



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 17.1.2006
KOM(2006) 6 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

OM FRÄMJANDE AV TRANSPORT PÅ INRE VATTENVÄGAR

”NAIADES”

—

Ett integrerat europeiskt åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar

{SEK(2006) 34}

MEDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

OM FRÄMJANDE AV TRANSPORT PÅ INRE VATTENVÄGAR

”NAIADES”

—

Ett integrerat europeiskt åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar

I. INLEDNING

Det finns mycket att förbättra i Europas godstransportsystem. Trafikstockningar, kapacitetsproblem och förseningar påverkar rörligheten och den ekonomiska konkurrenskraften och är skadliga för miljön och livskvaliteten. EU har åtagit sig att arbeta mot att föra över transporter till mindre energiintensiva, renare och säkrare transportsätt. Det är självklart att transport på inre vattenvägar (inland waterway transport – IWT) skall spela en mer framträdande roll för att nå dessa mål.

Det behövs konkreta åtgärder för att till fullo utnyttja den marknadspotential som inre vattenvägar har och för att göra användningen av dem mer attraktiva. Med tanke på att inre vattenvägar ofta är ett gränsöverskridande transportsätt behövs det åtgärder både på nationell nivå och på gemenskapsnivå.

I detta meddelande fastställs ett integrerat åtgärdsprogram. För att nå programmets mål uppmanar Europeiska kommissionen medlemsstaterna att spela en aktiv roll i genomförandet av åtgärdsprogrammet.

II. MÅLSÄTTNING

Att förbättra jämvikten i godstransportsystemet

Kommissionen anger i sin vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" ett antal mål för att säkerställa konkurrenskraft och hållbar rörlighet till 2010. Betydelsen av dessa mål betonades i Lissabonstrategin som syftar till ekonomisk tillväxt och skapande av arbetstillfällen samt vid rådets möte i Göteborg (2001) om en strategi för en hållbar utveckling.

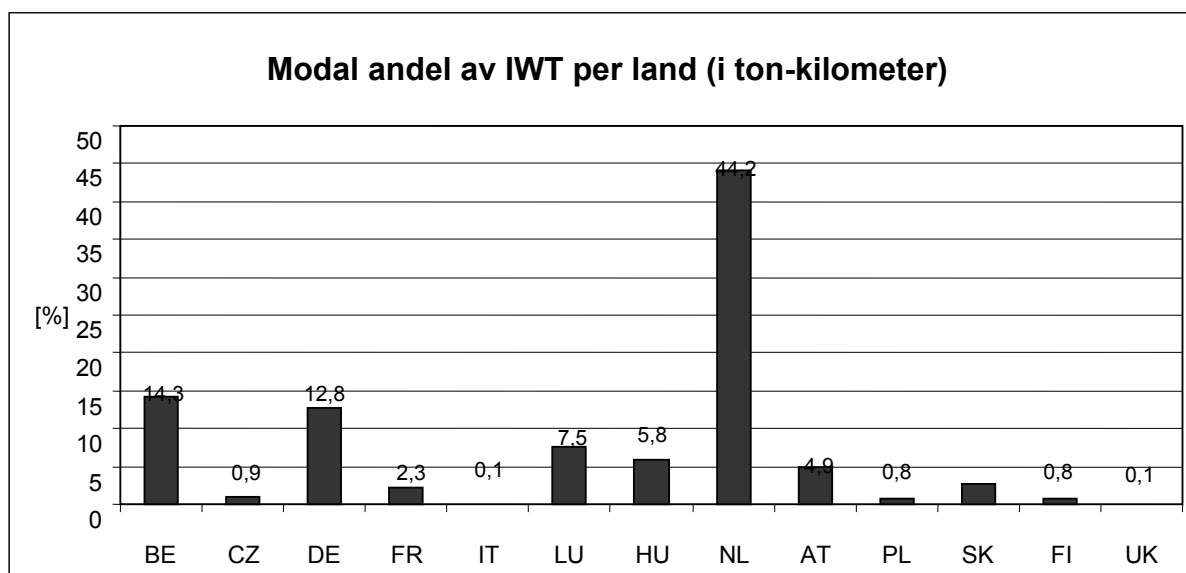
Till följd av en växande handel med utlandet och EU:s utvidgning mot Central- och Östeuropa förväntas godstransportvolymerna i Europa öka med cirka 30 % till 2015. De nuvarande transporttillväxtmönstren och det stora beroendet av vägtransporter har blivit synonymt med trafikstockningar och föroreningar och kostnaderna för dessa förväntas fördubblas och uppgå till 1 % av Europas årliga BNP år 2010.

Tillsammans med järnväg och närsjöfart kan transport på inre vattenvägar bidra till att göra transportsystemet hållbart, vilket rekommenderas i vitboken. Inom ramen för en liberaliserad marknad för inre vattenvägar har Europeiska kommissionen som mål att främja och stärka konkurrensläget för transporter på inre vattenvägar, särskilt genom att integrera dem på ett bättre sätt i de multimodala distributionskedjorna.

Tillväxtpotentialen för transport på inre vattenvägar

Traditionellt har transport på inre vattenvägar haft en stark ställning när det gäller bulktransport över långa avstånd. Under de två senaste årtiondena har transport på inre vattenvägar även framgångsrikt brutit sig in på nya marknader som inlandstransport av sjöfartscontainrar, där den årliga tillväxttakten varit tvåsiffrig. Dess inbrytning på marknaden för transport av styckegods över land och på marknaden för transport på korta avstånd öppnar också möjligheten till nya distributionslösningar vilket i hög grad uppfyller de moderna logistikkraven.

I en del regioner har transport på inre vattenvägar redan erövrat en marknadsandel på över 40 % (t.ex. i avrinningsområden för viktiga kusthamnar). Mellan 1997 och 2004 har man konstaterat imponerande tillväxtsiffror med en tillväxt för trafiken (i tonkilometer) i Belgien på över 50 % och i Frankrike på över 35 %. För närvarande utgörs sektorn av cirka 12 500 fartyg, vilket motsvarar lastkapaciteten hos 440 000 lastbilar. Transport på inre vattenvägar uppvisar de bästa resultaten i fråga om externa kostnader, främst när det gäller utsläpp och säkerhet (två och en halv gång bättre än vägtransporter), och har en mycket hög potentiell kapacitet. I dagsläget utnyttjas till exempel endast 10 % av kapaciteten på Donau. Marknadsandeln ligger på 6 %, medan enbart transporter på Mississippi har en marknadsandel på 12 % i USA.



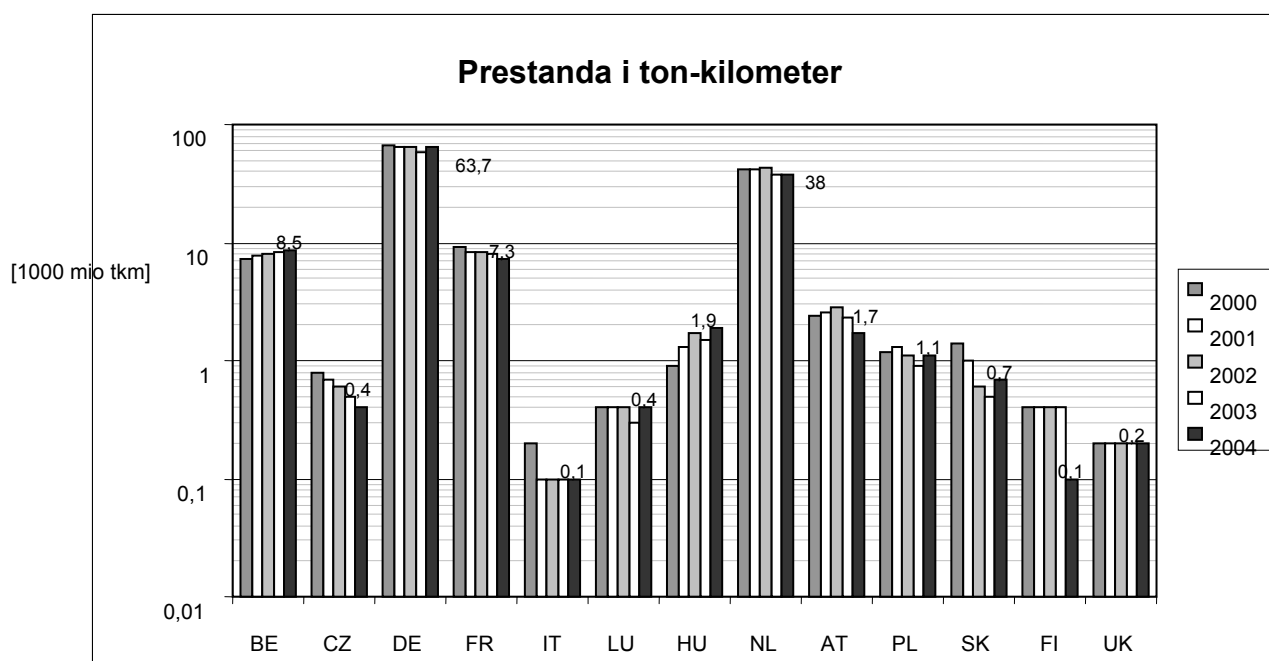
Att bidra till ekonomisk tillväxt och hållbarhet

En ökning av transporterna på inre vattenvägar kan leda till kraftigt minskade transportkostnader. Tillgängligheten på billiga transporttjänster på inre vattenvägar har visat sig vara en avgörande faktor när det gäller lokaliseringen av europeisk industri. Detta bidrar i hög grad till att bevara Europas sysselsättning inom industrisektorn. Bara i Tyskland är omkring 400 000 arbetstillfällen direkt eller indirekt beroende av sektorn för inre vattenvägar och företag som är knutna till denna sektor¹.

¹ Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlin, januari 2005.

Det finns en stor och ledig kapacitet i den europeiska infrastrukturen för vattenvägar. För att öka de volymer som transporteras på vatten är man oftast inte lika beroende av offentliga investeringar eller av att det finns land tillgängligt för infrastruktur som man är när det gäller andra transportsätt. Dessutom är transport på inre vattenvägar betydligt säkrare än andra transportsätt. I Nederländerna, där trafiken på inre vattenvägar är tätast i Europa, är antalet dödsolyckor nästan noll.

Inre vattenvägar har också visat sig vara det miljövänligaste transportsättet på land med totala externa kostnader som för närvarande beräknas uppgå till 10 euro per 1 000 tonkilometer (som jämförelse uppgår de till 35 euro för vägtransport och 15 euro för järnvägstransport)². Om den frakt som nu transporteras på inre vattenvägar skulle transporteras på vägar skulle utsläppen till luften i Europa vara minst 10 % högre.



De kommande utmaningarna

Med detta meddelande vill kommissionen stödja fördelarna med transport på inre vattenvägar och ta bort vissa hinder för utvecklingen. Såsom redan nämnts har inlandssjöfarten haft framgångar, men det återstår ett antal hinder som måste övervinnas om dess fulla potential skall realiseras.

Den fragmenterade marknadsstrukturen och kraftiga konkurrensen har lett till att återinvesteringskapaciteten blivit begränsad. Detta faktum, kombinerat med fartygens långa livslängder, gör att tröskeln för moderniseringen av fartygen är hög. Eftersom arbetsvillkoren ombord och karriärutsikterna kanske inte är lika attraktiva som inom andra områden råder det brist på kvalificerad arbetskraft inom sektorn. De offentliga myndigheterna och till och med transport- och logistikbranschen är ofta omedvetna om fördelarna med transport på inre vattenvägar. I lokal och regional planering tar man ofta inte hänsyn till detta transportsätt. Infrastrukturen för inre vattenvägar och omlastning hämmas fortfarande av ett begränsat antal

² KOM(2002) 54.

strategiska flaskhalsar och lider av eftersläpande underhåll. Byggprojekt kommer allt oftare i konflikt med miljöhänsyn. Den informations- och kommunikationsteknik som t.ex. används i flodinformationstjänsterna behöver utvecklas ytterligare.

Slutligen är den institutionella ramen för inlandssjöfarten i Europa fragmenterad. Detta leder till en ineffektiv användning av administrativa resurser och bristande politiskt intresse vilket till sist leder till ett komplicerat företagsklimat.

Behovet av samordnade åtgärder

Det är tydligt att det behövs samordnade ansträngningar på medellång och lång sikt av alla berörda aktörer, näringslivet, Europeiska gemenskapen, medlemsstaterna och andra ansvariga parter.

III. ÅTGÄRDSPROGRAM

Följande åtgärdsprogram har namnet ”NAIADES” vilket står för Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe³ (åtgärds- och utvecklingsprogram för inlandssjöfart och inre vattenvägar i Europa). Det baseras på en gedigen bedömning och omfattande samråd med medlemsstaterna och industrin⁴. Programmet fokuserar på följande fem inbördes oberoende strategiska områden för en omfattande strategi för transport på inre vattenvägar: Marknaden, Flottan, Arbetstillfällena och yrkesfärdigheter, Anseende, Infrastruktur. Programmet omfattar rekommendationer för åtgärder som Europeiska gemenskapen, medlemsstaterna och andra berörda parter skall vidta mellan 2006 och 2013. Dessa åtgärder kan klassificeras som lagstiftande åtgärder och samordnings- och stödåtgärder (se tillägg 1). Genomförandet av programmet skall utföras i nära samarbete med nationella och regionala myndigheter, flodkommissionerna samt det europeiska näringslivet.

1. MARKNADERNA

IWT-sektorn är traditionellt stark inom marknaden för bulktransport men har nu även framgångsrikt expanderat till de högvärderade containermarknaderna i Västeuropa. Även om den är lovande befinner sig utvecklingen på den kontinentala fraktmarknaden och på de central- och östeuropeiska fraktmarknaderna fortfarande på begynnelsestadiet. Nya marknadsnischer har utvecklats inom områdena avfall och återvinning, farligt gods och för transport av fordon och mycket stora frakter som inte går att dela upp samt för transport mellan flod och hav. Syftet är att verksamheten med tillförlitliga dörr-till-dörr-transporttjänster på inre vattenvägar skall expandera till dessa tillväxtmarknader samtidigt som transporterna på inre vattenvägar på ett bättre sätt integreras i transportlogistikkedjan.

Etablering av nya marknader

För att nya multimodala tjänster skall komma in på marknaden krävs stark synergi och en kritisk massa. Detta kräver ett nära samarbete med speditörer, rederier och hamnar. Svårigheter att få tillgång till kapital hindrar nya tjänster från att skapas.

³ Najaderna var sötvattennymfer i den grekiska mytologin. De styrde över floder, källor, sjöar och träsk.

⁴ Undersökningen ”Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe (PINE), september 2004, seminarium med intressenter den 25 februari 2005, offentligt samråd från och med den 15 juli till den 31 augusti 2005, samrådsmöten med intressenter och medlemsstaterna i september 2005.

Man bör leta efter lösningar för att underlätta nyetablering. Sådana lösningar bör underlätta samarbetet mellan olika transportsätt och underbygga allianser i sektorn.

Att uppmuntra entreprenörskap

Den tradition av entreprenörskap som finns inom IWT-sektorn bör utnyttjas fullt ut. Höga investeringskostnader och svårigheter med finansiering, beroende på sektorns splittrade karaktör (se tabellen i tillägg 2) hindrar sektorns expansion och förnyelse. För att locka nykomlingar och för att göra det möjligt för existerande företag att expandera behöver sektorn bättre tillgång till kapital, detta gäller särskilt för små och medelstora företag. Skatteincitament bör stimulera till att rörelsevinsten återinvesteras. Riktlinjer för statligt stöd skulle kunna ge medlemsstaterna en tydlig och förutsägbar ram för stöd på området. En utvidgning av de minimis-reglerna skulle också kunna vara ett alternativ inom ramen för den pågående översynen av reglerna för statligt stöd i transportsektorn.

Att förbättra den administrativa och rättsliga ramen

Den överordnade administrativa och rättsliga ramen bör stödja en lönsam IWT-sektor. De administrativa förfarandena bör följa Lissabonmålen och de bör bedömas med hänsyn till förenkling eller undanröjande av hinder och för att skapa lika konkurrensvillkor mellan medlemsstaterna och mellan transportsätten. Tack vare en bättre samordning mellan alla relevanta offentliga tjänster och strategier bör de nödvändiga formaliteterna förenklas.

Instrument	Ansvariga aktörer
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Riktlinjer för statligt stöd för stödsystem och de minimis-regler ▪ Stödprogram för att främja trafikomställningen och underlätta investeringar (inkl. forsknings- och skatteincitament) ▪ EU:s FoTU- och stödprogram (sjunde ramprogrammet, Marco Polo, CIP, INTERREG) ▪ Finansieringshandbok för transport på inre vattenvägar ▪ Administrativa kontaktpunkter och kontaktpunkter för transport på inre vattenvägar ▪ Identifiering av hinder i befintlig och ny europeisk och nationell lagstiftning ▪ Harmonisering av bemanningskraven, fartygs- och båtförartillstånd, dokumentation om kombinerade transporter, skadeståndsskyldighet och lastenheter (ILU) 	<p>EG</p> <p>MS</p> <p>EU/MS/industrin</p> <p>EG</p> <p>EG/MS</p> <p>EG/MS/industrin</p> <p>EG/EU</p>

EG: Europeiska kommissionen, EU: Europeiska unionen, MS: Medlemsstaterna

2. FLOTTAN

Inlandssjöfart är ett effektivt, säkert och miljövänligt transportsätt. En ökad användning av den överensstämmer med transport- och miljöpolitikens mål. Det behövs emellertid löpande investeringar i modernisering och innovation för att bevara försprånget i dessa områden.

Att förbättra IWT-sektorns logistiska effektivitet och miljö- och säkerhetsprestanda

Effektiv teknik leder oftast till högre logistisk effektivitet och lägre driftskostnader. Dessa kan uppnås genom målinriktade innovationer av flottan, t.ex. fartygsdesign, ytterligare automatisering inklusive informations- och kommunikationsteknik. Innovativa lösningar för drift och omlastning av stora och små fartyg bör undersökas och underlättas.

Införandet av teknik för att ytterligare minska bränsleförbrukningen och farliga utsläpp från nya och existerande fartyg, t.ex. hydrodynamik, förbättrad framdrivning, bränseleffektivitet och filtrering, kommer att göra det möjligt för inlandssjöfarten att upprätthålla sina höga standarder. Man bör också fortsätta med forskning i kommersiellt livskraftiga icke kolbaserade bränslen, t.ex. väteceller, och motorer med nollutsläpp. Användningen av biobränslen, framförallt biodiesel, bör undersökas⁵. Det bör också övervägas om fartygens design och standarder kan anpassas till förhållandena i särskilda floder.

Även om säkerhetsstatistiken för inlandssjöfart redan är utomordentligt god kan den förbättras ytterligare genom teknik ombord och på land (flodinformationstjänster), navigeringsutrustning, fartygsdesign, samt utbildning.

Innovation kan äga rum både genom att nya fartyg byggs (innovation på lång sikt) och att existerande fartyg renoveras (innovation på kort och medellång sikt). För att underlätta ett snabbt införande av ny teknik på marknaden bör de rättsliga ramarna för miljö- och säkerhetsstandarder (utsläpp från motorerna, bränslekvalitet, bortskaffande av avfall, transport av farliga varor) förstärkas. FoTU-verksamheten bör koncentreras på utvecklingen av renoveringskoncept som åtföljs av stödprogram (inklusive pilottester), skattemässiga incitament och utbildning. De möjligheter som erbjuds av den reservfond för transport på inre vattenvägar, som skapades genom rådets förordning (EG) nr 718/1999 och som finansieras av branschen, skulle också kunna granskas i syfte att förbättra användningen av den och för att undersöka möjligheten till fler finansieringskällor.

⁵ Jfr. Rådets direktiv 2003/30/EG.

Instrument	Ansvariga aktörer
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Riktlinjer för statligt stöd för stödsystem och de minimis-regler ▪ Stödprogram för att förbättra effektiviten, miljön och säkerhetsfrämjande teknik (inkl. forskning och skatteincitament) ▪ EU:s FoTU- och stödprogram (sjunde ramprogrammet, pilotprojekt för innovation inom sektorn) ▪ Europeiska reservfonden för transport på inre vattenvägar (förordning nr 718/1999) ▪ Finansieringshandbok för transport på inre vattenvägar ▪ Förbättringar i miljö- och säkerhetslagstiftningen (inkl. utsläpp från motorer och last, bortskaffande av avfall, bränslekvalitet, transport av farligt gods) 	<p>EG MS</p> <p>EU/MS/industrin</p> <p>EU/MS/industrin</p> <p>EG EU</p>

3. ARBETSTILLFÄLLEN OCH YRKESFÄRDIGHETER

Bristen på personal och entreprenörer har blivit ett stort problem. Under 1990-talet kunde detta delvis uppvägas av tekniska innovationer och ökad rörlighet för besättningsmedlemmar från länder i och utanför EU.

Att locka till sig arbetskraft

En central del av denna strategi måste vara att arbetsvillkoren och de sociala villkoren förbättras genom en konstruktiv social dialog på europeisk nivå. Fastställandet av EU-täckande krav på yrkeskvalifikationer genom ett ökat ömsesidigt erkännande av kvalifikationer, t.ex. genom den europeiska ramen för kvalifikationer (European Qualifications Framework – EQF), kommer att leda till ökad rörlighet för arbetskraften. Dessutom skulle rekryteringsinitiativ kunna skapa en medvetenhet även utanför sektorn om de arbets- och karriärmöjligheter som finns i inlandssjöfarten.

Att investera i mänskligt kapital

Ett fungerande utbildningssystem är ett grundläggande villkor för en sund och konkurrenskraftig arbetsmarknad. Förekomsten av utbildningsinstitutioner i sektorn måste säkerställas och deras läroplaner måste vara anpassade till de behov som finns inom ledning, teknik, språk och sjöfart. Kunskap om inlandssjöfart bör även finnas med i logistikutbildningsprogrammen. Användningen av moderna utbildningsverktyg som simulatorer för navigering i okända och kritiska områden måste föras in i läroplanen. Livslångt lärande bör uppmuntras.

Instrument	Ansvariga aktörer
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Den sociala dialogen inom sektorn (arbetsförhållanden, arbetstidsarrangemang, fastställande av yrkeskvalifikationskrav för hela EU, etc.) ▪ Rekryteringskampanjer ▪ Finansieringshandbok för transport på inre vattenvägar ▪ EU:s stöd för projekt inom utbildningsområdet (t.ex. gemenskapsutbildning eller FoTU-program – sjunde ramprogrammet) ▪ Europeiska socialfonden (ESF) ▪ Europeiska reservfonden för transport på inre vattenvägar ▪ Särskilda utbildningsprogram för de behov som finns inom IWT-sektorn ▪ Gemensamma ramar för utbildningsstandarder ▪ Harmonisering av bemanningskraven och båtförartillstånd 	<p>Arbetsmarknadens parter (Branschvisa dialogkommittén) EG/MS/industrin EG EU/industrin/ utbildningsinstitut</p> <p>EU/MS EU/MS/industrin EU/utbildningsinstitut EU/MS EU</p>

4. ANSEENDE

Inlandssjöfartssektorns anseende har inte hållit jämna steg med de logistiska och tekniska prestanda som uppnåtts. Den allmänna medvetenheten och kunskapen om sektorns faktiska potential vad gäller kvalitet och tillförlitlighet måste förbättras.

Att främja inlandssjöfarten som en framgångsrik affärspartner

Att förbättra bilden av inlandssjöfarten är ett gemensamt ansvar för industrin, politikerna och förvaltningarna på nationell och europeisk nivå. Marknadsfrämjande åtgärder som är riktade till logistikbeslutsfattare skulle kunna stödjas och samordnas för att skapa en konsekvent och positiv bild av transport på inre vattenvägar och för att bana vägen för ett transportsystem med förbättrad jämvikt.

Att inrätta och utvidga ett nätverk för att främja och utveckla de europeiska transportererna på inre vattenvägar

En del medlemsstater har inrättat marknadsfrämjande strukturer som tillhandahåller uppdaterad information till industrin om möjligheterna och som bidrar till utvecklingen av inlandssjöfarten. Inrättandet av center för främjande av närsjöfart tillsammans med utnämningen av nationella kontaktpunkter kommer att skapa smidiga kontaktytor mellan myndigheterna och näringslivet och göra det lättare att föra en resultatriktad politik. Detta kan bevisas genom att man jämför tillväxtstatistiken mellan länder som har och som saknar sådana strukturer. Ett Europatäckande nätverk med nationella center för främjande och utveckling bör inrättas eller utvidgas och det bör även göras i kandidatländerna och i de associerade länderna.

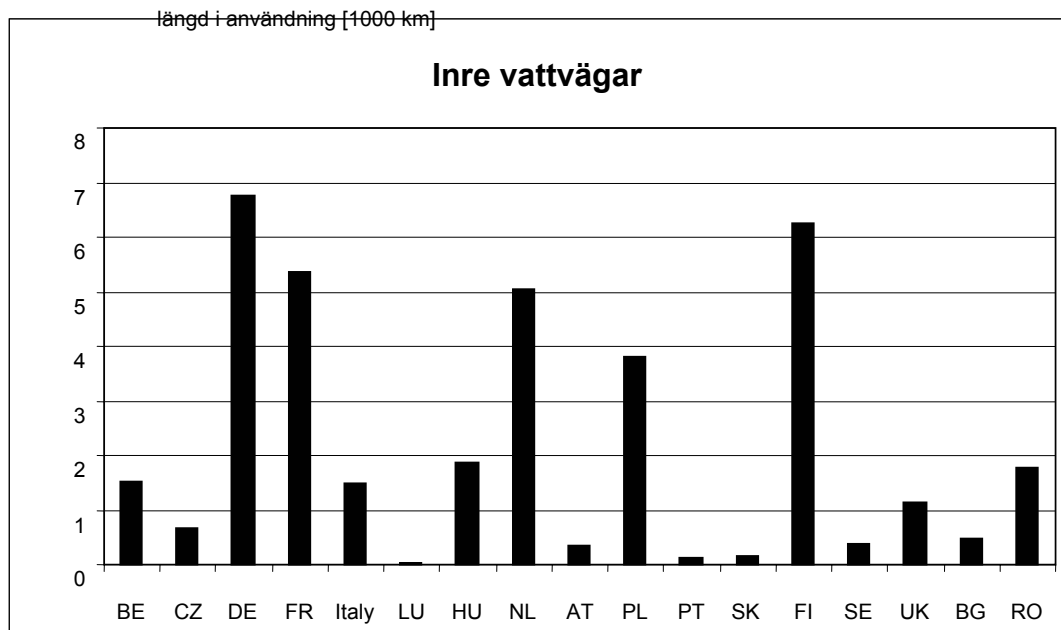
Att övervaka trender och utveckling inom IWT-marknaden

Det är nödvändigt för företag, beslutsfattare och myndigheter att ständigt observera de relevanta ekonomiska och sociala parametrarna för att de skall kunna förutse marknadstrender. Den aktuella statistiken är inte tillräckligt utförlig för detta ändamål. En förutsättning för varje observation av marknaden är att det finns jämförbara och kompatibla källdata tillgängliga. De nationella förvaltningarna bör uppmuntras att tillhandahålla sådan information. En uppdaterad EU-förordning om statistik över varor som transporteras på inre vattenvägar som för närvarande behandlas i lagstiftningsförfarandet kan bidra till detta mål. Ett europeiskt marknadsobservationssystem som omfattar Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR), Europeiska kommissionen och yrkesorganisationerna håller för närvarande på att inrättas och tids nog måste det utvärderas på nytt och anpassas. Detta system bör även omfatta ekonomiska och sociala parametrar.

Instrument	Ansvariga aktörer
<ul style="list-style-type: none">▪ Stödprogram för nationella organisationer för främjande och utveckling och för deras nätverk▪ Förordning om statistik för varutransport på inre vattenvägar▪ Observation av IWT-marknaden	EU/MS/industrin EU EG

5. INFRASTRUKTUR

Över 36 000 kilometer vattenvägar och hundratals inlandshamnar knyter samman många viktiga ekonomiska områden i Europa. Även om större delen av vattenvägsnätet har gott om ledig kapacitet hindrar flera flaskhalsar orsakade av begränsat djupgående, brohöjder och slussdimensioner vattenvägarna från att utnyttjas fullt ut, vilket leder till att konkurrenskraften för transport på inre vattenvägar minskar.



Att förbättra det multimodala nätet

En europeisk utvecklingsplan för förbättring och underhåll av vattenvägsinfrastrukturerna och omlastningsanläggningarna bör inledas för att göra transporten på de transeuropeiska vattenvägarna mer effektiv samtidigt som miljövillkoren uppfylls. En sådan plan bör innehålla riktlinjer för finansiering och skulle prioritera förbättring och underhåll av vattenvägsinfrastrukturen, omlastningsanläggningar, avskaffandet av flaskhalsar samtidigt som man förenar olika politiska mål, t.ex. på områdena transport, energi, miljöskydd och hållbar rörlighet. Planen bör följa riktlinjerna för TEN-T-nätet⁶, men även omfatta mindre nät. En europeisk samordnare kan underlätta genomförandet av planen.

En ram för infrastrukturavgifter för alla transportsätt, som skulle internalisera de externa kostnaderna för olyckor, luftföroreningar, buller och trafikstockningar, skulle kunna bidra till finansieringen. Om den tillämpas fullt ut på alla transportsätt bör en sådan ram dessutom leda till ökad användning av inre vattenvägar. Kommissionen kommer att inleda ett samrådsförfarande om infrastrukturavgifter.

Med tanke på den existerande eftersläpningen vad gäller utvecklingen av omlastningsanläggningar och tillgången till vattenvägar behövs det stöd, särskilt i de nya medlemsstaterna och anslutningsländerna. Stödet bör koncentreras till de växande marknadssegmenten. Det behövs också innovativa strategier och betydande investeringar för att man på ett bättre sätt skall kunna ta emot insjöfartyg i kusthamnar. För att säkerställa att det finns logistikanläggningar längs vattenvägarna behövs det fysisk planering och ekonomiska strategier på federal, regional och lokal nivå.

⁶ Jfr. Europaparlamentets och rådets beslut nr 884/2004/EG.

Att genomföra flodinformationstjänsterna

Genom flodinformationstjänsterna (River Information Services – RIS) stöds planeringen och förvaltningen av trafiken och transporterna. Dessa tjänster bidrar till effektivare och säkrare användning av vattenvägar, slussar, broar och terminaler genom att det elektroniska datautbytet och logistikoperationerna optimeras. Tjänsterna är av ovärderligt stöd för vattenvägsmyndigheterna för att uppfylla trafikförvaltningsuppgifterna och övervaka farligt gods och de kommersiella aktörerna kommer också att ha stor användning av dem. Flodinformationstjänsterna kommer att leda till ökad konkurrenskraft och förbättrad säkerhet och de behöver genomföras och ytterligare utvecklas på ett samordnat sätt i de transeuropeiska näten.

Instrument	Ansvariga aktörer
<ul style="list-style-type: none">▪ Europeiska utvecklingsplanen för förbättring och underhåll av vattenvägsinfrastrukturer och omlastningsanläggningar▪ Europeisk samordnare▪ TEN-T-finansiering för prioriterade projekt nr 18 och 30, andra projekt av gemensamt intresse, utveckling av hamnar och terminaler▪ RIS-direktiv och -projekt (TEN-T MIP)▪ EU:s FoTU- och stödprogram (sjunde ramprogrammet, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG)▪ Nationella finansieringssystem för förbättring och underhåll av infrastruktur▪ Ram för infrastrukturavgifter▪ Fysisk planering och högre prioritering av (åter-)utvecklingen av industrizoner nära vattenvägarna▪ Tvärvetenskaplig dialog på planerings- och projektnivå	EU/MS EG EU/MS EU/MS EU MS EU MS EG/MS

IV. MODERNISERING AV ORGANISATIONSSTRUKTUREN

I det föreslagna åtgärdsprogrammet planeras för olika åtgärder som harmonisering av regelverket, strategiskt främjande och särskilda stöd- och samordningsåtgärder. Programmet kan bara nå sin fulla potential om det genomförs på ett konsekvent sätt.

Den nuvarande organisationsstrukturen karaktäriseras emellertid av en fragmentering av resurser och insatser på olika nivåer. En befälhavare ställs inför parallella regler från europeiska och nationella lagstiftare, från CCNR och Donaukommissionen⁷. Resultatet är en allmän brist på effektivitet och politisk påverkan.

⁷ Centralkommissionen för Rhensjöfarten baseras på den ändrade Mannheimkonventionen från 1968. Medlemmar i kommissionen är Belgien, Frankrike, Tyskland, Nederländerna och Schweiz. Donaukommissionen baseras på Belgradkonventionen från 1948. Dess medlemmar är Tyskland, Österrike, Slovakien, Ungern, Kroatien, Serbien och Montenegro, Rumänien, Bulgarien, Moldavien, Ukraina och Ryssland.

Det råder enighet om att den nuvarande ramen måste moderniseras och det arbetet har redan inletts⁸. För att vara genomförbara bör eventuella förändringar å ena sidan respektera de nuvarande insatserna och å andra sidan erbjuda mervärde vad gäller effektivitet, legitimitet, politisk strategi och kostnadseffektivitet samt öka harmoniseringen av regelverket med ett europeiskt perspektiv. Alla ändringar bör ske med beaktande av befintliga åtagande enligt internationella avtal som har koppling till Rhen och Donau, samt andra vattenvägar, där medlemsstaterna och tredjeländer är signatärer. För närvarande diskuteras följande alternativ:

1. Att ytterligare **öka samarbetet** mellan de internationella flodkommissionerna och Europeiska kommissionen, vilket understöds i "Samförståndsavtalet" skulle bevara den existerande ramen och de existerande arbetsmetoderna, men det skulle kräva ett ökat samarbete mellan dessa organisationer.

Ett sådant samarbete kan redan skönjas inom området tekniska krav för fartyg. Andra områden undersöks för närvarande. Samarbetet upprätthåller dock den fragmenterade rättsliga grunden för transport på inre vattenvägar och de olika reglerna för olika geografiska områden inom den inre marknaden.

2. Genom **Europeiska gemenskapens anslutning till Rhen- och Donaukommissionerna**⁹ skulle gemenskapens deltagande i förhållande till dess nuvarande observatörsstatus stärkas. Hittills har det dock inte gått att nå politisk enighet om det alternativet. En sådan anslutning skulle på ett mer realistiskt sätt återspegla att gemenskapen redan har exklusiv behörighet på flera områden.
3. Inrättandet av en mellanstatlig **Panuropeisk organisation för inlandssjöfart** på grundval av en ny internationell konvention syftar till att alla europeiska länder och organisationer som är intresserade av transport på inre vattenvägar förenas i ett enda samordningsorgan.

Även om detta skulle öka den politiska uppmärksamheten för transport på inre vattenvägar och dess strategiska politiska profil så skulle problemen med att skapa samordnade regler kvarstå. Det skulle också innebära att det skapas en ny institutionell nivå utöver de existerande rättsliga ramarna, vilket kan ta lång tid, eftersom det skulle kräva att samtliga berörda parter signerar och ratificerar avtalet.

4. Ett annat alternativ skulle kunna utgöras av att man överlåter åt **gemenskapen** att ansvara för den strategiska utvecklingen av IWT i Europa. Bland dagens aktörer är gemenskapen den enda som har befogenhet att anta en enda uppsättning regler som omfattar hela unionen. Mot den bakgrunden kan gemenskapen utveckla en strategisk och heltäckande IWT-politik för den inre marknaden. EU:s marknad för inre vattenvägar har dock kopplingar till tredjeländer (Schweiz, Kroatien, Serbien och Montenegro, Rumänien, Bulgarien, Moldavien, Ukraina och Ryssland), vars intressen måste beaktas. Man måste också beakta att de internationella flodkommissionerna under årens lopp har samlat på sig viktiga expertkunskaper som bör utnyttjas.

⁸ Jfr. kommissionens rekommendation av den 1 augusti 2003 till rådet i syfte att bemyndiga kommissionen att inleda och genomföra förhandlingar om villkoren och arrangemangen för Europeiska gemenskapernas medlemskap i CCNR och Donaukommissionen, SEK(2003) 897. Rapport från EFIN-gruppen: A new institutional framework for the European Inland Navigation, oktober 2004.

⁹ I enlighet med vad kommissionen föreslog 2003 (se fotnot 8).

Med ytterligare diskussioner med berörda parter som underlag och mot bakgrund av hur genomförandet av det här åtgärdsprogrammet fortlöper, kommer kommissionen att lägga fram ett förslag för att stimulera moderniseringen av organisationen för transporter på inre vattenvägar.

V. SLUTSATS

För att transporten på inre vattenvägar fullständigt skall kunna utnyttja hela sin potential och för att den till fullo skall bidra till de transportpolitiska målen måste ett antal ramvillkor förbättras.

I detta meddelande fastställer kommissionen ett integrerat åtgärdsprogram med fokus på fem strategiska områden som är grundläggande för den fortsatta utvecklingen av IWT-sektorn. Dessa nyckelområden omfattas av överväganden om hur organisationsstrukturen skulle kunna moderniseras. En sådan modernisering anses nödvändig för att stödja genomförandet av programmet.

De olika aktiviteter och åtgärder som anges i programmet skall ytterligare utvecklas efter överläggningar i rådet och parlamentet. På grundval av detta skall kommissionen, om så är lämpligt, lägga fram lagstiftningsförslag och genomföra strategiåtgärderna. Samtliga förslag kommer att föregås av noggranna konsekvensbedömningar. Tidsramen för genomförandet av planen är perioden 2006-2013.

Enligt subsidiaritetsprincipen riktar sig programmet till alla nivåer som är ansvariga för transport på inre vattenvägar. Detta inbegriper industrin själv, inklusive de sociala parterna, de medlemsstater som ansvarar för infrastrukturnäten, Europeiska kommissionen och de andra institutionerna. I samarbete med dessa aktörer kommer kommissionen att regelbundet övervaka genomförandet av åtgärdsprogrammet.

Kommissionen uppmanar Europaparlamentet och rådet att godkänna detta meddelande och att stödja åtgärdsprogrammet.

Översikt över åtgärdsprogrammet
"NAIADES"

TILLÄGG 1

A. LAGSTIFTNINGSSINSTRUMENT

Harmonisering av <ul style="list-style-type: none"> tekniska krav för fartyg intermodala lastenheter (ILU) statistik på varor som transporteras på inre vattenvägar 	pågående 2006 2007
Riktlinjer för statligt stöd för stödordningar och eventuellt de minimis-regler för transport på inre vattenvägar	2007
Harmonisering av <ul style="list-style-type: none"> transport av farligt gods maskinutsläpp 	2007 2007
Stärka IWT:s ställning och normativa ramar	2008
Harmonisering av <ul style="list-style-type: none"> båtförartillstånd intermodal skadeståndsskyldighet bemanningskrav bortskaffande av avfall utbildningsstandarder intermodal dokumentation infrastrukturavgifter bränslekvalitet 	2008 2008 2009 2009 2009 2010 2013

B. STRATEGIINSTRUMENT

TEN-SAMORDNARE FÖR INRE VATTENVÄGAR	2006
Finansieringshandbok för IWT-branschen	2006/7
Identifiering av hinder i befintlig och ny europeisk och nationell lagstiftning	2006/7
Administrativa kontaktpunkter och kontaktpunkter för transport på inre vattenvägar	2006/7
Social dialog inom sektorn	2006/7
Observation av IWT-marknaden	2008
Europeisk utvecklingsplan för vattenvägsinfrastrukturer och omlastningsanläggningar	2009
Rekryteringskampanjer	
Fysisk planering med högre prioritet för att (åter-)utveckla industrizoner nära vattenvägar	
Tvärvetenskaplig dialog på projektnivå	

C. STÖDINSTRUMENT

Europeiska reservfonden för IWT	2007/8
Nationella stödprogram <ul style="list-style-type: none"> Främja trafikomställning och underlätta investeringar Effektivitets-, miljö- och säkerhetsteknik Främjande- och utvecklingsorganisationer Förbättring och underhåll av infrastruktur 	
Europeiska FoTU- och stödprogram <ul style="list-style-type: none"> Tjänster: Marco Polo, CIP, INTERREG, etc. Flottan: FoTU-program (FP 7), etc. Arbetsstillfällen och yrkesfärdigheter: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI, etc. Infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> TEN-T Prioriterade projekt 18&30 RIS (TEN-T MIP) PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, etc. 	2013

SV

SV

Transportföretag på inre vattenvägar

	2002			
	Land	Antal företag	Omsättning i miljoner euro	Antal anställda
1	Belgien*	235	163,1	735
2	Tjeckien			
3	Tyskland	1257	1690,7	11223
4	Frankrike	1176	476,7	
5	Italien	711	211,9	2959
6	Luxemburg	103	42,7	1212
7	Ungern	105	66,1	1920
8	Nederländerna	3510	1 374	9 207
9	Österrike	59	83	330
10	Polen			
11	Portugal	26	23,4	838
12	Slovenien	20	0,4	26
13	Slovakien			
14	Finland	85	21,6	252
15	Sverige	393	69,5	1 021
16	Förenade kungariket	217	165,5	1 921
	EU 25	7662	4 225,5	3 0909
	Bulgarien	12		
	Rumänien	102	77,8	4123

* 2001

Källa: Eurostat (ekonomisk verksamhet enligt NACE, rev. 1-klassificering).