



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.6.2021
COM(2021) 324 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

NAIADES III:

Främja framtidssäkrad transport på EU:s inre vattenvägar

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

Naiades III:

Främja framtidssäkrad transport på EU:s inre vattenvägar

1. INLEDNING

Den genomgripande omställningen av våra transportsystem mot utsläppsfri mobilitet kräver en integrerad multimodal strategi som uttryckligen inriktas på att främja användningen av mer hållbara och mindre belastade transportsätt.

Transport på inre vattenvägar är tillsammans med järnvägstransport sedan länge erkänd som ett av de mest koldioxideffektiva transportsätten (per ton transporterade varor)¹. Transport på inre vattenvägar anses helt klart vara ett centralt inslag i unionens insatser för att minska koldioxidutsläppen i transportsystemet.

I den europeiska gröna given² efterlyser kommissionen beslutsamma åtgärder för att flytta över en betydande del av det gods som fraktas på väg (som nuvarande svarar för 75 % av de inre godstransporterna) till inre vattenvägar och järnväg genom ökad kapacitet på inre vattenvägar från 2021. I strategin för hållbar och smart mobilitet³, som antogs den 9 december 2020 och lägger grunden för en grön och digital omställning av EU:s transportsystem för att det ska bli mer motståndskraftigt mot framtida kriser, framhålls behovet av att öka användningen av mer hållbara transportsätt. Ett mål som ställs upp för strategin är att transport på inre vattenvägar och närsjöfart bör öka med 25 % senast 2030 och med 50 % senast 2050. Utsläppsfri mobilitet är även det främsta målet för handlingsplanen *Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark*, som antogs den 12 maj 2021⁴.

Trots miljöfördelarna och sektorns ansträngningar för att modernisera verksamheten har inlandssjöfartens övergripande trafikandel av transporterna dock inte ökat som önskat under de senaste åren, utan ligger stadigt på omkring 6 %⁵.

Det krävs ytterligare kraftfulla åtgärder för att på ett bättre sätt ta itu med de utmaningar som hindrar sektorn från att locka till sig högre godsvolymer och dra nytta av de möjligheter som öppnas i och med omställningen till en utsläppsfri och digital ekonomi.

Inlandssjöfartens redan höga trafikandel av godstransporten i vissa länder som Nederländerna (42,7 %), Rumänien (28,1 %) eller Bulgarien (31,8 %)⁶, och den ökande användningen av transport på inre vattenvägar i logistiksystemen för några av EU:s mest tätbefolkade städer⁷, visar på sektorns höga potential när förutsättningarna är de rätta.

¹ CE Delfts *STREAM study*.

² Den europeiska gröna given (COM(2019) 640 final).

³ Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden (COM(2020) 789 final).

⁴ Meddelande från kommissionen: *Vägen till en frisk planet för alla EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark* (COM(2021) 400 final).

⁵ Rapport från organet för marknadsbevakning: 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-explorer.europa.eu/)

⁷ Till exempel logistik i Paris: <http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/sustainable-urban-mobility-and-circular-economy/> och <http://www.inlandnavigation.eu/news/innovation/floating-city-warehouse/>

Det är ytterst viktigt att bibehålla detta resultat och ta vara på den outnyttjade potentialen på ett hållbart sätt, både längs TEN-T-korridorer och i de stadskärnor där inre vattenvägar kan göra den sista transportsträckan i logistiken i städer mer miljövänlig.

Multimodal logistik måste ingå i denna omställning inom och utanför städer. Bristen på omlastningsinfrastruktur och framför allt på multimodala terminaler i inlandet, är i dag uttalad i vissa delar av Europa och bör få högsta prioritet. Systemet för transport på inre vattenvägar måste dessutom förbättras så att det fungerar mer effektivt både i sig och inom gränsöverskridande multimodala logistikkedjor tack vare optimering av navigeringsförhållanden, ökad användning av smarta trafikledningssystem och multimodalt datautbyte. Detta kommer inte bara att kräva betydande investeringar i transport på inre vattenvägar och multimodal infrastruktur och modernisering och digitalisering av flottor, utan även anpassningar till EU:s politiska och rättsliga ramar för att utveckla inlandssjöfarten genom att ta itu med den fortsatta marknadsfragmenteringen och förbättra den befintliga ramen för intermodal transport⁸.

Sektorn står även inför nya utmaningar, såsom intensifieringen av klimatförändringarna och extrema väderhändelser, som allvarligt påverkar dess funktionsförmåga och tjänsternas tillförlitlighet och därför kräver lämpliga politiska åtgärder från EU:s sida. Dessutom har sektorn, som till övervägande del består av små och medelstora företag⁹, drabbats särskilt hårt av perioderna av ekonomisk nedgång i Europa. Verksamheten minskade 2009–2010¹⁰ och mer nyligen till följd av covid-19-krisen och sektorn har förlorat omsättning på totalt omkring 2,7 miljarder euro under 2020 på grund av en minskning på 70 % i persontransporten och 8 % i godstransporten. Dessa mer allmänna ekonomiska chocker och hård priskonkurrens med andra transportsätt har hindrat sektorns förmåga att återinvestera i nya eller innovativa tekniker och locka till sig arbetskraft.

Till följd av detta är inlandsflottans åldersstruktur förhållandevis gammal. De flesta fartyg har byggts före 2000 och är dåligt rustade för att hantera den planerade omställningen till utsläppsfri mobilitet¹¹. Såsom betonas i strategin för hållbar och smart mobilitet måste alla transportsätt, inbegripet transport på inre vattenvägar, avsevärt minska beroendet av fossila bränslen och bättre internalisera externa kostnader, till exempel genom att genomföra principerna om att ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”, för att vi ska kunna infria våra mål för klimatneutralitet och nollförorening senast 2050. Förnyelse av pråmflottorna och förbättrad tillgång till förnybara och alternativa koldioxidsnåla bränslen kommer att kräva stora investeringar, vilket endast kan ske om stödjande EU-ramar finns på plats.

En starkare inlandssjöfartssektor måste också kunna erbjuda arbetstillfällen av god kvalitet, karriärmöjligheter och höga standarder för sociala frågor, säkerhet och skydd.

2. HANDLINGSPLAN FÖR TRANSPORT PÅ INRE VATTENVÄGAR 2021–2027

För att hantera de utmaningar som inlandssjöfarten står inför och bidra till att genomföra målen för den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet lägger kommissionen nu fram en **”handlingsplan för transport på inre vattenvägar 2021–2027”**, i linje med den nya fleråriga budgetramen. Handlingsplanen inriktas på två centrala mål: **flytta över mer godstransport till inre vattenvägar och föra in sektorn på en oåterkallelig väg mot nollutsläpp, underbyggt av ett paradigmskifte mot ytterligare digitalisering och kompletterande åtgärder för att stödja den nuvarande och framtida arbetskraften**. För att uppnå dessa centrala mål krävs en integrerad strategi och en uppsättning åtgärder som

⁸ Enligt EU:s direktiv om kombinerad transport (rådets direktiv 92/106/EEG).

⁹ Omkring 80 % av flottan drivs av ägare-aktörer.

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

¹¹ EU-organet för marknadsbevakning: <https://inland-navigation-market.org/>

omfattar politiska åtgärder inom transport, miljö, digitalisering, energi och skattefrågor, uppbackat av ekonomiska incitament¹², enligt vad som anges ovan och beskrivs närmare i bilagan om handlingsplanen. Åtta flaggskeppsinitiativ har fastställts.

2.1. Flytta över mer godstransport till inre vattenvägar

EU:s nät av inre vattenvägar omfattar 25 medlemsstater¹³ med cirka 41 000 kilometer inre vattenvägar. Dessa transporterar varje år cirka 150 miljarder tonkilometer last ombord på omkring 15 000 lastfartyg, medan cirka 3 000 dagstursfartyg och 430 kryssningsfartyg (fler än tolv passagerare) är i drift¹⁴.

Det finns stor potential för att öka inlandssjöfartens trafikandel, vilket även skulle ha en positiv inverkan på utsläppen av växthusgaser. En betydlig ökning av de volymer som transporteras av inlandssjöfarten kan dock endast åstadkommas om sektorn i) kan tillhandahålla tillräckligt effektiva, tillförlitliga och säkra navigeringsförhållanden, över gränser och över tid, ii) är tillräckligt sammanlänkad – såväl fysiskt som digitalt – med andra transportsätt, iii) kan konkurrera på lika villkor med andra transportsätt, och iv) har en väl fungerande inre marknad.

2.1.1. Framtidssäkrad infrastruktur för optimerad navigering

EU:s nät av inre vattenvägar används för närvarande inte på ett optimalt sätt eftersom det saknas ett sammanhängande infrastrukturensystem och kvalitetssäkring av farlederna. Först och främst är navigering på floder beroende av nederbörd och tillräckliga vattennivåer. Torka och översvämningar kan allvarligt störa verksamheten till följd av att avsnitt av vattenvägar tillfälligt blockeras, vilket i sin tur begränsar den mängd last som transporteras och kräver fler fartyg för att uppväga minskade lastfaktorer eller till och med en omställning till andra transportsätt. Sådana störningar utgör ett allvarligt hinder mot inlandssjöfartens kapacitet att locka till sig ökade fraktvolymer från vägtransport. Till följd av klimatförändringarna kommer sådana väderrelaterade störningar dessutom att uppstå oftare¹⁵, vilket slår hårdast mot sjötransporttjänster och deras infrastruktur.

Flaggskepp 1: Hjälpa vattenvägsförvaltare att säkerställa en hög servicenivå (god navigeringsstatus) längs EU:s inre vattenvägskorridorer senast den 31 december 2030

Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att öka takten i insatserna för återuppbyggande och underhåll av farleder i syfte att upprätthålla och förbättra navigeringsförhållandena, och kommer å sin sida att ge ökat stöd till projekt¹⁶ som syftar till att slutföra och uppgradera TEN-T-nätets inre vattenvägar och ta itu med flaskhalsar, med särskild inriktning på inre vattenvägar. Detta kräver stark samordning mellan medlemsstaterna och lämplig styrning. Europaparlamentet¹⁷ uppmanade kommissionen att stärka sin tillsyn över genomförandet av TEN-T genom att förstärka relevanta instrument liksom de europeiska samordnarnas roll i styrningen av korridorer, med fokus på gränsöverskridande projekt för inre vattenvägar. **Kommissionen kommer därför att överväga en särskild samarbetsram för transport på inre vattenvägar inom ramen för översynen av TEN-T-förordningen, vilket kommer att ge medlemsstaterna möjlighet att bättre samordna gränsöverskridande insatser och projekt.**

¹² Beslut om it-utveckling och upphandling måste godkännas på förhand av Europeiska kommissionens styrelse för informationsteknik och cybersäkerhet.

¹³ Tretton medlemsstater har sammanlänkade nät.

¹⁴ EU och Schweiz.

¹⁵ Slutsats från seminariet i Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen om låga vattennivåer i Rhen.

¹⁶ Inom FSE2 och Horisont Europa.

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

Som ett led i översynen av TEN-T-förordningen¹⁸ 2021 kommer kommissionen dessutom att bedöma om det är nödvändigt att harmonisera definitionen av god navigeringsstatus¹⁹ och om vissa specifika krav bör utvidgas till att omfatta hela stomnätet för att till fullo dra nytta av nätets fördelar. För att avspegla den varierande hydromorfologin, sammanhörande system av olika sträckor av inre vattenvägar och dessa sträckors särskilda egenskaper²⁰, särskilt sträckor med fritt strömmande vatten, kan kraven överenskommas på nivån för avrinningsområden eller korridorer. I synnerhet kommer det att bedömas om kvaliteten och förutsägbarheten i navigeringsförhållandena skulle kunna förbättras genom en målbaserad strategi, som medger viss flexibilitet i kraven avseende specifika och begränsade sträckor²¹ på vattenvägar, som vad gäller farledernas djup och höjd under broar, med iakttagande av miljöpolitiken och miljölagstiftningen²².

För att hjälpa vattenvägsförvaltare att säkerställa god navigeringsstatus krävs även system för smart infrastruktur, drift och underhåll, som möjliggör tidig upptäckt av (eller prognoser för) flaskhalsar och en återgång till den erforderliga servicenivån med minsta möjliga fysiska ingrepp, vilket i sin tur minskar såväl kostnader som miljöpåverkan. En viktig förutsättning för detta är att ta fram en förbättrad digital informationsbas ("kartografi") över det rådande tillståndet för kritiska inre vattenvägar. **Via fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) avser kommissionen att stödja åtgärder som bidrar till att uppnå god navigeringsstatus, bland annat genom att införa övergripande digitala informations- och driftsystem för förvaltning av vatten och inre vattenvägar.**

Den ökande förekomsten av lågvatten kommer även att kräva snabbare utveckling och idrifttagande av innovativa och klimatanpassningsbara fartyg²³ som kan navigera i lågvatten, samtidigt som inverkan på de akvatiska ekosystemen minimeras. **Horisont Europa²⁴ kommer att ge stöd för att anpassa flottorna till framtida miljö-, klimat- och säkerhetskrav och för utveckling och testning av nya metoder för underhåll och uppgradering av transportinfrastruktur i syfte att förbättra säkerheten, klimatresiliensen och miljöpåverkan (bland annat luft- och vattenkvalitet samt biologisk mångfald) och ge utrymme för transportsätt i utveckling.**

2.1.2. Friktingsfri integrering i multimodal mobilitet och logistiksystem

För att inre vattenvägar ska bli ett mer hållbart transportsätt krävs åtgärder utöver vattenvägarna. Senast 2030 både kan och måste det europeiska nätet för inre vattenvägar vara så sammanlänkat som möjligt – både fysiskt och digitalt – med andra transportsätt. Driftskompatibiliteten mellan inlandshamnar och inlandsförbindelser är dock fortfarande ett problem i dag och antalet multimodala plattformar och omlastningsknutpunkter är otillräckligt²⁵.

Kommissionen kommer att öka stödet till projekt²⁶ som syftar till att förbättra kvaliteten på inlandshamnars infrastruktur och deras multimodala förbindelser med

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

¹⁹ God navigeringsstatus är ett koncept för att förbättra Europas inre vattenvägar så att de ingår i ett hållbart transportsystem som tillgodoser behoven hos EU:s inre marknad.

God navigeringsstatus innebär att nätet för transport på inre vattenvägar möjliggör effektiv, tillförlitlig och säker navigering för användarna genom att utöver minimikrav för farleder säkerställa andra krav som kan fastställas på nivån för avrinningsområden eller korridorer, med respekt för tillämpliga miljöbestämmelser och med hänsyn till den övergripande socioekonomiska hållbarheten vad gäller förvaltning av inre vattenvägar.

²⁰ Med hänsyn till de sammanhörande ekosystemens särskilda egenskaper.

²¹ Minimikravet avseende djup (2,50 meter) och höjd under broar (5,25 meter).

²² Vattenramdirektivet och habitatdirektivet.

²³ Inklusive utsläppsfria fartyg.

²⁴ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Klimatresilient och miljömässigt hållbar transportinfrastruktur, med inriktning på inre vattenvägar.

²⁵ Arbetsplaner för TEN-T-korridorer: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en

²⁶ Inom FSE2 och Horisont Europa.

järnvägs, väg- och sjötransport²⁷ via särskilda terminaler. Projekt i urbana knutpunkter där inre vattenvägar kan bidra till att göra den sista transportsträckan i logistiken i städer mer miljövänlig kommer också att vara en central prioritering. **Horisont Europa²⁸ kommer även att bidra till utveckling av nya lösningar för smart och sammanlänkad mobilitet och förbättrad integrering av inre vattenvägar i bredare transportinfrastruktur och energisystem.**

Lämpliga förhållanden på inre vattenvägar och friktionsfri multimodal integration kommer att vara avgörande för vattenvägsförvaltarnas planering i händelse av störningar och för att stärka inlandssjöfartens motståndskraft mot krissituationer, såsom den kris som covid-19-pandemin har gett upphov till. **Kommissionen kommer att utforma en beredskapsplan på transportområdet för att säkerställa driftskontinuitet i händelse av omfattande störningar genom att säkra samordnade politiska åtgärder baserat på erfarenheten från de riktlinjer och den lagstiftning som togs fram under covid-19-pandemin.** Under arbetet med denna plan kommer kommissionen att ta hänsyn till inlandssjöfartens relativa motståndskraft vad gäller transport av varor.

Flaggskepp 2: Uppdatera EU:s rättsliga ram för intermodal transport för att främja transport på inre vattenvägar

Direktivet om kombinerad transport är för närvarande det enda EU-rättsinstrumentet som direkt stöder intermodal transport. Kommissionen kommer att utnyttja den kommande översynen av direktivet för att fullständigt integrera inre vattenvägar som ett centralt inslag i den intermodala transporten. Den befintliga rättsliga ramen bör omvandlas till ett ändamålsenligt verktyg för att stödja intermodal godstransport via väg, inre vattenvägar och närsjöfart²⁹.

2.1.3. Främja användning av mer hållbara transportsätt

Olika konkurrensvillkor mellan transportsätten är fortfarande ett stort hinder för ökad användning av inre vattenvägar när det gäller deras miljöprestanda.

I detta sammanhang kommer kommissionen att lägga fram en omfattande uppsättning åtgärder, bland annat avseende utsläppshandel, infrastrukturavgifter och energiskatter, för att säkerställa att principerna om att ”förrorenaren betalar” och ”användaren betalar” genomförs inom alla transportsätt. Detta bör i sin tur stödja omställningen till mer hållbara transportsätt såsom inre vattenvägar.

Ett annat stort hinder är bristen på lättillgänglig och tillförlitlig information som underlag för hållbara transportval, trots konsumenternas och företagens ökande intresse för miljövänligare lösningar³⁰. Såsom anges i strategin för hållbar och smart mobilitet **kommer kommissionen därför att inrätta en europeisk ram för harmoniserad mätning av utsläppen av växthusgaser från transport och logistik. Sedan kan mätningarna användas för att ge företag och slutanvändare en uppskattning av koldioxidavtrycket från deras val och öka efterfrågan på möjligheten att använda mer hållbara lösningar, även inre vattenvägar där detta är genomförbart.**

²⁷ HORIZON-CL5-2021-D6-01-07: Denna fråga hanteras genom ”mer ändamålsenliga och effektiva multilaterala transportnav för att öka flexibiliteten och tjänsternas synlighet och samtidigt minska godstransportens genomsnittliga kostnader”. Denna ansökningsomgång är öppen för alla typer av knutpunkter, även inlandshamnar.

²⁸ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Klimatresilient och miljömässigt hållbar transportinfrastruktur, med inriktning på inre vattenvägar.

²⁹ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

³⁰ Learn-projektet <http://www.learnproject.net/> och t.ex. D2.4 Riktlinjer för validering och rapportering av utsläpp, inklusive planen för miljömärken uppdateras efter testning. Utöver själva projektet stöder samordnaren nu en definition av en standard avseende CEPGL-ramen <https://www.smartfreightcentre.org/en/how-to-implement-items/what-is-glec-framework/58/>

2.1.4. En välfungerande inre marknad för inre vattenvägar

Åtgärder för en bättre fungerande och mer effektiv EU-marknad för inre vattenvägar och främjande av utbudet av hållbara inlandssjöfartstjänster och verksamheter kan bidra till att öka sektorns attraktionskraft i förhållande till andra transportsätt.

En stor del av dagens EU-lagstiftning om tillgång till och organisation av marknaden för inre vattenvägar daterar sig tillbaka till 1960–1990-talen. EU:s geografiska utvidgning beaktas inte i lagstiftningen och den hanterar inte heller de utmaningar som uppstått på senare tid inom inlandssjöfarten och transportsektorn mer generellt. **Kommissionen har sett över lagstiftningen om marknadstillträde till transport på inre vattenvägar³¹ för att försäkra sig om att den är ändamålsenlig och säkerställa att den inre marknaden fungerar på ett smidigt och rättvist sätt.**

Även om harmoniserade krav för fartyg i inlandssjöfart infördes genom direktiv (EU) 2016/1629³² kan skillnaderna mellan kraven för utförande av fartygsbesiktningar och de nationella myndigheternas utfärdande av certifikat påverka den inre marknaden när det gäller säkerhet och lika villkor mellan fartygsägarna.

Kommissionen kommer därför även att inleda en översyn av direktiv (EU) 2016/1629 för att ytterligare förbättra harmoniseringen, upprätthålla lika villkor och garantera höga säkerhetsnivåer i inlandssjöfarten, särskilt genom införande av innovativa och utsläppsnåla fartyg.

2.2. Omställning till utsläppsfri transport på inre vattenvägar

Trots inlandssjöfartens goda miljöprestanda jämfört med andra transportsätt är det ändå viktigt att den snabbt slår in på vägen mot nollutsläpp av växthusgaser senast 2050 så att den kan bevara sin konkurrenskraft och hållbarhet. Detta rör både flottan och infrastrukturen, inklusive hamnar och deras verksamhet.

2.2.1. Mot en utsläppsfri flotta

Med tanke på flottans struktur kommer det att behövas betydande investeringar för att säkerställa att fartygen uppfyller miljö-, klimat- och säkerhetskraven i linje med den ökade ambitionsnivån i den europeiska gröna given. Dominansen av små ägare-aktörer i sektorn, de många olika transportlösningarna och hydromorfologiska förhållandena i EU:s inre vattenvägar, avsaknaden av marknadsklara alternativa koldioxidsnåla bränslen och den utmanande ekonomiska situationen innebär dock att sektorn har stora problem med att investera och organisera sig för att genomföra sektorsomfattande lösningar.

Det nyligen inrättade **partnerskapet för utsläppsfri vattenvägstransport (Zero-Emissions Waterborne Partnership)³³** kommer att främja forskning i teknik för utsläppsfria fartyg, innovativa framdrivningssystem och hållbara bränslen, även i nära samarbete med den europeiska batterialliansen, europeiska alliansen för ren vätgas och värdekedjealliansen för förnybara och koldioxidsnåla bränslen.

En miljövänligare inlandssjöfartsflotta bör dock även främjas genom stimulansåtgärder på reglerings- och finansieringssidan för att säkerställa och påskynda införandet av utsläppsfria fartyg till överkomliga priser och relaterade koldioxidsnåla bränslen och infrastrukturer.

³¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11874-Marknadstillrade-inom-inlandssjofart-utvardering-av-lagstiftningen_sv

³² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG (EUT L 252, 16.9.2016, s. 118).

³³ Budget: 530 miljoner euro.

Innovativa lösningar bör även främja minskningar av förorenande utsläpp till luft och vatten för att uppnå målen för handlingsplanen för nollförorening³⁴.

Förutom att säkerställa ett fullständigt genomförande av förordning (EU) 2016/1628 om förorenande utsläpp från motorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg³⁵ **kommer kommissionen att bedöma behovet av lagstiftningsmetoder för att främja användning av utsläppsfria fordon. Som ett första steg behövs en metod för energiindex som överenskommits på EU-nivå³⁶ för att övervaka och rapportera koldioxidintensiteten för fartyg i inlandssjöfart³⁷.** Indexet kommer att ligga till grund för arbetet med att fastställa mål för minskad koldioxidintensitet och utforma en teknisk färdplan³⁸ för utbyggnaden av utsläppsfri inlandssjöfart senast 2050.

Flaggskepp 3: Påskynda certifieringsförfarandena för innovativa och utsläppsnåla fartyg

Inom ramen för sin översyn av direktiv (EU) 2016/1629 **kommer kommissionen även att bedöma hur säker testning och certifiering av innovativa och utsläppsfria fartyg kan underlättas och påskyndas på bästa sätt.** Flera program, såsom Horisont Europa, FSE, Life eller regionala fonder, kan överväga att inleda pilotprojekt för att testa innovativa och utsläppsfria fartyg i syfte att utveckla stödjande och gynnsamma regelverk.

Ekonomiska möjligheter, särskilt för mindre aktörer, bör underlättas av offentliga myndigheter på regional och nationell nivå, av flodkommissioner och på EU-nivå via finansieringsinstrument som InvestEU eller FSE³⁹. Synergier mellan mindre aktörer kan dessutom eftersträvas, exempelvis genom gemensamma inköp, gemensamma innovationsåtgärder eller ytterligare konsolidering. IWT-plattformens⁴⁰ främjande roll kommer att vara avgörande i detta sammanhang.

Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) samordnar för närvarande undersökningar som bedömer alternativa bränsletekniker för fartyg i inlandssjöfart och de lämpligaste finansieringsinstrumenten för att stödja dessa tekniker. Kommissionen kommer att ta hänsyn till dessa undersökningar när den överväger på vilka villkor EU:s finansieringsinstrument kan stödja sådana tekniska lösningar som överensstämmer med den europeiska gröna given ambitionsnivå.

Inom ramen för översynen av energiskattedirektivet kommer kommissionen ytterligare att uppmuntra användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen genom skattelättnader. Det omarbetade energiskattedirektivet kommer att främja en omställning till mindre förorenande bränslen inom transport på inre vattenvägar genom att en harmoniserad lägsta skattesats införs på EU-nivå för bränslen som används inom inlandssjöfarten utifrån deras miljöprestanda. Skatten kommer även att främja energieffektivitet.

Kommissionen har nyligen offentliggjort vägledande mallar för statligt stöd i syfte att hjälpa medlemsstaterna att utforma nationella planer inom ramen för faciliteten för återhämtning och

³⁴ Meddelande från kommissionen: *Vägen till en frisk planet för alla EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark* (COM(2021) 400 final).

³⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 av den 14 september 2016 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (EUT L 252, 16.9.2016, s. 53).

³⁶ I samarbete med Horisont Europas partnerskap för utsläppsfri vattenvägstransport och Platina III-projektet inom Horisont 2020.

³⁷ Liknande det maritima energieffektivitetsindexet.

³⁸ H2020 CSA Platina III kommer att ta fram en teknisk färdplan som bygger på den tekniska färdplan som Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen för närvarande arbetar med. Platina III kommer även att föreslå en koldioxidmetod eller ett projekt inom Horisont Europa för sektorn.

³⁹ Utsläppsfria fartyg är bidragsberättigande enligt arbetsprogrammet för FSE2 för perioden 2021–2024.

⁴⁰ IWT-plattformen (*Inland Waterway Transport Platform*) inrättades av European Barge Union (EBU) och European Skipper's Organisation (ESO) med reservfonder (rådets förordning (EG) nr 718/1999 av den 29 mars 1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna). Ett av IWT-plattformens mål är att främja sektorns miljöanpassning. Plattformen övervakas av Österrike, Belgien, Tyskland, Frankrike och Nederländerna.

resiliens⁴¹ och att ge vägledning om statligt stöd till transport på inre vattenvägar⁴². Inom ramen för översynen av gemenskapens riktlinjer om statligt stöd för järnvägsföretag⁴³ har kommissionen dessutom för avsikt att rationalisera de befintliga förenlighetsreglerna för stöd till samordning av transport. På grundval av befintlig beslutspraxis rörande stödåtgärder för en modal omställning från vägtransport till mer hållbara transportsätt kommer kommissionen att genomföra en konsekvensbedömning för att undersöka möjligheterna att utvidga järnvägsriktlinjerna till att omfatta alla landbaserade transportföretag som kan bidra till trafikomställningen, även aktörer på de inre vattenvägarna, och möjligheten att undanta statliga stödåtgärder med en begränsad risk för konkurrenssnedvridningar från anmälningsskyldigheten. I samband med översynen av riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd och energi kommer kommissionen även att överväga om riktlinjernas räckvidd kan utvidgas till att, på vissa villkor, omfatta stöd till transport på inre vattenvägar, inbegripet inköp och hyra av rena fartyg, ombyggnad av fartyg och den laddnings- och tankinfrastruktur som krävs för att driva dessa fartyg⁴⁵.

2.2.2. Miljöanpassning av inlandssjöfartens infrastruktur och hamnar

Inlandssjöfart kan belasta de akvatiska ekosystemen, främst till följd av ändringar av floders hydromorfologi, fragmentering av ekosystem, störningar av ekologiska flöden eller föroreningar av vatten och sediment (t.ex. från olagliga utsläpp av oljeavfall, farliga ämnen eller avloppsvatten och sopor från fartyg samt barlastvatten). Samtidigt som effektiva hamnar är avgörande för en väl fungerande inlandssjöfart och det omgivande inlandet kan fartygstrafik, lasthantering och inlandsförbindelser ha en negativ inverkan på miljön och närboende (t.ex. föroreningar och buller).

Det krävs därför en integrerad strategi för bedömningen av inlandssjöfartens framtida infrastrukturutveckling, med hänsyn till transportbehov, men även till miljö- och samhällsaspekter och vattenvägarnas och hamnarnas många funktioner när det gäller regional ekonomisk utveckling, vattenförsörjning, energiproduktion och biologisk mångfald.

Flaggskepp 4: Säkerställa att klimat- och miljömålen beaktas i investeringar i transport på inre vattenvägar

Under 2021 kommer kommissionen att anta teknisk vägledning om klimatsäkring för att hjälpa initiativtagare till projekt att ta hänsyn till klimat- och miljömålen när de investerar i transportinfrastruktur. Som en del av denna integrerade strategi kan dessutom verktyget för anpassningsstöd⁴⁶ stödja arbetet med att utforma strategier och planer för klimatanpassning av inlandssjöfarten. Kommissionen stöder även en förbättrad integrering mellan vattenramdirektivet och navigeringsbestämmelserna genom att tillhandahålla stöd för integrerad planering av inre vattenvägar och verka för ett förbättrat genomförande av miljölagstiftningen.

Inlandshamnar är också en viktig del av ryggraden i EU:s transportsystem längs det centrala transeuropeiska transportnätet (TEN-T), och agerar som viktiga logistik- och transportnav i leveranskedjan och bidrar till socioekonomisk utveckling av de berörda regionerna. De inlandsförbindelser som inlandssjöfarten tillhandahåller har hjälpt många av EU:s största havshamnar att bli de logistiknav som de är i dag. I strategin för hållbar och smart mobilitet

⁴¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 av den 12 februari 2021 om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens (EUT L 57, 18.2.2021, s. 17).

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

⁴³ Meddelande från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (EUT C 184, 22.7.2008, s. 13).

⁴⁴ Resultaten av den kontroll av ändamålsenligheten av riktlinjerna för järnvägsföretag som kommissionen utförde 2019–2020 finns på <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Fitness-check-of-2012-State-aid-modernisation-package-railways-guidelines-and-short-term-export-credit-insurance>

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

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

framhålls inlandshamnarnas stora potential att bli utsläppsfria nav, som inte bara fungerar som ”transportgränssnitt”, utan även som knutpunkter för hållbar mobilitet och industri, ren energi och en cirkulär ekonomisk utveckling. Detta innebär att hamnarna måste identifiera och genomföra nya, miljövänliga och hållbara lösningar – inbegripet energieffektivitet, miljöstrategier och övervakningsverktyg – som stöder omställningen till förnybar energi och utsläppsfri drift. Den bästa praxis som de mest hållbara hamnarna följer bör bli normen och möjliggöra mer hållbara förbindelser. **Kommissionen kommer att inleda en undersökning⁴⁷ av de effekter som hamnverksamhet vid utvalda flod- och havshamnar kan ha på miljön. Undersökningen kommer att bidra till att utforma och genomföra särskilda verktyg, såsom miljöledningssystem och särskilda handlingsplaner för hamnar, som lägger grunden för en allmän utbyggnad av miljömässigt hållbar hamnförvaltning och hamnverksamhet.**

Omfattande användning av rena energilösningar och hållbara alternativa bränslen för inlandshamnar och längs viktiga inre vattenvägskorridorer kommer även att vara avgörande för miljöanpassningen av inlandssjöfarten. Kommissionens rapport om tillämpningen av direktiv 2014/94/EU⁴⁸ visar att användningen av alternativa bränslen längs de inre vattenvägarna i TEN- T- stomnätet för inlandssjöfart är mycket begränsad.

Flaggskepp 5: Utveckla inlandshamnarna som multimodala infrastrukturnav för alternativa bränslen

Kommissionen kommer att föreslå en översyn av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen⁴⁹ under 2021, för att se till att nödvändig laddnings- och tankinfrastruktur för utsläppsfria fartyg används i inlandshamnarna senast 2030. Som ett led i denna översyn har kommissionen för avsikt att bedöma hur luftkvaliteten i hamnar kan förbättras ytterligare, till exempel genom att tillhandahålla landströmsförsörjning så att fartygen kan stänga av sina motorer när de ligger vid kaj i hamn, vilket skapar positiva följeffekter för närboende och personal. Kommissionen kommer även att överväga hur inlandshamnar kan bli centrala alternativa knutpunkter för bränsleinfrastruktur för flera transportsätt. För att stödja detta arbete **kommer kommissionen även att uppmana den europeiska standardiseringsorganisationen⁵⁰ att arbeta med harmoniserade standarder för infrastruktur för alternativa bränslen i inlandshamnar.**

Dessutom kommer särskilda insatser via FSE⁵¹, Horisont 2020⁵² och Horisont Europa⁵³ att stödja innovativa metoder för miljöanpassning av inlandshamnar, bland annat infrastruktur för alternativa bränslen. Utvecklingen av utsläppsfria infrastrukturer kommer även att beaktas i översynen av TEN-T-förordningen.

Kommissionen kommer även att bedöma behovet av harmoniserade regler avseende infrastruktur för mottagande av avfall i hamn och deposition av avfall vid lämpliga avfallsmottagningsanläggningar. Även om det finns ett regionalt system för avfall inom ramen för konventionen om insamling, deponering och mottagande av avfall som genererats vid sjöfart på Rhen och övriga inre vattenvägar (CDNI)⁵⁴, saknas harmoniserade EU-regler för att förhindra vattenföroreningar från fartyg. Ratificeringen av konventionen pågår dessutom vad gäller förbudet mot avgasning från fartyg i inlandssjöfart för att minska utsläppen av flyktiga organiska föreningar. **En bedömning skulle därför även kunna**

⁴⁷ Europaparlamentets pilotstudie – *Enabling sustainable Management and Development of Ports in the Rhine Main-Danube basin*.

⁴⁸ COM(2021) 103 final.

⁴⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1)

⁵⁰ CEN/Cenelec och Etsi.

⁵¹ Allmänna ansökningsomgångar och blandfinansieringsinstrument för alternativa bränslen.

⁵² GREEN PORTS call- topic 5.1.

⁵³ Destination 6 "Safe, Resilient Transport and Smart Mobility services for passengers and goods".

⁵⁴ <https://www.cdni-iwt.org/>

behandla avgasningsinfrastruktur, som bör få stöd från flera olika EU-finansieringsprogram, särskilt FSE.

Inlandshamnar är ofta belägna nära stadskärnor och är därför avgörande för intermodala förbindelser när det gäller logistik i städer. Transport på inre vattenvägar kan även bli en integrerad del av kollektivtrafiken i många städer och därmed bidra till att minska trafikstockningar på vägarna. Båda dessa aspekter kommer att behandlas i EU:s nya ram för rörlighet i städer, ett initiativ som planeras för 2021 och bland annat syftar till en mer hållbar planering av rörlighet i städer, även när det gäller logistik i städer. Kommissionen kommer att titta på hur en förbättrad integrering av passagerartransport på inre vattenvägar kan underlättas **genom att överväga att inbegripa transport på inre vattenvägar i sin delegerade förordning (EU) 2017/1926 om multimodala reseinformationstjänster**⁵⁵ och i initiativet för hantering av marknadsutmaningar i samband med utvecklingen av multimodala digitala mobilitetstjänster⁵⁶.

2.3. Smart inlandssjöfart

Det är mycket viktigt att inlandssjöfarten följer med i den digitala utvecklingen för att förbättra sin konkurrenskraft och säkerställa att den blir en aktiv del av bredare multimodala kedjor⁵⁷. Ytterligare digitalisering kan spela en viktig roll för att förbättra effektiviteten och tillförlitligheten i navigering och trafikledning, integrera inlandssjöfarten på ett bättre sätt i logistikprocesser och multimodala kedjor och minska den administrativa bördan och kostnaderna för att följa och genomföra lagstiftning⁵⁸.

Sedan 2005 har åtgärder vidtagits för att stödja användningen av harmoniserade flodinformationstjänster (RIS), med målet att möjliggöra friktionsfri transport- och trafikledning av Europas inre vattenvägar⁵⁹. Direktivet om flodinformationstjänster har varit en av de viktigaste drivkrafterna för digitaliseringen av inlandssjöfarten via införandet av informations- och kommunikationsteknik. Utvärderingen av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster⁶⁰ visade att direktivet har varit en stark drivkraft för att standardisera och harmonisera flodinformationstjänsterna i Europa och förbättra säkerheten. Utvärderingen visade dock även att flodinformationstjänsterna ännu inte har harmoniserats helt och blivit fullständigt driftskompatibla eftersom medlemsstaterna och avrinningsområdena genomför tjänsterna olika snabbt och kvaliteten på uppgifterna varierar. För att stödja målet att de inre vattenvägarna ska ingå i ett friktionsfritt system för harmoniserade flodinformationstjänster senast 2030 kommer översynerna av den rättsliga ramen för flodinformationstjänster att syfta till att avhjälpa dessa luckor i harmoniseringen och driftskompatibiliteten och bidra till att förbättra tillgången till uppgifter, återanvändning och driftskompatibilitet i linje med EU-strategin för data⁶¹.

Översynen av direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster bör även beakta de nya kraven till följd av kommande utmaningar och den digitala omställning som pågår inom sektorn⁶². Flodinformationstjänster bör spela en viktig roll som datakälla och uppgifterna bör integreras i det framtida europeiska dataområdet för rörlighet⁶³ för att därigenom underlätta

⁵⁵ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster (EUT L 272, 21.10.2017, s. 1).

⁵⁶ Åtgärd 37 i strategin för hållbar och smart mobilitet.

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

⁵⁸ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar *Digital Inland Navigation* (SWD(2018) 427 final).

⁵⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152).

⁶⁰ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar *Evaluation of the Directive 2005/44/EC on Harmonised River Information Services (RIS)* (SWD(2021) 50 final).

⁶¹ En EU-strategi för data (COM(2020) 66 final).

⁶² Digitala plattformar för fartygsoperatörer, hamninformationssystem, synkromodalitet, korridorledning, smarta sjöfartslösningar och autonoma fartyg i inlandssjöfarten.

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

inlandssjöfartens integrering i multimodala mobilitets- och logistikkedjor. Detta innebär att de tekniska specifikationerna för flodinformationstjänster måste utvecklas kontinuerligt för att säkerställa driftskompatibilitet. Rationaliserade översynsperioder för dessa tekniska specifikationer i Europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni)⁶⁴ skulle kunna underlätta flodinformationstjänsternas utveckling mot smarta sjöfartslösningar och driftskompatibilitet med dataområdet för rörlighet och bidra till sektorns digitala omställning mot bakgrund av utvecklingen av synkromodalitet⁶⁵ inom transportsektorn.

Mot bakgrund av detta har kommissionen inlett förberedelser för en eventuell översyn av direktivet om flodinformationstjänster under 2022. För att slutföra utbyggnaden av flodinformationstjänster senast 2030 uppmanar kommissionen även medlemsstaterna att fortsätta att genomföra smarta trafik- och transportledningslösningar inom inlandssjöfarten, med särskild inriktning på harmoniserad korridorledning baserat på flodinformationstjänster. Detta kan stödjas med fortsatt finansiering via det ekonomiska stödet inom FSE så att en permanent operativ struktur inrättas för att tillhandahålla en enda åtkomstpunkt för RIS-baserade korridorinformationstjänster⁶⁶.

Mer generellt behöver sektorn en integrerad och operativ vision för den digitala omställningen av de nuvarande trafik- och transportrelaterade affärsmodellerna och processerna för att göra den till en starkare aktör i den synkromodala leveranskedjan, men även för att integrera banbrytande tekniker såsom autonom inlandssjöfart, som fortfarande befinner sig i ett tidigt utvecklingsskede på grund av både tekniska och rättsliga utmaningar.

Flaggskepp 6: En färdplan för digitalisering och automatisering av transport på inre vattenvägar

Kommissionen kommer att underlätta arbetet med att utforma helhetssyn för sektorns digitalisering och automatisering och även identifiera nödvändiga justeringar av befintliga bestämmelser, med bidrag från expertgrupperna i Digital Inland Navigation Area (Dina)⁶⁷, Naiades⁶⁸ och Digital Transport and Logistics Forum (DTLF)⁶⁹, och med stöd av Platina III-projektet inom Horisont 2020 som inleddes i januari 2021.

Ett nytt FSE-projekt för tekniskt stöd kommer också att inledas för att utveckla ett närmare offentlig-privat samarbete kring transport på inre vattenvägar och underlätta genomförandet av en sådan vision i alla farbara avrinningsområden i EU.

Kommissionen kommer även att stödja utveckling, demonstration och utbyggnad av holistiska, smarta och automatiserade sjötransportkoncept via Horisont Europa och FSE⁷⁰, med fokus på de mest lovande tillämpningarna när det gäller genomförbarhet och kommersialisering samt deras miljöfördelar. Genom Horisont Europa kommer kommissionen exempelvis att stödja utvecklingen av en autonom godsmatningsnättjänst, som är lämpad för specifika kommersiella tillämpningar och kan tillhandahålla en integrerad, tillförlitlig, motståndskraftig, förutsägbar och fullständigt automatiserad tjänst, med prioritering av nollutsläpp av växthusgaser och föroreningar⁷¹.

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

⁶⁵ Synkronisering av intermodala tjänster mellan olika transportsätt och rederier med olika hastigheter och ledtider (s.k. synkromodalitet), som anpassar utrustning och tjänster i korridorer och knutpunkter och integrerar dessa i näten. *Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe*, https://www.etp-logistics.eu/?page_id=79

⁶⁶ Det tekniska stödet via FSE2 startar 2024.

⁶⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3505&NewSearch=1&NewSearch=1>

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3497&NewSearch=1&NewSearch=1>

⁶⁹ Digital Transport and Logistics Forum: <https://www.dtlf.eu/>

⁷⁰ Enligt bestämmelserna i respektive förordningar.

⁷¹ Detta är mycket viktigt för utsläppsfria fartyg eftersom de har en kortare räckvidd än dieselfartyg.

2.4. Mer attraktiva och hållbara arbetstillfällen inom inlandssjöfarten

Omkring 44 000 personer arbetar ombord på fartyg i inlandssjöfart, varav 60 % inom godstransport 40 % inom passagerartransport. Liksom andra transportsätt är inlandssjöfarten inte ett särskilt attraktivt yrkesval, särskilt inte bland unga och kvinnor. Atypiska anställningsförhållanden och brist på information förefaller vara några av de främsta orsakerna⁷².

Kommissionen kommer att stödja regelbunden insamling och spridning av information om arbetsmarknadsstrukturen via organet för bevakning av marknaden för transport på inre vattenvägar⁷³. Denna information är avsedd att hjälpa medlemsstaterna att vidta relevanta åtgärder för att motverka bristen på kvalificerad personal inom sektorn och hos deras förvaltningar⁷⁴ och att uppmuntra ungdomar och kvinnor att skaffa sig yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart.

Den gränsöverskridande karaktären hos många anställningsavtal i sektorn kan även göra det svårt för såväl företag som arbetstagare att veta vilken arbetslagstiftning och vilka socialförsäkringsregler som gäller. Komplexa och skiljande regler kombinerat med skillnader i genomförandet och ineffektiv tillämpning kan ge upphov till osäkra anställningsförhållanden. Förutom att klargöra vilka regler som gäller för inlandssjöfarten är det också nödvändigt att utvärdera den rättsliga ramen för sektorn, särskilt när det gäller genomförandet av arbetstidsregler, lagstiftningen om social trygghet⁷⁵ och utstationering, och undersöka hur reglerna faktiskt genomförs av medlemsstaterna. I detta sammanhang är det nödvändigt att överväga hur ökad harmonisering av viktiga begrepp kan uppnås, begrepp som bidrar till att skapa en verklig koppling mellan företagets ägare/aktör och arbetstagar rättigheter. **Kommissionen kommer därför att genomföra en kontroll av ändamålsenligheten avseende marknadstillträde för att utvärdera EU:s rättsliga ramar för social trygghet⁷⁶ och utstationering⁷⁷ för sektorn och kommer att undersöka hur den kan hjälpa medlemsstaterna att genomföra den berörda lagstiftningen och förbättra informationsutbytet mellan de ansvariga myndigheterna.**

Gränsöverskridande operatörer måste även uppfylla ett antal krav för att garantera säker navigering. De nuvarande nationella bemanningskraven utformades för den förra generationens flottor, och beaktar inte nya tekniker och arbetsmetoder som ändrar arbetsbördan ombord. Sektorn behöver⁷⁸ en framtidsinriktad och flexibel rättslig ram på EU-nivå med bemanningskrav som stöds av tillförlitlig digital kontrollkapacitet i realtid. Sådana digitala verktyg kan även användas för att kontrollera efterlevnaden av direktiv 2014/112/EU⁷⁹, som fastställer arbetstidsarrangemang för anställda inom inlandssjöfarten. Dessa digitala ombordbaserade verktyg för registrering och utbyte av information om besättningar och fartyg kan samtidigt bidra till att förbättra inlandssjöfartsmarknadens funktion, minimera den administrativa bördan och öka användningen och acceptansen av elektroniska dokument och lösningar.

Flaggskepp 7: Smarta och flexibla regler för EU-besättningar

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

⁷³ EU-organet för marknadsbevakning: <https://inland-navigation-market.org/>

⁷⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=3814>

⁷⁵ Utvärderingens omfattning begränsas till överenskommelsen om undantag enligt artikel 16.1 i förordning nr 883/2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen beträffande tillämplig lagstiftning på rhenskeppare.

⁷⁶ Utvärderingens omfattning begränsas till överenskommelsen om undantag enligt artikel 16.1 i förordning nr 883/2004 om samordning av de sociala trygghetssystemen beträffande tillämplig lagstiftning på rhenskeppare.

⁷⁷ Direktivet om utstationering av arbetstagare (direktiv 96/71/EG) och dess tillämpningsdirektiv (direktiv 2014/67/EU).

⁷⁸ European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Aquapol.

⁷⁹ Rådets direktiv 2014/112/EU av den 19 december 2014 om genomförande av det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar.

Kommissionen kommer att bedöma behovet av lagstiftningsinitiativ för digitala ombordbaserade verktyg för registrering och utbyte av information om besättningar och fartyg, men även avseende besättningskrav, för en bättre harmonisering på EU-nivå.

Den nuvarande och framtida arbetskraften måste utrustas med de rätta färdigheterna för att hantera den gröna och digitala omställningen, it-säkerhet, synkromodalitet och automatisering av fartyg och infrastruktur. Policyer för livslångt lärande måste utformas så att tekniken kan införas på ett friktionsfritt och säkert sätt. Sektorns digitalisering och automatisering kan även skapa nya möjligheter för kvinnor. Deltagande i transnationella utbytesprogram och utveckling av det sektorsomfattande samarbetet bör främjas för att producera innovativa resultat och utbyta bästa praxis.

Kommissionen uppmuntrar därför medlemsstaterna och sektorn att delta i den europeiska sociala sektorsdialogen och bidra till genomförandet av den europeiska kompetensagendan⁸⁰ för hållbar konkurrenskraft, social rättvisa, lika möjligheter och motståndskraft, särskilt genom att utforma strategier för livslångt lärande och aktivt delta i den europeiska veckan för yrkeskompetens. Kommissionen kommer även att ge Cesni i uppdrag att utarbeta kompetensstandarder för drift med alternativa bränslen och miljövänlig och effektiv fartygsdrift (ekonomisk bränsleförbrukning).

Inom ramen för de relevanta politiska åtgärder som beskrivs i detta meddelande kommer kommissionen att fortsätta sitt samarbete med arbetsmarknadens parter, i synnerhet via riktade dialoger inom den branschvisa dialogkommittén för inlandssjöfart.

3. FINANSIERING

I strategin för hållbar och smart mobilitet erkänns behovet av att förbättra sektorns tillgång till finansiering. Det kommer uppskattningsvis att kosta omkring 27 miljarder euro enbart för att slutföra TEN- T- stomnätet för inlandssjöfart⁸¹. En av de största utmaningarna för sektorns modernisering kommer dock att vara att öka det ekonomiska stödet för omställningen till en utsläppsfri flotta.

Flaggskepp 8: Stödja sektorn och medlemsstaterna i omställningen till utsläppsfria fartyg

För att hantera denna utmaning kommer stöd för det inledande införandet av utsläppsfria fartyg och den nödvändiga laddnings- och tankinfrastrukturen att föreslås via blandfinansieringsinstrumentet för alternativa bränslen och enligt arbetsprogrammet 2021–2023 för FSE2. Om möjligt kan finansieringen enligt FSE2 kombineras med andra finansieringskällor för att uppnå en större effekt. **Kommissionen kommer dessutom att underlätta⁸² de berörda aktörernas och medlemsstaternas insatser för att inrätta en fond som kompletterar finansieringsinstrumenten på EU-nivå och nationell nivå för utveckling av utsläppsfria fartyg⁸³.** Det viktigaste är att i så stor utsträckning som möjligt säkerställa att mindre fartygsoperatörer kan kombinera sina projekt för att få attraktiva finansieringsvillkor.

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>

⁸¹ Uppskattning från de europeiska korridorsamordnas arbetsplaner.

⁸² H2020 CSA Platina III-projektet.

⁸³ Initiativ från de berörda medlemsstaterna om att använda de reservfonder som inrättats enligt förordning (EG) nr 718/1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna (i dess ändrade lydelse enligt förordning (EU) nr 546/2014 för detta ändamål.

Med en total budget på 672,5 miljarder euro kan faciliteten för återhämtning och resiliens⁸⁴ gynna alla sektorer i EU:s ekonomi, inbegripet transport på inre vattenvägar. Inlandssjöfarten drabbades också hårt av covid-19-krisen. Kommissionen har därför stöttat de medlemsstater som har tagit med investeringar i utsläppsfri transport på inre vattenvägar i sina återhämtnings- och resiliensplaner.

För perioden 2021–2027 kommer fonden för ett sammanlänkat Europa att ha en budget på 21,8 miljarder euro för att stödja fullbordandet av ett sammanlänkat, multimodalt, hållbart, driftskompatibelt, smart, säkert och skyddat TEN-T-nät, som stärker den sociala, ekonomiska, miljömässiga och territoriella sammanhållningen i unionen⁸⁵. Programmet kommer att ha en stark inriktning på modernisering av TEN-T-infrastruktur för inre vattenvägar, till exempel genom att stödja användning av flodinformationstjänster, ett infrastrukturnät för alternativa bränslen och multimodala plattformar i inlandshamnar längs TEN-T-nätet.

Med en garanti på 26,2 miljarder euro kommer InvestEU och i synnerhet ”delen för hållbar infrastruktur”, även att gynna inlandssjöfarten, inklusive små och medelstora aktörer, genom att stimulera privata investeringar i hållbar transportinfrastruktur och utsläppsfria fartyg. Innovationsfonden, som har förstärkts till följd av översynen av utsläppshandelssystemet, kommer ytterligare att stimulera innovation och forskning i vattenvägstransport och användning av utsläppsfria fartyg. Life-programmet kommer likaså att fortsätta att erbjuda finansieringsmöjligheter för inre vattenvägar, med särskild inriktning på luft- och vattenkvalitet⁸⁶, biologisk mångfald och ökad resurseffektivitet. Programmet Horisont Europa kommer också att fortsätta att stödja innovativa projekt för infrastruktur och flottor inom inlandssjöfarten, till stöd för digitalisering och minskad koldioxidutsläpp.

I den delegerade akten om en EU-taxonomi på klimatområdet⁸⁷ bekräftas potentialen hos utsläppssnåla transportsätt såsom inre vattenvägar att bidra till trafikomställningen. Kommissionen kommer därför att införa relevanta tekniska kontrollkriterier för att fastställa under vilka förhållanden infrastruktur för inre vattenvägar generellt bidrar till begränsningen av klimatförändringarna i syfte att vägleda deltagarna i deras investeringsbeslut.

4. STYRNING

De huvudsakliga styrningsstrukturer som är relevanta för EU:s inlandssjöfart är Europeiska unionen, CCNR⁸⁸, Donaukommissionen⁸⁹ och FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece)⁹⁰. Internationella flodkommissioner som CCNR eller Donaukommissionen har i över hundra år möjliggjort fri navigering i deras respektive avrinningsområden, även för länder utanför EU⁹¹.

⁸⁴ Ett återhämtningspaket utan motstycke för att rivstarta den europeiska ekonomin antogs av EU-medlemsstaterna och Europaparlamentet. Paketet omfattar en del på 1,1 biljoner euro för den nya programperioden och 750 miljarder euro för ett nytt återhämtningsinstrument, Next Generation EU. Faciliteten för återhämtning och resiliens kommer att utgöra hörnstenen av Next Generation EU.

⁸⁵ En spåringsmetod för FSE/TEN-T för ren luft har utvecklats, enligt vilket transportsättet inre vattenvägar tilldelas en Riemarkör på 40 %.

⁸⁶ Pilot- och demonstrationsprojekt för fartyg som uppfyller förordning (EU) 2016/1628 avseende transport på inre vattenvägar kommer att vara möjliga enligt Life-programmet, eftersom luftkvalitet kommer att vara ett prioriterat område i delprogrammet Miljö inom Life under perioden 2021–2027.

⁸⁷ Skäl 34 i delegerade akten om en EU-taxonomi på klimatområdet.

⁸⁸ Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) är det äldsta makroregionala samarbetet för navigering på inre vattenvägar i Europa. Den beslutar om bindande föreskrifter för navigering på Rhen, och dess medlemsländer är Belgien, Frankrike, Tyskland, Nederländerna och Schweiz. <https://ccr-zkr.org/> Donaukommissionen och elva stater (Österrike, Bulgarien, Luxemburg, Ungern, Slovakien, Tjeckien, Rumänien, Förenade kungariket, Ukraina, Polen och Serbien) har observatörsstatus i CCNR.

⁸⁹ Donaukommissionen utfärdar rekommendationer för att garantera säker navigering och respekt för principerna i Belgradkonventionen, som syftar till att säkerställa fri och gratis passage över Donau för alla aktörer. Medlemmarna i Donaukommissionen är Österrike, Bulgarien, Ungern, Tyskland, Moldavien, Ryssland, Rumänien, Serbien, Slovakien, Ukraina och Kroatien. Europeiska kommissionen deltar som observatör. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/>

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

⁹¹ Schweiz för Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen, Ukraina, Moldavien, Ryssland och Serbien för Donaukommissionen.

Denna styrningsmodell är komplex och en förenkling skulle kunna leda till ytterligare harmonisering av EU:s politik och minska den administrativa bördan på EU-nivå och nationell nivå, vilket i sin tur skulle öka sektorns effektivitet. **Kommissionen kommer att fortsätta att arbeta med CCNR, Donaukommissionen och transportgemenskapens ständiga sekretariat för att i förekommande fall säkerställa samordning mellan EU:s policy och dessa internationella organisationers policy och informera om möjligheterna till stöd via fonden för ett sammanlänkat Europa.**

Europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni)⁹² inrättades 2015 och har hjälpt den inre marknaden genom att utforma tekniska standarder för fartyg och besättningar. **Samtidigt som Cesni fortsätter att ta fram tekniska standarder** bör styrningsramen behandlas och förstärkas ytterligare via medlemsstaternas och de berörda aktörernas expertgrupper som kommissionen inrättade 2017.

Kommissionen kommer även fortsättningsvis att stödja Cesni via fonden för ett sammanlänkat Europa för att utforma harmoniserade tekniska standarder för EU:s inlandssjöfart.

En av den nuvarande kommissionens sex prioriteringar⁹³ är ett starkare Europa i världen. Kommissionen kommer därför att fortsätta sitt samarbete med viktiga partner och grannar i syfte att förbättra sammanlänkningarna, skapa nya marknadsmöjligheter och främja höga säkerhets- och skyddsstandarder via internationella organisationer. Samarbete och samordning med länderna på västra Balkan via transportgemenskapen samt med Ukraina och Moldavien är en viktig aspekt för genomförandet av detta program, särskilt inom ramen för den gemensamma regionala marknaden.

5. SLUTSATS

I den europeiska gröna given och strategin för smart mobilitet anges tydligt målet att ge inlandssjöfarten en större roll och göra alla transportsätt mer hållbara, i linje med EU:s mål för klimatneutralitet och nollutsläpp. Ambitionen att betydligt öka inlandssjöfartens andel av godstransporten och avsevärt öka de inre vattenvägaras kapacitet under de kommande åren kräver beslutsamma åtgärder och en genomgripande omvandling av sektorn. Naiades III stakar ut vägen för att åstadkomma denna omvandling, infria ambitionerna för en miljövänlig och digital omställning av sektorn och samtidigt erbjuda attraktiva och hållbara arbetstillfällen. Kommissionen kommer att fortsätta sitt nära samarbete med medlemsstaterna, berörda aktörer och internationella organisationer som är verksamma inom transport på inre vattenvägar för att uppnå dessa ambitiösa men samtidigt ytterst viktiga mål för sektorn och bidra till dess långsiktiga bärkraft, tillväxt och motståndskraft.

⁹² Dess medlemmar är CCNR-medlemmar, EU-medlemsstater, ytterligare företrädare för internationella organisationer och berörda aktörer på inlandssjöfartsområdet i Europa.

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

BILAGA: HANDLINGSPLAN

FLYTTA ÖVER MER GODSTRANSPORT TILL INRE VATTENVÄGAR	
1. Fortsatt stöd för innovativ infrastruktur och utbyggnad via Horisont Europa och FSE.	Från 2021
2. Översyn av TEN-T-förordningen – krav för transport på inre vattenvägar och samordnarnas roll.	2021
3. Utbyggnad av övergripande digitala informations-och driftsystem för förvaltning av vatten och inre vattenvägar via FSE.	Från 2022
4. Beredskapsplan(er) för transportkriser.	2022
5. Översyn av regelverket för intermodal transport, inklusive direktivet om kombinerad transport.	2022
6. Utfärda riktlinjer för hur aktörer och plattformar ska informera sina användare om koldioxidavtrycket från sina leveranser och erbjuda hållbara leveransalternativ.	2023
7. Översyn av lagstiftningen om tillträde till marknaden för transport på inre vattenvägar.	2022
8. Utvärdering av direktiv EUJ 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart.	2022
MOT UTSLÄPPSFRI TRANSPORT PÅ INRE VATTENVÄGAR	
9. Särskilda åtgärder baserade på forskningsuppdraget om friska hav och kust- och inlandsvatten och partnerskapet för utsläppsfri vattenvägstransport/europeiska alliansen för ren vätgas.	Från 2021
10. Stöd via FSE för användning av utsläppsfria fartyg i inlandssjöfarten.	Från 2021
11. Genom H2020 Platina III-projektet underlätta utarbetandet av en metod för ett energiindex på EU-nivå i syfte att bedöma koldioxidintensiteten hos fartyg i inlandssjöfart.	2022
12. Utvärdera förfarandet för beviljande av undantag enligt direktiv (EU) 2016/1629 för att främja användningen av utsläppsfria fartyg på EU:s vattenvägar.	2023
13. Analys för att bedöma behovet av åtgärder för främjande av koldioxidsnåla eller utsläppsfria fartyg.	2025
14. Översyn av riktlinjerna för statligt stöd till järnvägsföretag – för att eventuellt inbegripa transport på inre vattenvägar och ett eventuellt gruppundantag för stöd till transportsamordning.	2021–2023
15. Översyn av riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd och energi samt rambestämmelserna för statligt stöd till forskning, utveckling och innovation.	2021
16. Teknisk vägledning om klimatsäkring av infrastruktur under perioden 2021–2027.	2021
17. Undersökning till stöd för miljöanpassning av inlandshamnar.	2021
18. Översyn av direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen och en genomförandeplan med finansieringsmöjligheter och krav.	2021
19. Uppmana den europeiska standardiseringsorganisationen att utforma harmoniserade standarder för infrastruktur för alternativa bränslen inom inlandssjöfarten och i inlandshamnar.	2021
20. Fortsatt stöd till infrastruktur för innovativa och alternativa bränslen och utbyggnad via Horisont Europa och FSE.	Från 2021
21. Bedömning av behoven avseende infrastruktur för mottagande av avfall och avgasningsanläggningar.	2024

22. Översyn av delegerad förordning (EU) 2017/1926 vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, inbegripande av transport på inre vattenvägar i direktivet.	2022
SMART INLANDSSJÖFART	
23. Översyn av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster.	2022
24. Tekniskt stöd till en permanent operativ struktur för en enda åtkomstpunkt för tillhandahållande av RIS-baserade korridorinformationstjänster.	2024
25. En integrerad och operativ vision för den digitala omställningen av de nuvarande trafik- och transportrelaterade affärsmodellerna och processerna inom sektorn.	2023
26. FSE-projekt för tekniskt stöd för att stärka offentligt-privat samarbete kring inlandssjöfart och underlätta genomförandet av digitaliseringsvisionen.	2023
27. Underlätta utveckling, demonstration och utbyggnad av en helhetssyn på smarta sjöfartslösningar för digital integration av transport på inre vattenvägar i den synkromodala leveranskedjan, inklusive RIS, via Horisont Europa och fonden för ett sammanlänkat Europa.	Från 2022
MOT MER ATTRAKTIVA OCH HÅLLBARA ARBETSTILLFÄLLEN INOM INLANDSSJÖFARTEN	
28. Regelbunden information om arbetsmarknadsstrukturen via organet för bevakning av marknaden för transport på inre vattenvägar.	Från 2022
29. Utvärdering av den sociala lagstiftningen inom ramen för kontrollen av ändamålsenligheten avseende marknadstillträde.	2023
30. Förslag på åtgärder för digitala verktyg för registrering och utbyte av information om besättningar och fartyg i inlandssjöfarten.	2021
31. Förslag på åtgärder rörande EU:s bemanningskrav för inlandssjöfart.	2024
32. Uppdrag att utforma kompetensstandarder för drift med alternativa bränslen och miljövänlig och effektiv fartygsdrift (ekonomisk bränsleförbrukning).	2022
FINANSIERING	
33. Underlätta de berörda aktörernas och medlemsstaternas insatser för att inrätta en fond som kompletterar finansieringsinstrument på EU-nivå och nationell nivå.	2024
STYRNING	
34. Stödja Cesni via FSE:s tekniska stöd för utformning av tekniska standarder för transport på inre vattenvägar.	2022
35. Stödja CCNR och Donaukommissionen i syfte att i förekommande fall säkerställa samordning mellan EU:s policyer och de respektive internationella organisationernas policyer.	Från 2022