

## Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Miljöanpassning av sjötransporter och transporter på inre vattenvägar"

(förberedande yttrande)

(2009/C 277/04)

Föredragande: **Anna BREDIMA**

I en skrivelse av den 3 november 2008 uppmanade kommissionen i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att utarbeta ett förberedande yttrande om

"Miljöanpassning av sjötransporter och transporter på inre vattenvägar".

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 15 april 2009. Föredragande: Anna BREDIMA.

Vid sin 453:e plenarsession den 13–14 maj 2009 (sammanträdet den 13 maj) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 182 röster för, 3 emot och 3 nedlagda röster.

### 1. Slutsatser

1.1 Detta förberedande yttrande handlar om hur miljön i haven och floderna kan göras "grönare" samtidigt som transportindustrins konkurrenskraft bevaras i linje med Lissabonstrategin. En "grönare" havs- och flodmiljö kan uppnås genom en helhetsinriktad politik som främjar "gröna" investeringar och skapar "gröna jobb". EESK vidhåller att grön ekonomi inte är någon lyx och välkomnar därför en sådan metod.

1.2 Sjöfarten är av central betydelse för globaliseringen eftersom den står för ca 90 % av transportererna inom världshandeln och EU:s utrikeshandel samt för 45 % av transportererna inom handeln inom EU (sett till volym). Inlandssjöfarten spelar en viktig roll för transportererna inom EU eftersom andelen flodtransporter står för 5,3 % av de totala landtransporterna inom EU. Båda transportsätten är konkurrenskraftiga, hållbara och miljövänliga.

1.3 EESK uppmanar kommissionen att göra en åtskillnad mellan dessa transportsätt i framtida remisser och att betrakta inlandssjöfarten som en form av inlandstransporter.

1.4 EESK anser sjötransporternas och inlandssjöfartens miljöprestanda bör jämföras med landtransporternas miljöprestanda och med de föreningar som härrör från landbaserade källor. Kommittén upprepar att unionens åtgärder mot miljöföreningar bör tillämpas på fritidsbåtar och om möjligt även på örlogsfartyg. Sådana åtgärder bör tillämpas på alla fartyg (oavsett flagg) och detta bör ske på ett så praktiskt och kostnadseffektivt sätt som möjligt. Åtgärderna måste även baseras på sunda miljövänliga, tekniska och samhällsekonomiska bedömningar.

1.5 Under det europeiska året för kreativitet och innovation (2009) anser EESK att EU bör bli ledande inom forskningen om miljövänlig teknik för fartygs och hamnars utformning och drift. Europeiska kommissionen bör undersöka kommersialiseringen av europeisk grön teknik i andra delar av världen. En extra fördel med detta initiativ kommer att vara att det skapar ökad sysselsättning inom EU ("gröna jobb"). Förnuftiga investeringar i grönare

system för fartyg, energieffektivitet och hamnar kommer att påskynda återhämtningen efter den globala finanskrisen.

1.6 För att uppnå bättre resultat förordar EESK en jämvikt mellan lagstiftning och initiativ från industrins sida. Kommittén uppmanar kommissionen att undersöka hur den kan dra fördel av bästa praxis på EU-nivå. Att "bli grön" för att bevara miljön är en bra affär och kan generera fler jobb. Det finns ingen motsättning mellan å ena sidan hållbara transporter till havs och på inre vattenvägar och å andra sidan lönsamhet.

1.7 EESK skulle kunna fungera som den officiella "förmedlaren" av ny grön politik till det organiserade civila samhället i Europa i syfte att bidra till utvecklingen av en "grön kultur". Kommittén kan bli det europeiska forum som ökar miljömedvetenheten hos det organiserade civila samhället. Tills vi lyckas åstadkomma "gröna fartyg", "grönt bränsle" och "gröna hamnar" bör vi ändra vårt sätt att tänka och agera i vardagen och ta större ekologiskt ansvar.

1.8 Sjöfarten och inlandssjöfarten anses vara de mest effektiva kommersiella transportsätten vad gäller koldioxidutsläpp. Om man främjar inlandssjöfarten kan det bidra till att EU:s viktigaste miljöpolitiska mål lättare uppnås. Ökad användning av detta transportsätt är en nyckelfaktor om transportsektorns koldioxidutsläpp ska kunna minskas.

1.9 För att man ska kunna hantera den ständigt växande världshandeln kommer sjötransporterna, och därmed även utsläppen från dessa transporter, att fortsätta att öka under den närmaste framtiden. Sjöfartens totala utsläpp kommer alltså att öka, men en betydande minskning kan ändå uppnås genom tekniska och operativa åtgärder.

1.10 När ett system för handel med utsläppsrätter övervägs för sjötransporter bör detta inte leda till att den europeiska sjöfartsindustrins konkurrenskraft på världsmarknaden påverkas negativt. Ett världsomfattande system skulle vara mycket effektivare än ett system inom gemenskapen eller något annat regionalt system för att minska den internationella sjöfartens koldioxidutsläpp.

1.11 Tillämpningen av ett system för handel med utsläppsrätter är avsevärt mer komplicerat inom sjöfarten än inom luftfarten, och detta gäller i synnerhet inom trampfarten. En koldioxidavgift (bunkerbränslen) eller någon annan form av avgift skulle kunna vara lika "effektiv" och mycket enklare att hantera inom sjöfarten om den tillämpas på internationell nivå.

1.12 En standardisering av utbildningen och fortbildningen för fartygsbesättningar i inlandssjöfart, genom införande av liknande standarder som de som gäller för sjötransporter, kommer att förbättra transporterna och i synnerhet transporterna av farligt gods.

## 2. Rekommendationer

2.1 Även om sjötransporter och transporter på inre vattenvägar är konkurrenskraftiga, hållbara och miljövänliga transportsätt bör kommissionen undersöka möjligheten till ytterligare förbättringar genom samverkans effekter mellan lagstiftningsåtgärder och initiativ från industrins sida.

2.2 EESK konstaterar att hamnarnas och kanalernas infrastruktur måste förbättras så att de kan ta emot större fartyg, trängseln i hamnarna kan elimineras och lossning och lastning kan snabbas upp.

2.3 Medlemsstaterna bör, både enskilt och kollektivt, vidta lämpliga åtgärder när det gäller beredskap, metoder och utrustning för att bemöta, bekämpa och mildra följderna av föroreningar i europeiska vatten.

2.4 EESK uppmanar kommissionen att studera miljöarbetet inom industrin och andra miljövänliga initiativ samt undersöka hur den kan dra fördel av bästa praxis för att minska luftföroreningar från fartyg inom EU.

2.5 Kommissionen uppmanas även att stödja industrin inom EU så att denna kan bli ledande inom forskningen om innovativ fartygs- och hamnteknik för att skapa framtidens "gröna fartyg" och "gröna hamnar".

2.6 EESK uppmanar kommissionen att undersöka kommersialiseringen av europeisk grön teknik i andra delar av världen. En extra fördel med detta initiativ är att det kommer att skapa ökad sysselsättning i EU-länderna ("gröna jobb").

2.7 EESK föreslår att logistiken förbättras med hjälp av kortare rutter, färre resor med tomma lastutrymmen/tankar (barlastresor) och anpassningar för att optimera fartygens ankomsttider i syfte att minska fartygsutsläppen.

2.8 EU måste stödja IMO:s arbete med att skapa ett världsomfattande regelverk för den internationella sjöfarten och hantera behovet av kapacitetssupplegning när flaggstaterna ska genomföra sina åtaganden.

2.9 De allra flesta olyckorna inom transportsektorn beror på den mänskliga faktorn. Besättningarnas välbefinnande ombord (levnads- och arbetsförhållanden) är av avgörande betydelse. Därför bör man arbeta för att införa en säkerhetskultur och en kollektiv anda av socialt ansvar.

2.10 Kvaliteten på marina bränslen inverkar på människors hälsa. EESK anser att det för de berörda industrierna bör ingå i företagens sociala ansvar att frivilligt vidta ytterligare åtgärder för att skydda miljön och förbättra livskvaliteten i samhället i stort.

2.11 Världens fartygsflotta med flytande naturgas (LNG) växer, något som innebär en stor utmaning eftersom välutbildade och behöriga befäl saknas för att sköta den. Bristen på kvalificerade befäl kräver insatser för att öka rekryteringen och höja utbildningsnivån.

2.12 Verksamhet och olyckor på öppet hav kan påverka europeiska vatten. EESK föreslår att man använder Europeiska sjösäkerhetsbyråns (EMSA) tjänst för beredskap för och insatser vid förorening, dess tjänst för tillhandahållande av insatsberedda oljesaneringsfartyg och dess satellitkontrollsystem och övervakningstjänst. Dessa tjänster ger bättre möjligheter till upptäckt, omedelbart ingripande och uppföljningsåtgärder. Genom att tilldela EMSA tillräckliga medel utökas byråns samordningskapacitet.

2.13 Rekryterings-, utbildnings- och fortbildningsprogram för besättningar i inlandssjöfarten, särskilt vad gäller transporter av farligt gods, bör tas fram för att locka ungdomar och bevara den kompetens som behövs inom sektorn.

## 3. Inledning

3.1 Detta förberedande yttrande utgår från en tvådelad frågeställning: Hur ska man kunna förbättra miljön i både hav och floder och samtidigt bevara transportindustrins konkurrenskraft? Frågan ställs mot bakgrund av kommissionens meddelanden "Grönare transporter" <sup>(1)</sup> och "En strategi för att internalisera externa kostnader" <sup>(2)</sup>. Paketet innehåller en strategi som har till syfte att se till att transportpriserna bättre återspeglar de faktiska kostnaderna för samhället, så att miljöskador och trafikstockningar successivt kan minskas på ett sätt som ökar transporterens effektivitet och skapar ett uppsving för hela ekonomin. EESK välkomnar dessa initiativ, som stöder den miljömässiga dimensionen i linje med Lissabon- och Göteborgstrategierna.

3.2 För inlandssjöfarten innebär strategin att de externa kostnaderna ska internaliseras. När det gäller sjöfarten – där internaliseringsprocessen ännu inte har påbörjats – åläggs Europeiska kommissionen att agera år 2009 om Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) då ännu inte har samtyckt till konkreta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser. För sjöfarten kommer strategin att tas fram i linje med den nya integrerade havspolitik för EU.

<sup>(1)</sup> KOM(2008) 433 slutlig, SEK(2008) 2206.

<sup>(2)</sup> KOM(2008) 435 slutlig.

3.3 Europaparlamentet och Europeiska rådet har betonat vikten av en hållbar transportpolitik, särskilt vad gäller arbetet med att bekämpa klimatförändringarna. De vidhåller att transportsektorn måste bidra till arbetet med att minska växthusgaserna.

3.4 EESK påpekar att sjöfarten, inklusive närsjöfarten, är ett transportsätt som bör ses helt separat från inre vattenvägar utifrån ett ekonomiskt, socialt, tekniskt och nautiskt perspektiv. Det finns stora och avgörande skillnader mellan de marknader inom vilka dessa transportsätt används, de sociala regler och förhållanden som gäller för dem, vikt- och motordimensioner, lastkapacitet, farleder och vattenvägarnas struktur. Sjötransporter och flygtransporter är klart globala transportsätt, medan inre vattenvägar på den europeiska kontinenten generellt sett kategoriseras som s.k. inlandstransporter, vilket även inbegriper europeiska väg- och järnvägstransporter<sup>(3)</sup>. EESK uppmanar därför kommissionen att göra en åtskillnad mellan de olika transportsätten i dokument och remisser och att betrakta inlandssjöfart som en form av inlandstransporter.

#### 4. Klimatförändringarna

4.1 Den globala uppvärmningen, luftföroreningarnas inverkan på människors hälsa och världens begränsade oljetillgångar utgör de största incitamenten för EU:s politik för att göra transportsektorn mindre beroende av fossila bränslen. Förbrukningen av fossila bränslen leder till utsläpp av koldioxid (CO<sub>2</sub>) som är den dominerade växthusgasen, och därför fokuserar dagens miljöpolitik nästan enbart på insatser som ska minska koldioxidutsläppen. Den viktigaste växthusgasen förutom koldioxid är emellertid metan (CH<sub>4</sub>) som uppstår inom animaliesektorn.

4.2 EESK anser att sjötransporternas och inlandssjöfartens miljöprestanda bör jämföras med landtransporternas miljöprestanda och med de föroreningar som härrör från landbaserade källor. Kommittén upprepar<sup>(4)</sup> att det krävs ett helhetsperspektiv där man beaktar de tekniska möjligheterna att minska utsläpp, behovet av innovationsfrämjande åtgärder, situationen för världshandelsökonomi och vikten av att undvika negativa effekter av de ökade koldioxidutsläpp som blir följderna när andra föroreningar minskas, d.v.s. se till att minimera oavsiktliga resultat till följd av olika politiska åtgärder.

4.3 Åtgärderna för att minska utsläpp från sjötransporter och transporter på inre vattenvägar bör vara praktiska, kostnadseffektiva och kunna tillämpas på alla fartyg (oavsett flagg), inklusive fritidsbåtar och om möjligt även krigsfartyg<sup>(5)</sup>. De måste även baseras på sunda miljövänliga, tekniska och samhällsekonomiska bedömningar. Dessutom kan lagstiftning som har till syfte att minska växthusgasutsläppen marginellt, men som innebär stora

kostnader, mycket väl leda till en omställning mot andra mindre miljövänliga transportsätt. Detta skulle få en negativ inverkan på hela den globala uppvärmningen.

4.4 En aspekt av den gröna politiken som ofta förbigås är dess ekonomiska fördelar. Den "gröna ekonomin" är verkligen ett av sätten att ta sig ur världskrisen. En växande grön ekonomi genererar nya sysselsättningsmöjligheter<sup>(6)</sup>. Kommissionsledamot Stavros Dimas har hävdad att "gröna investeringar" kommer att generera två miljoner jobb i EU under de kommande tio åren. En "grön ekonomi" är alltså ingen lyx.

4.5 Koldioxidutsläpp från sjötransporter och transporter på inre vattenvägar kan minskas ännu mer, men en sådan minskning skulle endast vara marginell eftersom varor måste transporteras oavsett extra kostnader, som konsumenten ändå får stå för.

#### 5. "Grönare" sjötransporter

5.1 Ekonomiernas ökade industrialisering och liberalisering har gjort att världshandeln och efterfrågan på konsumtionsvaror ökat. I EU:s handlingsplan för en havspolitik<sup>(7)</sup> betonas särskilt att sjötransporter är ett konkurrenskraftigt, hållbart och miljövänligt transportsätt.

5.2 Sjöfartens miljöpåverkan har minskat kontinuerligt under flera år. Driftsrelaterade utsläpp har reducerats till försumbara utsläppsmängder. Betydande förbättringar vad gäller fartygens motoreffektivitet och skrovdessign har lett till minskade utsläpp och ökad bränsleeffektivitet. Sjöfartens andel av de globala koldioxidutsläppen är liten (2,7 %) med tanke på den volym gods som fraktas med fartyg<sup>(8)</sup>.

5.3 Den smältande havsisen i Arktis öppnar gradvis möjligheten att navigera längs farleder genom arktiska vatten<sup>(9)</sup>. Kortare resor från Europa till Stilla havet kommer att spara energi och leda till minskade utsläpp. Den arktiska sjöfartsledens betydelse betonades i EESK:s yttrande "En integrerad havspolitik för Europeiska unionen"<sup>(10)</sup>. Samtidigt finns det ett växande behov av att skydda och bevara denna havsmiljö i samförstånd med befolkningen och att förbättra regionens multilaterala styre. Utredningen av nya sjöfartsleder i området bör vara återhållsam tills FN:s miljökonsekvensanalys har slutförts. EESK föreslår att man på kort och medellång sikt betraktar detta område som ett naturskyddsområde. Därför vore det klokt om EU och FN eftersträvar jämvikt mellan de olika parametrarna för denna nya rutt. Ytterligare fördelar förväntas genom den utvidgning av Panamakanalen som beräknas vara genomförd år 2015.

(3) Begreppet "vattenburen", som kan användas för båda transportsätten, syftar endast på det medel med vilket transporter görs. Det betecknar inte transportsättet och de miljöpolitiska följderna. Att GD Energi och transport har inkluderat väg- och järnvägstransporter, men inte inre vattenvägar, under rubriken inlandstransporter ändrar inte detta faktum.

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

(5) Se fotnot 4.

(6) FN:s miljöprogramms rapport om gröna jobb, Green Job.

(7) SEK(2007) 1278.

(8) IMO:s studie "Updated 2000 Study on Greenhouse Gas Emissions from Ships".

(9) KOM(2008) 763.

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

5.4 Sjötransporter är starkt reglerade av mer än 25 viktiga internationella konventioner och koder. Marpol73/78 är den viktigaste internationella konventionen och behandlar förebyggande av havsföroreningar som avsiktligt eller oavsiktligt orsakas av fartyg<sup>(11)</sup>. Sjötransporterna regleras även av en omfattande EU-lagstiftning, i synnerhet Erika I- och Erika II-paketet och det tredje lagstiftningspaketet för sjöfartssäkerhet (2009). Lagstiftningen har i hög grad förbättrat sjösäkerheten, kontrollen av utsläpp och insatserna för att förhindra och mildra följderna av eventuella olyckor.

5.5 Genom Marpolkonventionens nyligen reviderade bilaga VI om begränsning av luftföroreningar från fartyg införs striktare gränser för svaveloxid- (SO<sub>x</sub>), partikel- och kväveoxidutsläpp (NO<sub>x</sub>). Fartygens koldioxidutsläpp kan minska betydligt med hjälp av tekniska och operativa åtgärder. Åtskilliga av dessa åtgärder kan endast tillämpas på frivillig väg. Hastighetsminskning (s.k. slow steaming) är den mest effektiva åtgärden med omedelbar verkan. Genomförandet av denna åtgärd kommer emellertid att styras av handelns efterfrågan.

5.6 EESK anser att bättre resultat kan uppnås genom en avvägd kombination av lagstiftning och initiativ från industrins sida, t.ex. de nyskapande målen för den grekiska organisationen Helmepea (Hellenic Marine Environment Protection Association)<sup>(12)</sup>, "Poseidon Challenge Award"<sup>(13)</sup>, "Floating Forest"<sup>(14)</sup> och "Green Award Foundation"<sup>(15)</sup>.

5.7 När man överväger ett system för handel med utsläppsrätter för sjötransporter, bör man se till att den europeiska sjöfartsindustrins konkurrenskraft på världsmarknaden inte påverkas negativt, eftersom detta skulle strida mot Lissabonagendan. Innan man fattar beslut i frågan måste kommissionen klart och tydligt besvara följande frågor: Hur kommer miljön att gynnas om ett sådant system införs för den internationella sjöfarten, och hur kommer systemet att fungera i praktiken i en så internationell industri som sjöfartsindustrin? Mot bakgrund av detta skulle ett världsomfattande system under IMO vara betydligt effektivare än ett system inom gemenskapen eller något annat regionalt system för att minska sjöfartens koldioxidutsläpp.

5.8 Det finns ett starkt politiskt tryck på att sjöfarten ska införlivas med gemenskapens system för handel med utsläppsrätter från och med 2013. Det är emellertid betydligt mer komplicerat att tillämpa ett sådant system inom sjöfarten – i synnerhet trampfarten – än inom luftfarten, eftersom de praktiska omständigheterna beträffande den internationella sjöfartshandeln gör det

mycket svårt att utföra beräkningarna för ett sådant system. Verksamheten inom den internationella sjöfarten går huvudsakligen ut på att frakta gods enligt globala handelsmönster som ständigt förändras. Merparten av EU-fartygens lastnings- och lossningshamnar ligger utanför EU och fastställs av befraktaren. Fartygen är inte enhetliga, varför det är mycket svårt att fastställa riktmärken. Sjöfarten kännetecknas av många små företag, vilket gör att ett system för handel med utsläppsrätter skulle medföra en mycket stor administrativ börda. Många fartyg inom trampsektorn, som utgör merparten av sjöfarten, besöker EU endast då och då. Tankning av fartygen under resorna kan ske i hamnar utanför EU och bränslekonsumtionen mellan hamnarna grundar sig enbart på en uppskattning. Detta innebär att många olika länder skulle vara involverade i tilldelningen av utsläppsrätter inom ramen för systemet för handel med utsläppsrätter, t.ex. fartygsägarens, fartygsoperatörens, befraktarens, lastägarens och lastmottagarens hemland. Dessutom skulle ett europeiskt system för handel med utsläppsrätter inom sjöfarten behöva tillämpas på alla fartyg som besöker EU-hamnar, med en reell möjlighet för vedergällningsåtgärder från länder utanför EU som inte tillämpar utsläppsrättsystemet för fartyg under landets flagg.

5.9 En koldioxidavgift (bunkerbränslen) eller någon annan form av avgift skulle kunna vara lika "effektiv" och mycket enklare att hantera inom sjöfarten. Dessutom skulle det bli lättare att kontrollera att de medel som tas in verkligen investeras i "gröna" initiativ.

5.10 Under den närmaste framtiden kommer fartygens framdrivningssystem fortfarande i huvudsak att fungera med kolbaseade bränslen. Gas kommer att användas i större utsträckning som ett alternativt bränsle när infrastruktur för gasdistribution blir tillgänglig. I genomförbarhetsstudier för bränsleceller som drivs med naturgas rapporteras om betydande reduktioner av koldioxidutsläppen. Vidare kommer framtida arbete inom IMO att fokusera på en minskning av det buller som fartygen orsakar.

5.11 Det är osannolikt att tillräckligt hållbara biobränslen kommer att bli tillgängliga för sjöfarten eller att bindning och lagring av väte och koldioxid kommer att få någon större inverkan på sjöfarten under de kommande tjugo åren. Vindteknik, t.ex. Skysails, och solenergi kommer inte att driva fartygen på egen hand, men kan komplettera motorerna. Om landström (s.k. cold ironing) används blir driften miljövänligare för fartyg i hamn. Atomdrift, som kräver en särskild infrastruktur för nödåtgärder, är inte ett genomförbart alternativ för handelsfartyg.

## 6. "Grönare" inlandssjöfart

6.1 Inlandssjöfarten spelar en inte försumbar roll för transporter inom EU eftersom andelen flodtransporter står för 5,3 % av de totala landtransporterna inom EU, och i vissa områden med större vattenvägar omfattar över 40 % av dessa transporter. Det är ett pålitligt, kostnadseffektivt, säkert och energieffektivt transportsätt. Att främja transporter på inre vattenvägar kan bidra till uppnåendet av EU:s viktigaste miljöpolitiska mål. Ökad användning av detta transportsätt är en nyckelfaktor om transportsektorns koldioxidutsläpp ska kunna minskas. Detta går hand i hand med EU:s politik för att hantera frågan om överbelastade vägar.

(11) Föreningar från fartyg kommer att kunna förhindras ännu bättre när de nya internationella konventionerna om antifoulingssystem, ballastvatten, bortskaffande av vrak, bunkrar och återvinning av fartyg (vilka antas år 2009) genomförs.

(12) Helmepea, som upprättades år 1981, stod modell för Cymepa, Turmepa, Ausmepa, Namepa, Ukrmepa, Urumepa och Intermepea.

(13) Instiftat av International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) år 2005.

(14) Grundad i Storbritannien, info@flyingforest.org.

(15) Instiftat i Nederländerna, www.greenaward.org.



6.2 Inlandssjöfarten har av tradition varit reglerad av de bestämmelser som fastställs av Centralkommissionen för Rhensjöfarten (CCNR), som har infört stränga tekniska normer och säkerhetsnormer. Lagstiftning som baseras på Mannheimkonventionen tillämpas i strandstaterna vid Rhen. Den innehåller bestämmelser om säkerhet, ansvarighet och förebyggande av föroreningar. Tack vare dessa stränga normer kännetecknas inlandssjöfarten av en mycket enhetlig kvalitets- och säkerhetsnivå vad gäller fartygsutrustning och fartygsbesättnings utbildning. Genom direktiv 2006/87/EG införde EU nyligen omfattande tekniska och operativa krav för fartyg i inlandssjöfart på grundval av bestämmelserna i Mannheimkonventionen.

6.3 EU:s lagstiftning <sup>(16)</sup> fastställer utsläppsbegränsningar vad gäller bränslekvaliteten för fartyg i inlandssjöfart. Europeiska kommissionens förslag <sup>(17)</sup> om svavelhalten i bränsle har till syfte att minska svavelhaltiga utsläpp från fartyg i både sjöfart och inlandssjöfart. Inlandssjöfarten var positiv till att i ett steg minska svavelhalten i bränsle från 1 000 ppm till 10 ppm. Europaparlamentet godkände nyligen detta förslag från inlandssjöfartssektorn och beslutade att i ett steg sänka svavelinnehållet till 10 ppm från och med 2011. I en inte alltför avlägsen framtid kan inlandssjöfarten gynnas genom nollutsläppssystem, t.ex. bränsleceller. Konkreta exempel på detta är den nya flodpråmen "CompoCaNord", det nybyggda tankfartyget Futura i Tyskland och den nederländska vätehybridbogseraren med nära nollutsläpp. Dessutom reglerar ny lagstiftning <sup>(18)</sup> transporter av farligt gods på vägar, järnvägar och inre vattenvägar inom och mellan medlemsstater.

6.4 Den senaste EU-utvidgningen har utvidgat transportnätet för inre vattenvägar från Nordsjön till Svarta havet genom förbindelsen mellan Rhen och Donau. Europas inre vattenvägar skapar

stora möjligheter för pålitliga godstransporter och kan med fördel jämföras med andra transportsätt som ofta ställs inför förorenings- och kapacitetsproblem.

6.5 Det skulle vara orealistiskt att hantera inlandssjöfarten på samma sätt som nationella angelägenheter som kan regleras genom nationell eller regional lagstiftning. Fartyg i inlandssjöfart under kroatisk, ukrainsk, serbisk och moldavisk flagg seglar redan på floder och kanaler inom EU. Liberaliseringen av de ryska flodtransporterna och europeiska operatörers tillträde till dessa och vice versa kommer även att ge EU:s inlandssjöfart en internationell dimension.

6.6 En av de allra viktigaste förutsättningarna och utmaningarna för inlandssjöfartens tillförlitlighet är att den fysiska infrastrukturen förbättras så att flaskhalsar tas bort och nödvändigt underhåll genomförs. EESK erinrar om sitt föregående yttrande <sup>(19)</sup> och hoppas att insatser under projektet Naiades <sup>(20)</sup> kommer att vitalisera inlandssjöfarten och göra det möjligt att finansiera olika projekt för att utveckla infrastrukturen.

6.7 Vid internaliseringen av externa kostnader bör inlandssjöfarten, som är en transportform som tillämpas i relativt liten utsträckning, inte vara en föregångare. Alla politiska insatser för att införa en koldioxidavgift för inlandssjöfarten kommer att stöta på rättsliga hinder eftersom inga avgifter får tillämpas på Rhen enligt Mannheimkonventionen (1868). I praktiken sker 80 % av dagens inlandssjöfart i Rhenbäckenet. EESK konstaterar att den bristande överensstämmelsen mellan de rättsliga bestämmelserna i Rhen- och Donaukonventionerna skapar problem när det gäller miljölagstiftningen för Donau. Kommittén föreslår att EU ökar sina ansträngningar att skapa framtida enhetliga regler (på de miljömässiga, sociala och tekniska områdena) för att underlätta inlandssjöfarten.

Bryssel den 13 maj 2009

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande  
Mario SEPI

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

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

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

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

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