämistä, demonstrointia ja käyttöönottoa sisävesiliikenteen digitaaliseksi yhdentämiseksi synkromodaaliseen toimitusketjuun, mukaan lukien jokitiedotuspalvelu.	Vuodesta 2022
TAVOITTEENA HOUKUTTELEVAMMAT JA KESTÄVÄMMÄT TYÖPAIKAT SISÄVESILIIKENTEESSÄ	
28. Säännöllinen tiedottaminen työmarkkinarakenteesta sisävesiliikenteen markkinoiden seurantakeskuksen välityksellä	Vuodesta 2022
29. Sosiaalilainsäädännön arviointi markkinoille pääsyn toimivuustarkastuksen yhteydessä	2023
30. Ehdotetaan miehistöä ja aluksia koskevien tietojen tallentamiseen ja vaihtamiseen käytettäviä digitaalisia välineitä koskevia toimenpiteitä	2021
31. Ehdotetaan EU:n sisävesiliikenteen miehistön palkkaamiseen sovellettavia vaatimuksia koskevia toimenpiteitä	2024
32. Pyydetään vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön sekä ympäristöystävällisen ja tehokkaan alusten käytön (ekologisen vesiliikenteen) osaamisvaatimuksia koskevien normien laatimista	2022
RAHOITUS	
33. Tuetaan sidosryhmien ja jäsenvaltioiden pyrkimyksiä perustaa rahasto, joka täydentää EU:n ja kansallisia rahoitusvälineitä	2024
HALLINNOINTI	
34. Tuetaan CESNI:ä CEF:n teknisellä avulla sisävesiliikennettä koskevien teknisten normien laatimisessa	2022
35. Tuetaan tarvittaessa RNKK:ta ja Tonavan suojelukomissiota EU:n toimintaperiaatteiden ja kyseisten kansainvälisten organisaatioiden toimintaperiaatteiden välisen koordinoinnin varmistamisessa	Vuodesta 2022