

Tisdag, 14 september 2021

P9_TA(2021)0367

Vägen mot en framtidssäkrad inlandssjöfart i Europa

Europaparlamentets resolution av den 14 september 2021 om vägen mot en framtidssäkrad inlandssjöfart i Europa (2021/2015(INI))

(2022/C 117/02)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar av den 25 februari 2021 med en utvärdering av direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster, *Evaluation of Directive 2005/44/EC on Harmonised River Information Services (RIS)* (SWD(2021)0050),
- med beaktande av arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar av den 24 februari 2021 med en utvärdering av paketet för rörlighet i städer, *Evaluation of the 2013 Urban Mobility Package* (SWD(2021)0047),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 9 december 2020 *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* (COM(2020)0789), och det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar (SWD(2020)0331),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 11 december 2019 *Den europeiska gröna given* (COM(2019)0640),
- med beaktande av arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar av den 18 september 2018 med en halvtidsutvärdering av Naiades II, *Mid-term progress report on the implementation of the NAIADES II action programme for the promotion of inland waterway transport (covering the period 2014-2017)* (SWD(2018)0428),
- med beaktande av kommissionens vitbok av den 28 mars 2011 *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (COM(2011)0144),
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2397 av den 12 december 2017 om erkännande av yrkeskvalifikationer för inlandssjöfart ⁽¹⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart ⁽²⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ⁽³⁾, och den kommande översynen av detta,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽⁴⁾ (TEN-T-förordningen), och den kommande översynen av denna,
- med beaktande av rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna ⁽⁵⁾, och den kommande översynen av detta,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ EUT L 345, 27.12.2017, s. 53.

⁽²⁾ EUT L 252, 16.9.2016, s. 118.

⁽³⁾ EUT L 307, 28.10.2014, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 348, 20.12.2013, s. 1.

⁽⁵⁾ EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

⁽⁶⁾ EUT L 255, 30.9.2005, s. 152.

Tisdag, 14 september 2021

- med beaktande av rådets slutsatser av den 21 oktober 2020 *Politiska överväganden gällande en beredskapsplan för pandemier och andra allvarliga kriser för den europeiska godstransportsektorn*,
 - med beaktande av rådets slutsatser av den 5 juni 2020 om framtiden för EU:s vattenvägstransporter *EU Waterborne Transport Sector – Future outlook: Towards a carbon-neutral, zero accidents, automated and competitive EU Waterborne Transport Sector*,
 - med beaktande av rådets slutsatser av den 15 november 2018 *Transporter på inre vattenvägar – Se potentialen och främja den*,
 - med beaktande av sin resolution av den 27 april 2021 om tekniska och operativa åtgärder för en effektivare och renare sjöfart ⁽⁷⁾,
 - med beaktande av sin resolution av den 15 januari 2020 om den europeiska gröna given ⁽⁸⁾,
 - med beaktande av sin resolution av den 14 februari 2019 om Naiades II – ett handlingsprogram till stöd för transporter på inre vattenvägar ⁽⁹⁾,
 - med beaktande av sin resolution av den 22 november 2016 om frigörande av potentialen med passagerartransporter på vatten ⁽¹⁰⁾,
 - med beaktande av artikel 54 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0231/2021), och av följande skäl:
- A. EU:s sektor för vattenvägstransporter, inklusive transporter på inre vattenvägar, är av strategiskt intresse för EU:s försörjningsintegritet och för EU-hamnarnas konkurrenskraft. 75 % av transportererna på inre vattenvägar är gränsöverskridande och en samordning är därför väsentlig för den inre marknaden.
- B. De europeiska länderna har olika typer av stora och små farbara vattenvägar och olika fartygsflottor för inlandssjöfart, vilket gör de inre vattenvägarna till ett mycket smidigt och användbart vattenburet transportslag för gods av olika slag och i stora mängder till olika destinationer.
- C. Transporter på inre vattenvägar är en viktig pelare i omställningen till multimodala hållbara transporter men medför också betydande utmaningar. En mycket liten del av godstransporterna i EU (6,1 %) går idag på inre vattenvägar. 76,3 % går på vägar och 17,6 % på järnväg. Inlandssjöfartens nuvarande trafikandel är alldeles för liten och det krävs en kraftig ökning för att minska trafikstockningarna på vägarna, öka säkerheten, minska utsläppen och säkerställa ett mer hållbart transportsystem som helhet. Det finns ett trängande behov av ytterligare åtgärder för att uppnå målet att en betydande del av de 76,3 % av inre godstransporter som i dag sker på vägar ska flytta över till järnväg och inre vattenvägar. I detta avseende är det mycket viktigt att koppla samman nya hållbara cirkulära marknader och energimarknader med transporter på inre vattenvägar.
- D. Vidareutvecklingen av inlandssjöfarten är en hörnsten i byggandet av ett smart, hållbart och konkurrenskraftigt europeiskt transportnät. Den nuvarande farbarheten på de europeiska vattenvägarna är ojämn och trafikomställningen hindras av flaskhalsar, felande länkar och brist på tillförlitlighet för fritt flytande inre vattenvägar. Inlandssjöfart är ett av de miljövänligaste transportsätten med en i stor utsträckning outnyttjad ytterligare potential för transport av stora mängder varor inom EU, och kan därmed spela en avgörande roll för att uppnå EU:s klimatmål.
- E. Den totala andelen gränsöverskridande godstransporter på våra inre vattenvägar ligger på 54 % i korridoren mellan Rhen och Alperna, 35 % i korridoren mellan Nordsjön och Medelhavet och 38 % i korridoren mellan Nordsjön och Östersjön. Det är viktigt att påskynda fullbordandet av TEN-T-stomnätet för inre vattenvägar samt anslutningarna till det övergripande nätet.
- F. Den europeiska trafiken på vattenvägar behöver smidiga gränsöverskridande förbindelser utan avbrott, vilket gör det ytterst viktigt att slutföra TEN-T-stomnäten senast 2030.

⁽⁷⁾ Antagna texter, P9_TA(2021)0131.

⁽⁸⁾ EUT C 270, 7.7.2021, s. 2.

⁽⁹⁾ EUT C 449, 23.12.2020, s. 154.

⁽¹⁰⁾ EUT C 224, 27.6.2018, s. 29.

Tisdag, 14 september 2021

- G. Kommissionens vitbok om transporter kom så tidigt som 2011 och där betonades att trafikandelen för inre vattenvägar i Europa måste ökas. Sedan dess har det inte gjorts tillräckliga framsteg.
- H. Inom inlandssjöfarten är man överens om att en miljöanpassning av sektorn är avgörande för dess långsiktiga konkurrenskraft och för att sektorn ska kunna spela en betydande, tillförlitlig och trovärdig roll i den multimodala omställningen. En bred diskussion om hur denna gröna omställning ska finansieras pågår inom sektorn. Det är dags för mer konkreta åtgärder, verktyg och medel för att bidra till genomförandet av denna ambition.
- I. Otillräckliga infrastrukturinvesteringar har lett till eftersläpning. Infrastruktur av god kvalitet är grunden och ryggraden för en framgångsrik inlandssjöfart. Kapaciteten kan bara ökas inom vissa gränser och fokus bör även ligga på att öka prestandan och säkerställa tillförlitlighet i sektorn vid alla tidpunkter.
- J. En betydande del av EU:s godstransporter på inre vattenvägar är kopplad till kusthamnar. Både kust- och inlandshamnar spelar en viktig roll som multimodala knutpunkter med förbindelser till andra transportsätt som även kan ta över godslaster. Det är därför viktigt, och nödvändigt enligt TEN-T-riktlinjerna, att kust- och inlandshamnar har goda förbindelser med varandra och med inlandet. Inlandshamnar bör bli energiknutpunkter för hållbara alternativa bränslen.
- K. Torka och klimatförändringar är två av de största utmaningarna för den europeiska inlandssjöfarten. I flera europeiska regioner drabbades transporter på de inre vattenvägarna hårt av den långa torkan 2018 med extremt låga vattennivåer. Konsekvenserna var förödande för Rhen och dess bifloder, övre och mellersta Donau samt övre och mellersta Elbe. I Tyskland ledde detta till minskad industriproduktion på 5 miljarder euro. Dessutom tenderar inlandsvattnen i norra Europa att frysa till under de kallaste vintermånaderna, vilket hindrar trafiken.
- L. Trafikomställningen från väg till inre vattenvägar gäller inte bara godstransporter utan även passagerartransporter, särskilt i stadsområden. Eftersom 50 % av EU:s befolkning bor nära hav och floder är passagerartransporter på inre vattenvägar ett miljövänligt alternativ både när det gäller energiförbrukning och buller. De bidrar även till att minska trängseln på överbelastade vägnät och utgör ett alternativ till utbyggnad av väginfrastrukturen i tätbefolkade områden.
- M. Kryssningsbåtar, färjor, utflyktsbåtar och taxi- och pendelbåtar spelar en viktig roll för turismen i Europa och bör användas som ett renare alternativ för turism och kollektivtrafik i regioner och städer som har tillgång till farbara floder, kanaler och sjöar. Detta skulle även göra rörligheten i städerna mer hållbar och effektiv. Strategin för hållbar och smart mobilitet bör ta hänsyn till detta.
- N. Tillsammans med järnväg kommer godstransporter på inre vattenvägar att spela en avgörande roll för att uppnå målen i den gröna given när det gäller trafikomställningen inom godstransportsektorn. De två transportsätten i leveranskedjorna bör integreras och göras mer tillgängliga.
- O. Transporter på inre vattenvägar skulle kunna spela en viktig roll för sjöfarten när det gäller att förstärka digitaliseringen och skapa större volymer i samband med utsläppsfria framdrivningslösningar, t.ex. el och vätgas.
- P. Förfarandena för att erhålla certifikat för vätgasfartyg är fortfarande mycket långdragna. För en serie vätgasfartyg med exakt samma tekniska egenskaper måste separata ansökningar lämnas in för varje enskilt fartyg. Denna typ av administrativa bördor avskräcker privata investerare och blir därmed ett hinder för teknisk utveckling och ökad kostnadseffektivitet.
- Q. Energiomställningen är även en utmaning för inlandssjöfarten, trots att inre vattenvägar är ett av de mest miljövänliga transportsätten. Det är viktigt att beakta underleverantörernas roll inom hela leveranskedjan för att förbättra affärsnyttan av hållbara investeringar inom sektorn för transporter på inre vattenvägar.
- R. Flottan på de inre vattenvägarna behöver moderniseras och anpassas till de tekniska framstegen om fartygens miljöprestanda ska kunna förbättras ytterligare. Utsläppsfri teknik är ännu inte bärkraftig i större skala inom sektorn för transporter på inre vattenvägar på grund av dålig teknisk mognad, brist på infrastruktur och icke-konkurrenskraftiga priser.

Tisdag, 14 september 2021

5. Sektorn för transporter på inre vattenvägar säkerställde fortsatt transport av nödvändiga varor under covid-19-pandemin, och vissa sektorer upplevde till och med toppar i sin trafik, vilket bevisar dess flexibilitet och motståndskraft.

Trafikomställning för godstransporter: från vägar till inre vattenvägar

1. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ta initiativ till ett grönt, effektivt och digitalt ledarskap och att bygga vidare på befintliga program som Naiades, som bör stödja och ge incitament till alla aktörer inom inlandssjöfarten, och även andra transportslag, särskilt järnvägen, att samarbeta för en hållbar och social framtid, samtidigt som man stöder företagandet, skyddet för arbetstagare och konkurrenskraften i sektorn som helhet. Parlamentet betonar att inre vattenvägar är ett utmärkt transportsätt för råvaror som härrör från nya marknader för cirkulär ekonomi och att samordning av transport-, miljö- och industripolitiken är avgörande för att ta vara på dessa möjligheter.

2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ta bättre hänsyn till att de som är verksamma inom inlandssjöfarten ofta är familjer med barn ombord och att investera i adekvata faciliteter på regelbundet avstånd längs vattenvägarna för att möjliggöra anständiga levnadsvillkor längs rutterna.

3. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram förslag till en styrningsram och ett regelverk i linje med nästa Naiadesprogram, för att säkerställa harmonisering och standardisering på EU-nivå av farbarhetskvalitet, fartyg och besättningskvalifikationer. Parlamentet påpekar att denna ram bör underlätta samordningen av investeringar, handlingsprogram och de olika organ som deltar i utvecklingen av inlandssjöfarten, inbegripet medlemsstaternas förvaltningar, EU-organ, TEN-T-samordnare, flodkommissioner och standardiseringskommittéer. Parlamentet lyfter fram möjligheten att genom handlingsprogrammet Naiades III kartlägga möjligheterna att lägga över godstransporter till inre vattenvägar. Parlamentet betonar att denna trafikomställning och bättre samordning mellan industri- och transportpolitiken skulle bidra till att uppnå målen i den gröna given, som kräver hållbar och cirkulär omställning i nästan alla industrisektorer.

4. Europaparlamentet välkomnar kommissionens avsikt, som kommer till uttryck i strategin för hållbar och smart mobilitet, att flytta mer gods från väg till inre vattenvägar och närsjöfart, inbegripet regionala transporter och transporter i och mellan städer. Parlamentet betonar dock den stora outnyttjade potentialen och utrymmet för utbyggnad av transporter på inre vattenvägar. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att regelbundet utvärdera och höja sina målsättningar för omställningen inom inlandssjöfarten och att ta tillvara fördelarna i sektorn. Parlamentet uppmanar också kommissionen att ge stöd till spridning av bästa praxis för integrering av inlandssjöfart i multimodala logistikkedjor. Parlamentet betonar att det behövs investeringar i mer flexibla och innovativa fartygsmodeller och i miljöanpassning av den befintliga transportflottan på inre vattenvägar, bland annat genom utveckling av flodanpassade fartyg och andra redan mogna hållbara lösningar, för att det ska bli ett mer konkurrenskraftigt och hållbart alternativ till vägtransporter.

5. Europaparlamentet betonar att fler och regelbundna investeringar i utbyggnad, modernisering och uppgradering av fysisk och digital infrastruktur för inre vattenvägar, såsom slussar, broar och driftskompatibel användning av digital teknik över gränserna, är avgörande för att öka sektorns konkurrenskraft, förhindra dess tillbakagång, förbättra dess långsiktiga prestanda, tillförlitlighet och förutsägbarhet över gränserna, möjliggöra farbarhet av hög kvalitet och underlätta trafikomställningen, samtidigt som hänsyn tas till den biologiska mångfalden och tillämplig miljölagstiftning såsom ramdirektivet för vatten⁽¹¹⁾ och naturvårdsdirektiven⁽¹²⁾. Parlamentet uppmanar kommissionen att stödja utbytet av bästa praxis mellan medlemsstaterna, särskilt när det gäller att ta hänsyn till djur- och växtrikets behov i infrastrukturprojekt.

6. Europaparlamentet uppmanar med eftertryck medlemsstaterna att fullt ut respektera sin skyldighet att färdigställa TEN-T-stomnätet för inre vattenvägar senast 2030 och uppmanar kommissionen och TEN-T-samordnarna att stärka sin tillsyn i detta avseende. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att åtgärda de felande länkarna, ta itu med flaskhalsar och främja fysisk och digital infrastruktur av hög kvalitet. Parlamentet framhåller särskilt behovet av att öka investeringarna i lämplig multimodal infrastruktur i hamnar och förbindelser mellan inlandshamnar och omgivande regioner, såsom sömlösa järnvägsförbindelser och -terminaler, och att öka deras lagringskapacitet för att underlätta konkurrenskraftiga multimodala transporter i Europa och förbättra deras prestanda i leveranskedjan.

⁽¹¹⁾ EGT L 327, 22.12.2000, s. 1.

⁽¹²⁾ Habitatdirektivet (EGT L 206, 22.7.1992, s. 7) och fågeldirektivet (EUT L 20, 26.1.2010, s. 7).

Tisdag, 14 september 2021

7. Europaparlamentet anser att en strategi med dubbla nät bör införas genom att komplettera det befintliga stomnätet av inre vattenvägar med ett övergripande nät av inre vattenvägar, för att stärka transporterna på inre vattenvägar. Parlamentet påpekar att farbara vattenvägar som är anslutna till kusthamnar och inte har klass IV-status men som har potential att minska negativa externa miljöfaktorer, inklusive trafikstockningar, bör tas i beaktande för det övergripande nätet. Parlamentet betonar därför behovet av att utvidga TEN-T-nätet till att inkludera nya avsnitt av inre vattenvägar i stomnätet och det övergripande nätet för att inrätta nya multimodala transportknutpunkter.

8. Europaparlamentet anser att det är viktigt att få upp ögonen för de mindre vattenvägarnas outnyttjade potential att öka den direkta konkurrensen med vägtransporterna, genom att säkerställa ett detaljerat, omfattande och komplext nät som hålls uppdaterat och farbart. Parlamentet uppmanar kommissionen att inte bara prioritera de stora vattenvägarna utan att inkludera mindre vattenvägar i den digitala omställningen.

9. Europaparlamentet understryker den stora potentialen att rusta upp sammanlänkade vattenvägar och kanaler, särskilt i regioner som under flera årtionden har lidit av otillräckliga investeringar i infrastruktur för inre vattenvägar.

10. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att se till att alla berörda parter deltar i den sektorsövergripande planeringsprocessen för nya vattenvägsprojekt och underhållsåtgärder för att nå allmänt godtagbara lösningar i linje med EU-rätten.

11. Europaparlamentet konstaterar att transporter på vattenvägar kräver ett mer effektivt, tillförlitligt, säkert och klimattåligt infrastrukturnät för att bättre kunna hantera problem som översvämningar och låga vattennivåer, som bara kommer att förvärras på grund av klimatförändringens effekter. Parlamentet beklagar att de problem inom inlandssjöfarten som orsakas av översvämningar och låga vattennivåer inte har beaktats på vederbörligt sätt. Att garantera farbarheten är helt avgörande. Parlamentet betonar därför att konsekventa åtgärder måste vidtas, såsom anpassning av flottan (typ av fartyg, flottans storlek, reservkapacitet), optimering av fartygens utformning, beaktande av fartygens mångsidighet i inlandssjöfarten, bättre förvaltning och utveckling av infrastruktur, precisare information och prognoser om vattennivåer, samarbete med järnvägen under lågvattenperioder, tidsbefraktningsavtal för fartyg som kan bedriva verksamhet under lågvattenperioder, införande av digitala verktyg och ökad lagringskapacitet i hamnar. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att utarbeta handlingsplaner för att bekämpa låga vattennivåer och betonar att detta kräver samordning.

12. Europaparlamentet betonar vikten av att använda rymddata och rymdtjänster för transporter på inre vattenvägar för att säkerställa att sektorn blir säkrare, mer hållbar, effektivare och mer konkurrenskraftig. Parlamentet anser i synnerhet att nya tjänster inom Galileo- och Copernicusprogrammen och navigationstjänsterna inom Egnos bör inkluderas i översynen av ITS-direktivet ⁽¹³⁾ och andra lagstiftningsinitiativ för smart mobilitet.

Miljöanpassning av inlandssjöfarten

13. Europaparlamentet betonar vikten av att ta itu med energiomställningen på ett kostnadseffektivt och tillgängligt sätt, samtidigt som man erkänner de många olika fartygstyperna, genom att snabbt öka förekomsten av flera olika typer av rena alternativa bränslen, infrastruktur för alternativa bränslen och framdrivningsmetoder för sjöfart, med en nätverksmodell och i enlighet med principen om teknikneutralitet. Parlamentet stöder dessutom användning av alla snabbt införbara alternativ för att minska utsläppen från inlandssjöfarten, inbegripet överbryggande bränslen och övergångssystem. Parlamentet betonar på nytt att en radikal energiomställning inom inlandssjöfarten är avgörande för att uppnå målen för klimatneutralitet senast 2050.

14. Europaparlamentet påpekar att det saknas marknadsfärdiga klimatneutrala lösningar och att myndigheterna därför bör kunna få medel för kapacitetsuppbyggnad för att hjälpa sektorn att få tillgång till finansiering och stödja den på vägen mot klimatneutralitet. Parlamentet betonar vikten av att ytterligare stimulera FoU-projekt som rör bränslen och tekniker som i betydande omfattning minskar klimat- och miljöpåverkan för att snabbt bygga ut flottorna och bygga upp leveranskedjor och stordriftsfördelar. Parlamentet konstaterar att sektorn för inre vattenvägar kan fungera som en testbädd och katalysator för positiva spridningseffekter till sjöfartssektorn. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att ta fram en realistisk färdplan för att ytterligare minska föroreningarna och växthusgasutsläppen i syfte att uppnå en koldioxidfri inlandssjöfart och samtidigt värna konkurrenskraften, tillförlitligheten och säkerheten.

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

Tisdag, 14 september 2021

15. Europaparlamentet understryker den särskilda roll som inre vattenvägar bör spela i EU:s vätgasstrategi, både för en ren bränsleförsörjning till transporter på inre vattenvägar och för den avgörande betydelse som de inre vattenvägarna och deras hamnar har för en ren och effektiv distribution av vätgas i anslutning till EU:s transportnät och industrikuster.

16. Europaparlamentet framhåller att alternativ som avsevärt minskar inverkan på klimatet och miljön bör göras allmänt tillgängliga, prismässigt mer överkomliga och ekonomiskt mer attraktiva i förhållande till konventionella framdrivningsmedel. Parlamentet betonar behovet av att skynda på spridningen av dessa alternativ, till exempel genom att säkerställa en realistisk blandningsandel, på grundval av en konsekvensbedömning som omfattar en livscykelanalys av olika bränslen och i linje med EU:s hållbarhetskriterier, samt genom regleringsstabilitet och ekonomiskt stöd, bland annat genom skattelättnader från medlemsstaterna. Parlamentet anser vidare att medlemsstaterna bör ha möjlighet att sänka eller avskaffa skatten för användning av landström och andra hållbara lösningar. Parlamentet uppmanar dessutom kommissionen att stödja och ge betydande incitament till användningen av relevanta finansieringsinstrument för införande av hållbara alternativa bränslen och tekniker.

17. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka möjligheten att utarbeta ett EU-system för utsläppsmärkning för transporter på inre vattenvägar som ger lättillgänglig information om fartygens energiprestanda, främjar energieffektivitet och skapar en stabil miljö för investeringsbeslut, vilket bör leda till en hållbar affärsnytta och avkastning på investeringar för befraktare. Parlamentet betonar att detta system måste syfta till att konkret minska utsläppen och bistå sektorn genom att ge förbättrad tillgång till finansiering, lån och garantier baserade på dess utsläppsprestanda, förbättra utsläppskontrollen, skapa fördelar genom incitament till hamnmyndigheterna att differentiera hamninfrastrukturavgifterna och på det hela taget öka sektorns attraktionskraft. Parlamentet uppmanar kommissionen att tillhandahålla en praktisk vägledning och verktygslåda om hållbara bränslen och tekniska möjligheter för fartyg inom inlandssjöfart och närsjöfart för att stödja fartygsägarna i deras beslutsfattande. Parlamentet betonar att fokus bör ligga på fartyg inom inlandssjöfart och närsjöfart med tanke på deras liknande tekniska egenskaper.

18. Europaparlamentet påpekar att modulär konstruktion av fartyg ger flexibilitet, förutsägbarhet och kostnadsbesparingar. Parlamentet betonar i detta avseende att standardisering på området för fartygskomponenter, -design och -utveckling skapar en god grund som kan användas på olika sätt (korsmodalitet) och dessutom underlättar eftermontering av mer hållbara framdrivningssystem så snart de kommer ut på marknaden. Parlamentet framhåller att modulär konstruktion bör stimuleras och främjas med hänvisning inte bara till miljöfördelar utan även till potentiella kostnadsbesparingar och minskade risker tack vare den förutsägbara produktions- och byggprocessen.

19. Europaparlamentet anser att sjöfartssektorn, med tanke på våra klimatmål, kan erbjuda mer hållbara och framtidssäkra transporter. Parlamentet betonar att kommissionen och nationella myndigheter bör spela en sammanlänkande och samordnande roll i denna utvecklingsfas och samarbeta med alla berörda parter, inbegripet användare av inre vattenvägar och varvsindustrin. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att genomföra pilotprojekt med innovativa lösningar såsom utbytbara batteribehållare. Parlamentet betonar i detta sammanhang att det finns ett starkt behov av stöd för innovation, en europeisk finansieringsplan, underlättande av certifiering och tillstånd att köra med alternativa bränslen.

20. Europaparlamentet framhåller i detta sammanhang vikten av energiomställning i hamnar och deras specialiserade varv, eftersom det är där som konstruktion, ombyggnad och eftermontering av fartyg görs. Parlamentet uppmanar därför kommissionen och medlemsstaterna att anslå tillräckliga medel och investeringar för att säkerställa tillräcklig kapacitet och adekvat infrastruktur i hamnarna i syfte att underlätta förnyande av flottan energiomställning inom sjöfartssektorn. Parlamentet betonar vidare att utvecklingen av alternativa energikällor för fartyg kräver lämplig landbaserad infrastruktur för elförsörjning och påfyllning av bränsle.

21. Europaparlamentet betonar att miljöanpassningen av flottan inte endast bör fokusera på att åtgärda koldioxidutsläppen utan även sträva efter att minska föroreningen av floder. Parlamentet betonar därför vikten av att tillhandahålla avfallsanläggningar i hamnar samt främja användningen av innovativ skeppsbottenfärg och avancerad skrovunderhållsteknik, exempelvis undervattensdrönare. Parlamentet uppmanar kommissionen att föreslå en styrningsram för övervakning av föroreningar i flodernas avrinningsområden, för att underlätta samordningen av europeiska och nationella åtgärder, investeringar och handlingsprogram.

22. Europaparlamentet betonar vikten av att säkerställa en sund och övergripande förvaltning av vattenresurserna, vilket innebär förvaltning av hydraulsystem, främjande av utvecklingen av vattenelektricitet, garantier för olika vattenanvändningar och bevarande av den biologiska mångfalden. Parlamentet betonar därför att vattenförvaltningen bör involvera aktörer inom transport, energi, jordbruk, industri och miljö.

Tisdag, 14 september 2021

Digitalisering och autonom sjöfart

23. Europaparlamentet konstaterar att långtgående digitalisering och datainsamling kan bidra till renare miljö och förbättrad säkerhet ombord och leda till effektivare rutter, mindre överbelastning i hamnar och bättre kommunikation och informationsutbyte mellan fartyg, hamnar och infrastruktur. Parlamentet påpekar att digitalisering skulle kunna medföra betydande fördelar, i form av säkerhet och energieffektivitet, för insamling och analys av uppgifter om sektorn för transporter på inre vattenvägar, vilket skulle bidra till ytterligare utsläppsminskningar. Parlamentet efterlyser en strategi för att utveckla och använda digital och automatiserad teknik inom inlandssjöfarten, med fastställande av dels driftskompatibla standarder mellan olika transportsätt och över gränser, dels de forskningsåtgärder och den finansiering som behövs, bland annat genom specifika ansökningsomgångar inom Horisont Europa. Parlamentet betonar att det i detta avseende behövs en uppdatering av tekniska standarder vid europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni) och större harmonisering av flodinformationstjänsterna (RIS), vilket skulle förenkla förfarandena för reglering av inlandssjöfarten, lösa problemen med olika tolkningar av tekniska standarder och bristen på jämförbara data samt möjliggöra en snabb utveckling och snabbt införande av innovativa lösningar. Parlamentet understryker behovet av att utveckla en gemensam ram för ett interoperabelt datautbyte mellan olika transportsätt.

24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att säkerställa en harmoniserad digital användning och acceptans av elektroniska besättnings- och fartygsdokument inom hela EU snarast möjligt, vilket kommer att stärka tillsynen av den sociala situationen och arbetsvillkoren, öka inlandssjöfartens effektivitet och attraktionskraft och dess smidiga samverkan och integrering med andra transportsätt samt öka interoperabiliteten i systemen för datautbyte genom hela logistikkedjan. Parlamentet betonar att brist på ordentlig vila för arbetstagare ombord kan leda till betydande säkerhetsrisker. Parlamentet betonar därför att en tillförlitlig, realtidsbaserad, digital kontrollkapacitet att läsa, lagra och generera data om arbetstider och vilotider för arbetstagarna ombord är mycket viktig.

25. Europaparlamentet betonar behovet av ett snabbt genomförande av förordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI)⁽¹⁴⁾, för att göra det möjligt för transportföretag att snabbt, enkelt och digitalt utbyta information med tillsynsmyndigheter.

26. Europaparlamentet noterar att dataintegrering och dataharmonisering är ett centralt instrument för tillgångsförvaltning för att stärka inlandssjöfartens tillförlitlighet och öka dess användning i logistikkedjorna. Parlamentet noterar att datan måste vara sammankopplad med smart infrastruktur för att möjliggöra effektiv planering och kommunikation med andra transportsätt och underlätta multimodala och synkromodala system. Parlamentet noterar att integrerade dataplattformar kan öka transparensvinsterna, såsom spårning och kontroll, och effektivitetsvinsterna, såsom ruttplanering och tillgångsförvaltning.

27. Europaparlamentet betonar vikten av att samla in uppgifter om det europeiska logistiksystemet i samordning med berörda parter inför förslaget till revidering av direktivet om kombinerade transporter⁽¹⁵⁾ och andra åtgärder som leder till effektivare logistikplanering och användning av fysisk infrastruktur. Parlamentet uppmanar dessutom kommissionen att lägga fram en intermodal översikt över flödet av varor och containrar som kommer in i Europa samt de vägar som varorna följer till slutdestinationen eftersom detta skulle kunna vara till nytta vid utarbetandet av en effektiv politik för trafikomställning. Parlamentet anser att stimulering av trafikomställningen bör prioriteras eftersom sjöfartscontainrar inte alltid transporteras på ett effektivt sätt från en kusthamn till inlandet, vilket leder till högre kostnader och längre transporttider. Parlamentet uppmanar kommissionen att bedöma mervärdet av algoritmer och artificiell intelligens i samband med transport av containrar till inlandet, för optimal planering och hantering i detta syfte.

28. Europaparlamentet betonar vikten av att koppla samman befintliga digitala transportpolitiska ramar och se till att multimodala transportdata finns tillgängliga via en gemensam åtkomstpunkt för att effektivisera godstransporter på vattenvägar och för att säkerställa datans interoperabilitet med andra transportsätt. Parlamentet uppmanar i detta sammanhang kommissionen att ta fram en EU-handlingsplan för en digital infrastruktur för multimodala transporter som möjliggör datadelning och interoperabilitet, med målet att senast 2035 uppnå ett synkromodalt, sammankopplat och automatiserat transportsystem. Parlamentet anser att det behövs en särskild styrningsstruktur för att kontinuerligt och regelbundet övervaka, utvärdera och göra förbättringar i syfte att använda de senaste tekniska lösningarna och innovationerna.

29. Europaparlamentet påpekar behovet av incitament för utveckling av multimodala digitala hamnplattformar. Parlamentet efterlyser i detta avseende ett projekt med europeiskt mervärde för farbarhet och multimodala förbindelser i TEN-T-korridorer för inre vattenvägar.

⁽¹⁴⁾ EUT L 249, 31.7.2020, s. 33.

⁽¹⁵⁾ EGT L 368, 17.12.1992, s. 38.

Tisdag, 14 september 2021

30. Europaparlamentet betonar inlandssjöfartens stora potential för självkörande vattenvägstransporter och betonar att ökad automatisering tar oss allt närmare den dag då synkromodala transporter blir verklighet i Europa. Parlamentet uppmanar kommissionen att, på grundval av en konsekvensbedömning och ett brett samråd med alla berörda parter, överväga revidering av all relevant lagstiftning där så krävs för att underlätta spridningen av autonom sjöfart, med särskilt fokus på besättningens ansvar i nödsituationer eller vid systemfel, klagörande av ansvarsfrågor vid skador och, mer allmänt, säkerhetsaspekterna för autonoma fartyg, i syfte att uppnå en viss nivå av harmonisering och ökad spridning av tekniken på EU-nivå. Parlamentet insisterar därför på att det behövs en europeisk färdplan för smarta och autonoma system för inlandssjöfart, som bör ge stöd för framtidsinriktad lagstiftning, forskning, pilotprojekt, fältlaboratorier och utveckling och framgångsrik användning av autonoma fartyg, smarta hamnar samt digital interoperabilitet, och säkerställa införande av fjärrkontroll av fartyg och fjärrstyrning av slussar. Parlamentet betonar i detta avseende behovet av smart infrastruktur samt nödvändig utbildning, kompetenshöjning och omskolning av besättningar, vilket skulle kunna stödjas inom ramen för politikområdet sociala investeringar och kompetens i InvestEU-programmet. Parlamentet lyfter i detta avseende fram värdet av Cesni-standarder för besättningar, fartyg och informationsteknik. Parlamentet uppmanar kommissionen att prioritera digitalisering, harmonisering och omedelbara fördelar (papperslöst utbyte) för transporter på inre vattenvägar och därmed lägga grunden för en autonom sektor.

31. Europaparlamentet framhåller att trygga och säkra autonoma vattenburna transporter kräver ett standardiserat utbyte av mer information än fartygsantennens position, såsom fartygets orientering och skrovet kontur samt om eventuella modifieringar av vattenvägarna, för att hantera autonoma operationer, undvika risken för kollisioner mellan fartyg i samma farled och ge befälhavare den senaste informationen om farleden. Parlamentet pekar på potentialen att använda rymdteknik i inlandssjöfarten och de användbara bidragen från EU:s rymdtillgångar Galileo, Egnos och Copernicus i detta avseende.

Framtidssäkrade hamnar: knutpunkter för ren energi och cirkulär ekonomi

32. Europaparlamentet betonar inlandshamnarnas betydelse som strategiska multimodala knutpunkter i logistiksystemet. Parlamentet betonar därför att både inlandshamnar och kusthamnar bör ha effektiva förbindelser med inlandet, särskilt med järnvägsinfrastruktur, och bör ha omlastningsfaciliteter, med fokus på anslutning till TEN-T:s stamnät och övergripande nät där så är möjligt. Parlamentet stöder större samarbete och klustring mellan kust- och inlandshamnar.

33. Europaparlamentet betonar kusthamnarnas betydelse för att möjliggöra en trafikomställning mot transporter på inre vattenvägar. Parlamentet noterar att bättre paketerbjudanden för godstransporter på inre vattenvägar kommer att underlätta effektiviseringen av transport på inre vattenvägar till och från kusthamnar. Parlamentet betonar att ett nära samarbete mellan de olika kust- och inlandshamnarna och alla aktörer i logistikkedjan, exempelvis på hållbarhetsområdet, skapar ytterligare möjligheter till förbättringar när det gäller kostnadseffektivitet och operativ effektivitet och gynnar regional utveckling och sysselsättning.

34. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att inlandshamnarna upprätthåller befintliga järnvägsförbindelser och att medlemsstaterna prioriterar uppgraderingen av sitt järnvägsnät för godstransporter för att säkerställa intermodala transportflöden mellan inre vattenvägar och järnväg.

35. Europaparlamentet betonar att utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen bör ta hänsyn till hamnarnas profil vad gäller potentiell efterfrågan och marknadstyp när man utarbetar tänkbara vägar till en klimatneutral inre vattenvägssektor. Parlamentet betonar därför att en europeisk strategi för utbyggnad av alternativa bränslen för multimodal och industriell användning, genom TEN-T-revisionen och direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, bör följa en nätverksmodell som leder till en effektivt planerad infrastruktur, baserad på marknadens potentiella efterfrågeprofil i hamnarna och inlandet samt vid behov längs vattenvägarna, i enlighet med principen om teknikneutralitet. Parlamentet betonar dessutom att ett flexibelt infrastruktursystem ger många möjligheter, exempelvis utnyttjande av mobila kraftgeneratorer, och uppmanar kommissionen att bedöma flexibla lösningar för distribution och försörjning av bränsle, exempelvis system för fartygsuthyrning.

36. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stärka synergieffekterna mellan infrastrukturen för inre vattenvägar och de transeuropeiska energinäten, vilket kommer att underlätta energiomställningen inom inlandssjöfarten och stödja hamnarnas utveckling till energiknutpunkter. Parlamentet framhåller i detta avseende behovet av att bättre integrera infrastrukturen för inre vattenvägar i det europeiska energinätet för att underlätta användningen av landbaserad strömförsörjning. Parlamentet betonar även de inre vattenvägarnas potential för transport av alternativa bränslen. Parlamentet betonar behovet av att bygga elektriska infrastrukturer i de europeiska inlandshamnarna för att i framtiden kunna välkomna eldrivna fartyg och att utöka och uppgradera de anläggningar och den utrustning som tillhandahålls vid kajplatserna samt minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar i hamnar och omliggande områden, i linje med målet för noll föroreningar vid kajplatser.

Tisdag, 14 september 2021

37. Europaparlamentet betonar vikten av att ta itu med frågan om fluiditet i hamnarna genom att säkerställa tillräcklig kapacitet för inlandsfartyg vid kajplatser och i väntområden.

38. Europaparlamentet betonar möjligheterna att transportera farligt gods och avfall de inre vattenvägarna, vilket kräver investeringar i lämpliga och säkra infrastrukturer och fartyg samt kvalificerad arbetskraft. Parlamentet framhåller hamnarnas lovande roll i den cirkulära ekonomin och de inre vattenvägarnas särskilda potential att transportera varor från nya cirkulära marknader. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att stärka kopplingen mellan politiken för cirkulär ekonomi och politiken för transporter på inre vattenvägar. Parlamentet uppmanar dessutom kommissionen att ta fram åtgärder till stöd för cirkulär ekonomi i hamnar och att främja begreppet livscykelanalys i syfte att inleda en dialog och att uppmuntra inlandshamnar att utforma integrerade förvaltningssystem för bland annat vatten, energi, avfall, byggplatser, fysisk planering och urbana grönområden för att frigöra deras potential att bli knutpunkter för cirkulär ekonomi och ren energi.

Utbildning, arbetsvillkor samt forskning och innovation

39. Europaparlamentet betonar vikten av att modernisera utbildningen på området för inlandssjöfart, med fokus på utveckling av grön och digital kompetens och på att övervinna språkbarriärer, för att på så sätt skapa attraktiva arbetstillfällen för ungdomar och kvinnor, med vederbörligt beaktande av höga och harmoniserade sociala och säkerhetsmässiga standarder och kvalifikationsnivåer. Parlamentet stöder i detta avseende vidareutvecklingen av Cesni-standarder för att säkerställa de kompetenser som krävs för besättningsmedlemmar på inlandsfartyg. Parlamentet betonar behovet av system för obligatorisk, kontinuerlig och regelbunden utbildning för alla besättningsmedlemmar, inbegripet internationella utbyteskurser, för att främja kompetenshöjning, omskolning, optimal rörlighet för arbetskraften och säkerhet inom hela sektorn. Parlamentet betonar behovet av säkerhets- och hälsostandarder i linje med principen om noll olyckor. Parlamentet uppmanar också medlemsstaterna att korrekt införliva direktiv (EU) 2017/2397 om erkännande av yrkeskvalifikationer inom inlandssjöfarten senast den 17 januari 2022.

40. Europaparlamentet understryker vikten av att garantera goda arbetsvillkor och skäliga löner inom inlandssjöfarten. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att säkerställa adekvat social trygghet för alla arbetstagare ombord i enlighet med EU:s sociallagstiftning. Parlamentet framhåller behovet av otvetydig arbets- och socialförsäkringslagstiftning inom sektorn för transporter på inre vattenvägar. Parlamentet betonar behovet av att värna den sociala tryggheten och de sociala rättigheterna för besättningsmedlemmar från både EU-länder och tredjeländer.

41. Europaparlamentet påpekar vikten av ytterligare samarbete och synergier mellan olika initiativ och institut för forskning och innovation, genom att utbyta kunskap, data, know-how och bästa praxis och genom att publicera en översikt över pågående projekt på en offentlig plattform.

42. Europaparlamentet betonar behovet av att uppmuntra projektutveckling av innovativa inlandsfartyg och motsvarande hamninfrastruktur inom ramen för Horisont Europa-partnerskapet om utsläppsfria vattenburna transporter.

En europeisk finansieringsplan

I. Finansieringsmöjligheter via befintliga EU-instrument

43. Europaparlamentet pekar på möjligheterna att använda EU:s befintliga finansieringsinstrument för miljöanpassning och digitalisering av den europeiska inlandssjöfarten, exempelvis Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), Horisont Europa, de europeiska struktur- och investeringsfonderna, inbegripet Sammanhållningsfonden, och faciliteten för återhämtning och resiliens. Parlamentet betonar vikten av att använda dessa instrument för att färdigställa TEN-T:s stomnät och övergripande nät, att finansiera investeringar i utveckling och utbyggnad av alternativa hållbara bränslen och alternativa framdrivningssystem för fartyg plus nödvändig infrastruktur, att skapa möjligheter för smart synergi mellan transporter, energi, begränsning av och anpassning till klimatförändringar och digitalisering samt att säkerställa modernisering och motståndskraft inom inlandssjöfarten. Parlamentet betonar dock att dessa finansieringsinstrument inte alltid är lämpliga för små och medelstora företag, familjeföretag och andra mikroföretag, eftersom det finns en risk att mindre projekt inte är stödberättigade. Parlamentet betonar dessutom behovet av att skapa klarhet om hållbar finansiering och privata investeringar i sektorn för transporter på inre vattenvägar.

44. Europaparlamentet påminner om att energiomställningen mot klimatneutralitet är en teknisk och ekonomisk utmaning för inlandssjöfarten, som behöver lämpligt stöd. Parlamentet anser i detta avseende att medlemsstaterna måste se faciliteten för återhämtning och resiliens som en unik finansieringsmöjlighet för inre vattenvägar, genom att kombinera kortsiktiga ekonomiska återhämtningseffekter med de långsiktiga fördelarna av riktade investeringar i infrastruktur och sjöfart.

Tisdag, 14 september 2021

45. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att stärka sina interna resurser för transporter på inre vattenvägar och genomförandet av handlingsprogrammet Naiades, inbegripet mänskliga resurser, för att anpassa dem till den gröna givens målsättningar för sektorn, trafikomställningen och strategin för hållbar och smart mobilitet.

46. Europaparlamentet understryker vidare att investeringar i infrastruktur för transporter på inre vattenvägar i och runt kusthamnar är av yttersta vikt. Parlamentet pekar på behovet av nära samarbete mellan alla berörda parter i logistikkedjan.

II. En fond för EU:s inre vattenvägar

47. Europaparlamentet betonar att vägen mot klimatneutral inlandssjöfart och den önskvärda energiomställningen kommer att skapa ett finansieringsgap på nära 10 miljarder euro ⁽¹⁶⁾, vilket sektorn inte kan fylla på egen hand. Parlamentet framhåller dessutom att privata fartygsägare inte har någon affärsnytta av att investera i framdrivningsteknik med avsevärt lägre klimat- och miljöpåverkan. Parlamentet betonar behovet av att mobilisera offentligt stöd och privata investeringar i detta syfte.

48. Europaparlamentet betonar att sektorn för inlandssjöfart främst består av små och medelstora företag, familjeföretag och mindre hamnar, som har svårt att göra de stora investeringar som krävs för att uppfylla målen i den gröna given. Parlamentet anser därför att skalbarheten för nödvändiga investeringar bör förbättras, att den administrativa bördan bör minskas avsevärt och att tillgången till finansiering bör förbättras.

49. Europaparlamentet uppmanar därför kommissionen att inrätta en särskild EU-fond för hållbarhetsomställningen, med en samlad kontaktpunkt där det är lätt att få hjälp och stöd och där man kan slå samman flera projekt till en enda ansökan, vilket ökar chanserna till finansiering. Parlamentet betonar att fonden bör komplettera de befintliga reservfonderna enligt förordning (EU) nr 546/2014 ⁽¹⁷⁾ med betydande ytterligare finansiella bidrag från europeiska och nationella finansieringsinstrument, samt från andra privata och offentliga investeringar, för att utverka ytterligare investeringar från industrin och åtgärda det nuvarande investeringsgapet när det gäller finansiering av omställningen till hållbarhet. Parlamentet betonar att denna fond även bör kunna kombineras med FSE, de europeiska struktur- och investeringsfonderna, inbegripet Sammanhållningsfonden, samt finansieringsinstrument från Europeiska investeringsbanken.

50. Europaparlamentet betonar att denna specifika fond bör fokusera på eftermontering och förnyelse av fartyg i syfte att förbättra fartygens energieffektivitet och stödja investeringar i innovativ och energibesparande teknik samt hamninfrastruktur, särskilt utbyggnad av alternativa bränslen, för att bidra till målen i den gröna given, en hållbar återhämtning och ett mer hållbart transportsystem som helhet.

51. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att bedöma om det är genomförbart att i fonden inkludera ett nytt europeiskt skrotningssystem och förnyelse av flottan, med vederbörlig hänsyn till de berörda fartygens livscykelutsläpp, för att underlätta en snabb övergång till klimatneutralitet. Parlamentet betonar behovet av att ta itu med de förhållanden under vilka skrotning sker och understryker att cirkularitet är avgörande.

III. Finansiering från Europeiska investeringsbanken

52. Europaparlamentet påminner om att Europeiska investeringsbanken (EIB) tillhandahåller finansiering för attraktiva kapitallån, även när det gäller varvsindustrin. Parlamentet anser dock att genomförandet och ändamålsenligheten av EIB-finansiering beror på dess tillgänglighet och insisterar därför på att

- i) säkerställa att EIB:s garantiprogram för grön sjöfart även bör vara tillämpligt på mindre transaktioner, inbegripet mer flexibla lånevillkor, exempelvis med beaktande av hur länge ett fartyg i genomsnitt kommer att vara verksamt under återbetalningsperioden,
- ii) säkerställa att EIB tillhandahåller finansiering för skeppsbyggare både före och efter leverans, i syfte att garantera att innovativa skeppsbyggnadsprojekt genomförs och blir livskraftiga,

⁽¹⁶⁾ Development Centre for Ship Technology and Transport Systems (DST), "Assessment of technologies in view of zero-emission IWT", som ingår i den övergripande studien från Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen *Financing the energy transition towards a zero-emission European IWT sector*, rapport nr 2293, s. 95.

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 546/2014 av den 15 maj 2014 om ändring av rådets förordning (EG) nr 718/1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna (EUT L 163, 29.5.2014, s. 15).

Tisdag, 14 september 2021

iii) prioritera finansiering av forsknings- och innovationsprogram för grön skeppsbyggnad.

53. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att noggrant övervaka tredjeländers investeringar i europeiska hamnar eftersom dessa utgör en del av EU:s strategiska infrastruktur som multimodala knutpunkter, viktiga energinoder och industrikluster.

Persontransport, rörlighet i städer, vattenburna stadstransporter och turism

54. Europaparlamentet välkomnar kommissionens nyligen gjorda utvärdering av 2013 års paket för rörlighet i städer ⁽¹⁸⁾. Parlamentet betonar i detta sammanhang att de förväntade resultaten av handlingsplanen för rörlighet i städer, nämligen minskade koldioxidutsläpp och luftföroreningar, färre trafikstockningar och färre trafikolyckor i städer, inte har förverkligats på ett konsekvent sätt i hela EU. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att uppmuntra medlemsstater och städer att, när så är möjligt, inkludera vattenburen kollektivtrafik, stadslogistik och lokal godsdistribution som ett säkert, hållbart och effektivt transportsätt i sin planering för hållbar rörlighet i städer och att förbättra insamlingen av data om rörlighet i städer. Parlamentet betonar dessutom vikten av att inkludera vattenburna kollektivtrafikmedel i digitala plattformar för rörlighet, såsom integrerade mobilitetstjänster, och även i appar för godsleveranser.

55. Europaparlamentet framhåller den outnyttjade potentialen för inre vattenvägar i stadsområden, vilket illustreras i strategin för hållbar och smart mobilitet. Parlamentet betonar att stadsområdena blir allt mer överbelastade och att det inte alltid är kostnadseffektivt att bygga ny väginfrastruktur. Parlamentet uppmanar kommissionen att inkludera vattenvägstransporter i strategin för hållbar och smart rörlighet och dess mål att bättre utnyttja inre vattenvägar i städer, och att lägga fram konkreta förslag som syftar till att främja logistiken på våra inre vattenvägar och beakta slutleverans via lastcyklar, vilket främjar trafikomställningen. Parlamentet uppmanar i detta avseende kommissionen att förbättra sin insamling av data om rörlighet i städer för vattenburna passagerartransporter och godstransporter, och framhåller den potential som transport på inre vattenvägar har för den sista leveranssträckan i hållbar logistik i städer.

56. Europaparlamentet betonar att 2019 års siffror för efterfrågan på passagerartransporter visade att den europeiska flodkrysningssektorn, inklusive utflyktsfartyg och färjetrafik, var livskraftig före covid-19-pandemin. Parlamentet noterar dock att sektorn avstannade nästan helt under första halvåret 2020 på grund av hälsosituationen, vilket har haft negativ ekonomisk inverkan och orsakat ekonomiska svårigheter för företagen. Det är fortfarande osäkert om passagerartrafiken kommer att återgå till det normala under 2021 ⁽¹⁹⁾. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att inkludera turism på inre vattenvägar i den kommande europeiska agendan för turism 2050 för att främja affärsnyttan med hållbar, innovativ och motståndskraftig återhämtning inom flodturismen, med beaktande av flodturismens positiva ekonomiska effekter på hamnregionerna när det gäller mervärde, nya jobb och hamnintäkter.

57. Europaparlamentet betonar behovet av att ytterligare undersöka de inre vattenvägaras potential för fritidsbåtar och annan verksamhet vid vattnet, vilket skulle öka tillväxten, skapa nya arbetstillfällen och öka turismen i de berörda regionerna.

58. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att ge sitt stöd till det internationella förarbeviset för fritidsbåtar genom att anta resolution nr 40 från kommittén för inlandstransporter inom FN:s ekonomiska kommission för Europa, för att möjliggöra gränsöverskridande erkännande av förarbevis och göra det lättare att köra fritidsbåtar inom Europa.

o

o o

59. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

⁽¹⁸⁾ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar av den 24 februari 2021 (SWD(2021)0047).

⁽¹⁹⁾ Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen, *Market observation report 2020: inland navigation in Europe*, september 2020.