



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 17.1.2006
KOM(2006) 6 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

OM FREMME AF TRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

“NAIADES”

Et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje

{SEK(2006) 34}

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
OM FREMME AF TRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

“NAIADES”

Et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje

I. INDLEDNING

Der kan gøres meget for at forbedre Europas godstransportsystem. Overbelastning, kapacitetsproblemer og forsinkelser påvirker mobiliteten og konkurrenceevnen og er skadelig for miljøet og livskvaliteten. EU har påtaget sig at forfølge et mål om at overflytte transport til mindre energiintensive, renere og sikrere transportformer. Der er indlysende fordele ved at lade transport ad indre vandveje spille en mere fremtrædende rolle i bestræbelserne på at opfylde disse mål.

Der er behov for konkrete tiltag for fuldt ud at udnytte indlandsskibsfartens potentiale og gøre det mere attraktivt at benytte denne transportform. Da indlandsskibsfart ofte går på tværs af landegrænser, må der træffes foranstaltninger både på nationalt plan og på fællesskabsplan.

Denne meddelelse indeholder en integreret handlingsplan, og for at opfylde målene heri opfordrer Europa-Kommissionen medlemsstaterne til at spille en aktiv rolle i handlingsplanens gennemførelse.

II. BEGRUNDELSE

Balancen i godstransportsystemet må genskabes

I Kommissionens hvidbog om "Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" fastsættes en række mål, hvis opfyldelse senest i 2010 skal sikre konkurrenceevnen og en bæredygtig mobilitet. Betydningen af disse mål understreges af Lissabon-strategien, der tilsigter økonomisk vækst og jobskabelse, og Det Europæiske Råd i Göteborg (2001) om en strategi for bæredygtig udvikling.

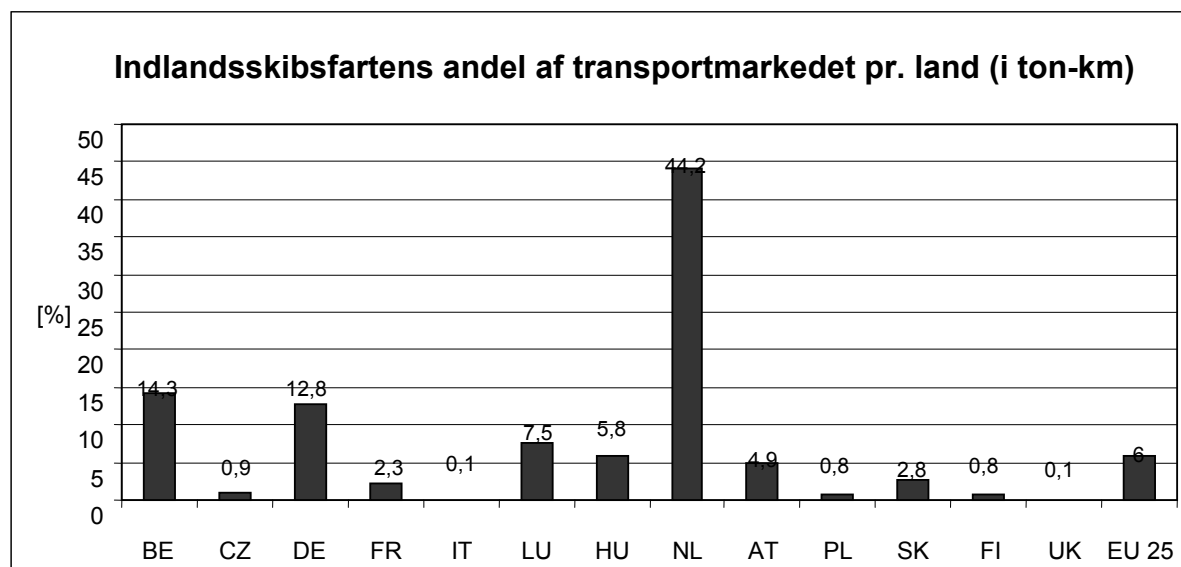
Som følge af den tiltagende oversøiske handel og EU's udvidelse med de central- og østeuropæiske lande forventes godstransportmængden i Europa at stige med en tredjedel frem til 2015. Det nuværende mønster for væksten i transporten, der overvejende foregår ad vej, er i mellemtiden blevet et synonym for overbelastning og forurening, og omkostningerne herved forventes at stige til det dobbelte, dvs. 1 % af EU's BNP, frem til 2010.

Sammen med jernbanetransport og nærskibsfart kan transport ad indre vandveje bidrage til at gøre transportsystemet bæredygtigt, jf. hvidbogens henstillinger. Inden for rammerne af et liberaliseret marked for indlandsskibsfart tilsigter Europa-Kommissionen at fremme og styrke konkurrenceevnen for transport ad indre vandveje - især ved at integrere denne bedre i multimodale forsyningskæder.

Vækstpotentialiet for transport ad indre vandveje

Indlandsskibsfart har traditionelt haft en stærk markedsposition inden for bulktransport over store afstande. Indlandsskibsfarten har i de to seneste årtier også kunnet trænge ind på nye markeder som f.eks. oplandstransport af søtransportcontainere, hvor den årlige vækstrate har været tocifret. Dens indtrængen på markedet for stykgodstransport på det europæiske kontinent og transport over korte afstande frigør potentiale for nye distributionsløsninger, som i højere grad modsvarer den moderne logistikks behov.

Indlandsskibsfarten har i nogle regioner allerede overtaget en andel af transportmarkedet på mere end 40 % (f.eks. i oplandet omkring større havne). Mellem 1997 og 2004 er der desuden konstateret imponerende vækstrater i trafikken (målt i ton-km), idet der er opnået en tilvækst på over 50 % i Belgien og over 35 % i Frankrig. Sektoren består på nuværende tidspunkt af ca. 12 500 fartøjer, hvilket svarer til 440 000 lastvognes lastkapacitet. Indlandsskibsfart har den bedste ydeevne målt på eksterne omkostninger, navnlig hvad angår forurening og sikkerhed (2½ gange bedre end vejtransport), og den har en stor uudnyttet kapacitet. På nuværende tidspunkt udnyttes blot 10 % af Donaus kapacitet. Denne transportforms andel udgør blot 6 %, af den samlede transport sammenlignet med USA, hvor indlandsskibsfarten på Mississippi alene udgør 12 % af denne transportforms andel i USA.



Bidrag til den økonomiske vækst og bæredygtighed

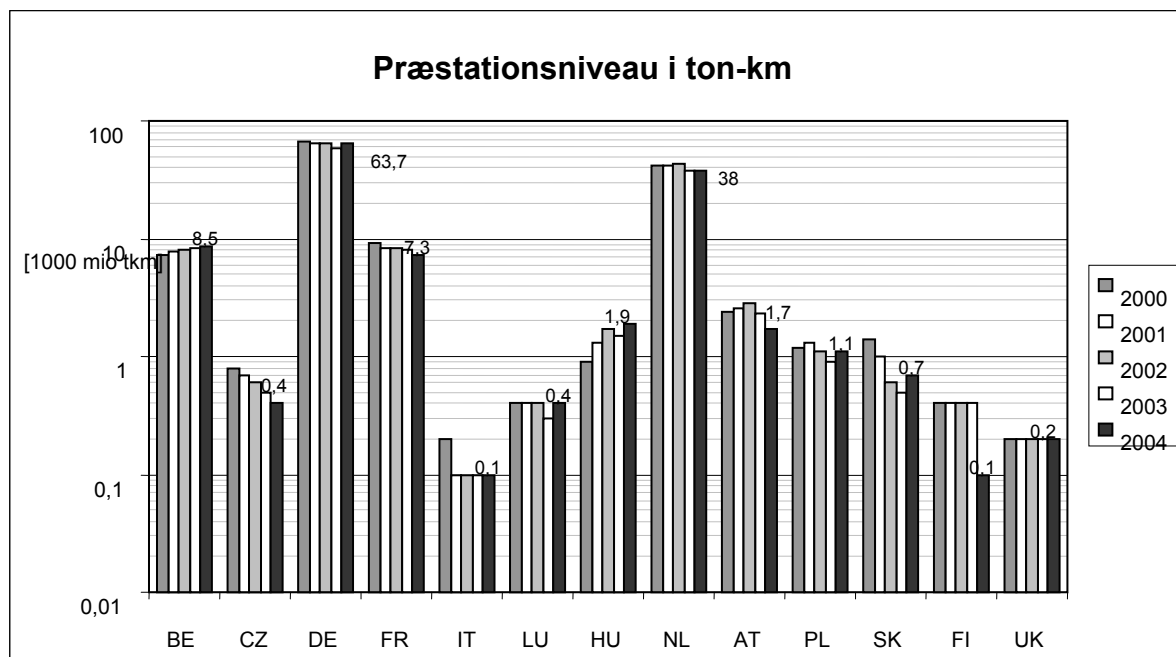
Øget brug af indlandsskibsfart kan mindske transportomkostningerne betydeligt. Muligheden for at udnytte lavpristransport ad indre vandveje viser sig at være en afgørende faktor i den europæiske industris lokaliseringsovervejelser. Dette bidrager i betydelig grad til at bevare Europas beskæftigelse i industrisektoren. I Tyskland alene afhænger omkring 400 000 arbejdspladser direkte eller indirekte af erhvervssektorens transport ad indre vandveje og dermed forbundne virksomheder¹.

Der er stor ledig kapacitet i den europæiske vandvejsinfrastruktur. En forøgelse af transportmængden ad vandvejen vil normalt ikke i samme grad som andre transportformer

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

være afhængig af, at offentlige investeringer og disponible landområder til infrastruktur står til rådighed. Derudover er risikoen ved transport ad indre vandveje meget mindre end ved andre transportformer. Antallet af dødsulykker pr. år i Nederlandene, hvor trafikken ad indre vandveje er den tætteste i Europa, ligger lidt over nul.

Det er også dokumenteret, at indlandsskibsfart er den mest miljøvenlige landtransportform, idet de aktuelle samlede eksterne omkostninger beregnes til 10 EUR pr 1 000 ton-km (til sammenligning: 35 EUR for vejtransport og 15 EUR for jernbanetransport)². Hvis indlandsskibsfartens last skulle transporteres ad vej, ville luftemissionerne i Europa stige med mindst 10 %.



De kommende udfordringer

Med denne meddelelse søger Kommissionen at styrke fordelene ved transport ad indre vandveje og fjerne en række hindringer, som kan stå i vejen for visse muligheder. Indlandsskibsfart har som tidligere nævnt haft succes, men der findes stadig en række hindringer, som må ryddes af vejen, hvis dens fulde potentiale skal realiseres.

Den fragmenterede markedsstruktur og intense konkurrence har begrænset sektorens selvfinansieringskapacitet. Dette sammenholdt med fartøjernes lange driftslevetid står i vejen for en modernisering af fartøjerne. Da arbejdsvilkårene om bord og karrieremulighederne kan forekomme mindre attraktive end på andre områder, er der fortsat mangel på faglært arbejdskraft i sektoren. Offentlige myndigheder og selv transport- og logistikvirksomheder kender ofte ikke til fordelene ved transport ad indre vandveje. Dette aspekt tages ofte ikke i betragtning i forbindelse med lokal- og regionalplanlægningen. De indre vandveje og omladningsinfrastrukturen hæmmes stadig af et begrænset antal strategiske flaskehalse og lider under et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb. Byggeprojekter kommer stadig oftere i

² KOM(2002) 54.

konflikt med miljøhensyn. Der er behov for yderligere udvikling af informations- og kommunikationsteknologier som f.eks. dem, der anvendes i vandvejsinformationstjenesterne.

Endelig er den institutionelle ramme for indlandsskibsfart i Europa fragmenteret. Dette resulterer i en ineffektiv anvendelse af administrative ressourcer og en mangel på politisk interesse, hvilket i sidste ende fører til et komplekst forretningsmiljø.

Behovet for en samordnet indsats

Det står klart, at der på mellemlang og lang sigt er behov for en samordnet indsats fra alle berørte aktører: erhvervslivet, Fællesskabet, medlemsstaterne og andre ansvarlige parter.

III. HANDLINGSPROGRAM

Dette handlingsprogram har fået navnet "NAIADES" – **N**avigation **A**nd **I**nland Waterway **A**ction and **D**evelopment in **E**urope (handlings- og udviklingsprogram for indlandsskibsfart og indre vandveje i Europa)³. Det bygger på en grundig vurdering og en omfattende høring af medlemsstater og erhvervslivet⁴. Heri fokuseres der på fem strategiske og indbyrdes afhængige områder i en helhedsorienteret politik for transport ad indre vandveje (IWT): markeder, flåde, jobskabelse og fagkundskaber, image og infrastruktur. Det indeholder henstillinger om foranstaltninger, som Fællesskabet, medlemsstaterne og andre berørte parter bør træffe i perioden 2006-2013. De kan inddeles i lovgivning, samordning, og ledsageforanstaltninger (se tillæg 1). Programmet skal gennemføres i nært samarbejde med nationale og regionale myndigheder, flodkommissioner og det europæiske erhvervsliv.

1. MARKEDER

Sektoren transport ad indre vandveje har foruden sin traditionelle styrke inden for bulktransport også med succes kunnet trænge ind på de vesteuropæiske højværdimarkeder for containertransport. Selv om udviklingen i godstransporten på det kontinentale marked og på de central- og østeuropæiske markeder tegner lovende, er den stadig i sin vorden. Der er opstået nye nichemarkeder på områderne affald og genvinding, farligt gods, transport af køretøjer, special- og sværgodstransporter samt indlands-kyst-skibsfart. Målet er at udvide pålidelige dør-til-dør indlandsskibsfartstjenester til disse vækstmarkeder, og samtidig integrere indlandsskibsfart bedre i transport- og logistikkæden.

Udnyttelse af nye markedsmuligheder

Nye multimodale tjenester kræver stærk synergi og en kritisk masse for at kunne trænge ind på markedet. Dette stiller krav om et nært samarbejde mellem speditører, skibsfartsindustrien og havne. Etableringen af nye tjenester hindres af vanskelig adgang til kapital. Der bør søges løsninger, hvormed hindringerne for etablering kan overvindes. De bør lette samarbejdet mellem transportformer og skabe alliancer i sektoren.

³ Najaderne var kildenyumferne i den græske mytologi. De herskede over floder, bække, kilder, søer og moser.

⁴ Undersøgelse "Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe" (PINE), september 2004; Interessentworkshop afholdt den 25.2.2005, offentlig høring fra 15.7 til 31.8.2005, konsultationsmøder med interessenter og medlemsstater i september 2005.

Fremme iværksættervirksomhed

Det fulde potentiale i sektoren transport ad indre vandveje må udnyttes bedre. Høje investeringsomkostninger og vanskelig adgang til finansiering som følge af sektorens fragmentering (jf. tabellen i tillæg 2) hæmmer sektorens udvidelse og fornyelse. For at tiltrække nye markedsdeltagere og sætte bestående virksomheder i stand til at ekspandere må adgangen til kapital lettes, navnlig for SMV. Geninvestering af driftsoverskud bør stimuleres med skattebegunstigelser. Retningslinjer for statsstøtte kunne give medlemsstaterne en klar og forudsigelig ramme for støtte på området. Der kunne også overvejes en udvidelse af de minimis-reglerne i forbindelse med de igangværende arbejder på statsstøttereglerne for transportsektoren.

Forbedring af administration og regulering

De overordnede administrative og lovgivningsmæssige rammer bør understøtte en livskraftig sektor for transport ad indre vandveje. I tråd med Lissabon-målene bør der foretages en vurdering af de administrative procedurer med henblik på forenkling eller ophævelse og etablering af ensartede spilleregler mellem de forskellige medlemsstater og transportformer. De nødvendige formaliteter bør strømlines ved en bedre samordning af alle relevante offentlige tjenester og politikker.

Instrumenter	Ansvarlige aktører
<ul style="list-style-type: none">▪ Statsstøtteretningslinjer for støtteordninger og eventuelt de minimis-regler▪ Støtteprogrammer til fremme af trafikoverflytning til andre transportformer og lettere adgang til investeringer (herunder forskning og skattebegunstigelser)▪ EU's FTU- og støtteprogrammer (FP7, Marco Polo, CIP, INTERREG)▪ Håndbog om finansiering af IWT▪ Administrative kvikskranker og kontaktpunkter for IWT▪ Screening af hindringer i eksisterende og ny EU-lovgivning og national lovgivning▪ Harmonisering af krav til bemanning, fartøjs- og bådførercertifikater, intermodal dokumentation, erstatningsansvar og intermodale lasteenheder (ILU)	EK MS EU/MS/Erhverv EK EK/MS EC/MS/Erhverv EK/EU

EK: Europa-Kommissionen, EU: Den Europæiske Union, MS: Medlemsstaterne

2. FLÅDE

Indlandsskibsfart er en effektiv, sikker og miljøvenlig transportform. En øget anvendelse af denne er i overensstemmelse med transport- og miljøpolitikens mål. Der er dog fortsat behov for løbende investeringer og modernisering for at bevare forspringet på disse områder.

Forbedring af IWT-sektorens logistiske effektivitet samt miljø- og sikkerhedspræstationer

Effektiv teknologi fører normalt til en højere logistisk effektivitet og lavere driftsomkostninger. Disse kan opnås med målrettede innovationer i flåden, f.eks. fartøjsdesign, yderligere automatisering og herunder informations- og kommunikationsteknologier. Innovative drifts- og omladningskoncepter for store og små fartøjer bør undersøges nærmere og fremmes.

Med indførelsen af teknologier for yderligere at mindske brændstofforbrug og skadelige emissioner fra nye og bestående fartøjer, f.eks. hydrodynamik, forbedret fremdriftssystem, brændstofeffektivitet og filtrering, kan indlandsskibsfarten bevare sine høje standarder. Forskning i kommercielt rentable, ikke-kulholdige brændstoffer, f.eks. brændselsceller og emissionsfri motorer, bør også føres videre. Biobrændsler, især biodiesel, bør udnyttes⁵. Det bør overvejes at tilpasse fartøjsdesign og -standarder til de enkelte vandløbs særlige forhold.

Selv om indlandsskibsfartens sikkerhedsstatistikker er eksemplariske, kan de forbedres yderligere med informationsteknologi om bord og på land (flodinformationstjenester), navigationsudstyr, fartøjsdesign og uddannelsestiltag.

Innovation kan både finde sted ved konstruktion af nye fartøjer (lang sigt) og ombygning af bestående fartøjer (kort og mellemlang sigt). Der bør strammes op på lovrammen for miljø- og sikkerhedsstandarder (motoremissioner, brændstofkvalitet, affaldsbortskaffelse og transport af farligt gods) for at fremme en hurtig indførelse af ny teknologi på markedet. F&U-aktiviteter bør fokusere på udviklingen af ombygningskoncepter ledsaget af støtteprogrammer (herunder pilotforsøg), skattebegunstigelser og uddannelse. Potentialet i reservefonden for vandvejstransport, der er oprettet ved Rådets forordning (EF) nr. 718/1999 og finansieret af erhvervet, kunne også reevalueres for at forbedre anvendelsen af denne og undersøge andre finansieringsmuligheder.

Instrumenter	Ansvarlige aktører
<ul style="list-style-type: none">▪ Statsstøttereftningslinjer for støtteordninger og eventuelt de minimis-regler▪ Støtteprogrammer med henblik på at forbedre effektiviteten, miljøet og sikkerhedsfremmende teknologier (herunder forskning og skattebegunstigelser)▪ EU's FTU- og støtteprogrammer (RP 7, spydspidsprojekter vedrørende sektororienteret innovation)▪ Reservefond for europæisk IWT (forordning nr. 718/1999)▪ Håndbog om finansiering af IWT▪ Forbedring af miljø- og sikkerhedslovgivning (herunder emissioner fra motor og last, affaldsbortskaffelse, brændstofkvalitet og transport af farligt gods)	EK MS EU/Erhverv EU/MS/Erhverv EK EU

⁵ Jf. direktiv 2003/30/EF.

3. JOBSKABELSE OG FAGKUNDSKABER

Manglen på personale og iværksættere er blevet et alvorligt problem. I 1990'erne kunne dette til dels modvirkes med teknologiske innovationer og beskæftigelse af besætningsmedlemmer fra tredjelande.

Tiltrækning af arbejdskraft

En central del af en sådan strategi må tilsigte at forbedre de arbejdsmæssige og sociale vilkår med en konstruktiv dialog mellem arbejdsmarkedets parter på EU-niveau. Opstillingen af EU-dækkende krav til de faglige kvalifikationer gennem større gensidig anerkendelse af kvalifikationer, f.eks. via den europæiske referenceramme for kvalifikationer (European Qualifications Framework - EQF), vil fremme arbejdskraftens mobilitet. Derudover kunne rekrutteringsinitiativer skabe opmærksomhed om karrieremuligheder inden for indlandsskibsfart også uden for sektoren.

Investering i humankapital

Et velfungerende uddannelsessystem er en grundlæggende forudsætning for et sundt og konkurrencedygtigt arbejdsmarked. Det må sikres, at sektoren fortsat råder over uddannelsesinstitutioner, og at disses pensum tilpasses nutidens behov inden for ledelse, teknologi, sprog og søfart. På den anden side bør undervisningsprogrammerne inden for logistik også omfatte indlandsskibsfart. Moderne undervisningsmetoder, f.eks. simuleret navigering i ukendte og vanskelige områder, må også indføres i sektorens pensum. Livslang læring bør fremmes.

Instrumenter	Ansvarlige aktører
<ul style="list-style-type: none">▪ Dialog mellem arbejdsmarkedets parter i sektoren (arbejdsvilkår, arbejdstidsordninger, opstilling af EU-dækkende krav til erhvervs-kvalifikationer osv.)▪ Rekrutteringskampagner▪ Håndbog om finansiering af IWT▪ EU-støtte til uddannelsesprojekter (f.eks. EU-programmerne for almen og faglig uddannelse eller FTU-programmerne – FP7)▪ Den Europæiske Socialfond (ESF)▪ Den europæiske reservefond for IWT▪ Specifikke uddannelsesprogrammer rettet mod IWT-sektorens behov▪ Fælles ramme for uddannelsesstandarder▪ Harmonisering af krav til bemanning og bådførercertifikater	Arbejds- markedets parter (Sektordialog- udvalget) MS/Erhverv EK EU EU/MS EU/MS/Erhverv EU/uddannelses- institutioner EU/MS EU

4. IMAGE

Indlandsskibsfartens image har ikke holdt trit med de opnåede logistiske og teknologiske landvindinger. Der er generelt behov for at udbrede kendskabet til og viden om sektorens potentiale, hvad angår kvalitet og pålidelighed.

Fremme indlandsskibsfart som en succesrig forretningspartner

Erhvervslivet, politikere og myndigheder på nationalt niveau og EU-niveau har et fælles ansvar for at forbedre indlandsskibsfartens image. Opmærksomhedsskabende aktiviteter rettet mod beslutningstagere på logistikområdet kunne støttes og samordnes, så indlandsskibsfarten sikres et sammenhængende og positivt image, og vejen banes for at genskabe balancen i transportsystemet.

Etablering og udvidelse af et europæisk netværk til fremme og udvikling af IWT

Nogle medlemsstater har oprettet opmærksomhedsskabende strukturer med ajourførte informationer til erhvervslivet om indlandsskibsfartens muligheder og hjælp til udviklingen af denne. Oprettelsen af opmærksomhedsskabende centre kombineret med udnævnelsen af nationale kontaktpunkter vil skabe en glidende overgang mellem myndigheder og erhvervsliv og derigennem gøre det lettere at føre en resultatorienteret politik. Dette kan dokumenteres ved at sammenligne statistikker over væksten i lande med og uden sådanne strukturer. Et Europa-dækkende netværk af nationale centre til fremme og udvikling bør oprettes eller udbygges med deltagelse af kandidatlande og associerede lande.

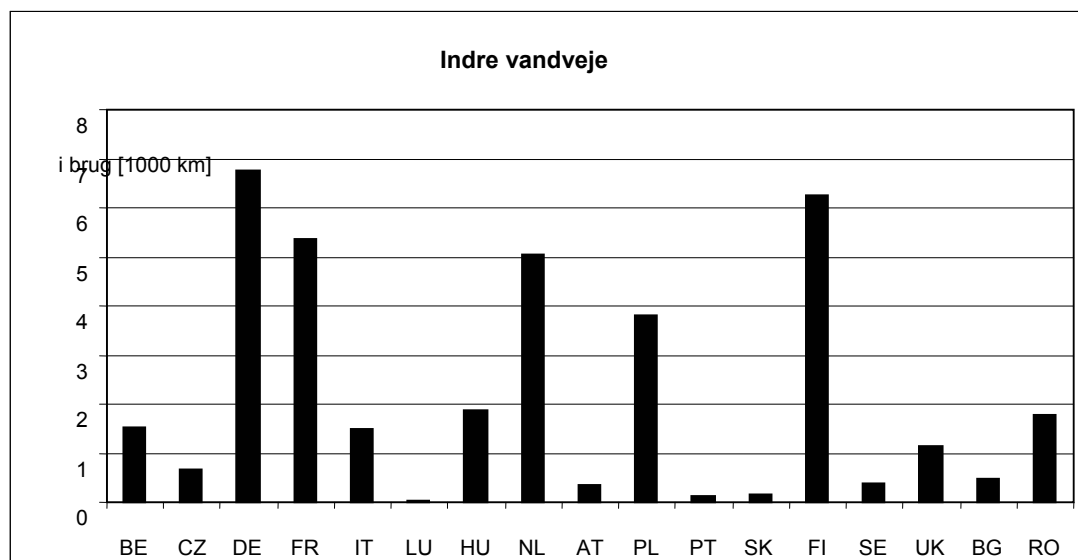
Overvågning af tendenser og udviklingen inden for IWT-markedet

Løbende overvågning af de relevante økonomiske og arbejdsmarkedsmæssige parametre er vital for, at erhvervslivet, de politiske beslutningstagere og myndighederne i rette tid kan reagere på markedstendenser. Til dette formål er de nuværende statistikker ikke tilstrækkeligt detaljerede. En forudsætning for enhver form for markedsobservation er, at der findes sammenlignelige og kompatible kilde-data, og de nationale myndigheder bør tilskyndes til at tilvejebringe disse data. En ajourført EU-forordning om statistik over godstransport ad indre vandveje, som pt. er til behandling i lovgivningsproceduren, kan bidrage til opfyldelsen af dette mål. Der arbejdes for øjeblikket på at oprette et europæisk markedsobservationssystem med deltagelse af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR), Europa-Kommissionen og erhvervsorganisationerne, og det vil til sin tid skulle revurderes og tilpasses. Det bør omfatte økonomiske og arbejdsmarkedsmæssige parametre.

Instrumenter	Ansvarlige aktører
<ul style="list-style-type: none">▪ Støtteprogrammer for nationale organisationer til fremme og udvikling samt deres netværk▪ Forordning om statistik over godstransport ad indre vandveje▪ IWT-markedsobservation	EU/MS Erhverv EU EK

5. INFRASTRUKTUR

Mere end 36 000 km vandveje og i hundredvis af flod- og kanalhavne forbinder mange vigtige økonomiske områder i Europa. Selv om der er rigeligt med ledig kapacitet på størsteparten af netværket af indre vandveje, forhindrer adskillige flaskehalse den fulde udnyttelse på grund af begrænset dybgang, lav frihøjde under broer og utilstrækkelige slusestørrelser, og dette mindsker IWT's konkurrenceevne.



Forbedring af det multimodale net

Der bør indføres en europæisk udviklingsplan til forbedring og vedligeholdelse af vandvejenes infrastruktur og omladningsfaciliteter, så den transeuropæiske transport ad indre vandveje effektiviseres under hensyntagen til miljøkrav. Den bør vejlede med hensyn til finansiering og prioritering med hensyn til forbedring og vedligeholdelse af vandvejsinfrastrukturer og omladningsfaciliteter samt eliminering af flaskehalse, alt imens den forener forskellige politiske mål f.eks. på områderne transport, energi, miljø og bæredygtig mobilitet. En sådan plan bør følge retningslinjerne for TEN-T-nettet⁶, men også omfatte mindre net. En europæisk koordinator kunne lette gennemførelsen af planen.

En ramme for infrastrukturafgifter for alle transportformer, hvormed det gøres muligt at internalisere eksterne omkostninger, der opstår ved ulykker, luftforurening, støj og overbelastning, kunne bidrage til finansieringsmulighederne. Anvendes en sådan ramme for alle transportformer, forventes den desuden at ville fremme anvendelsen af indlandsskibsfart. Kommissionen vil iværksætte en høringsproces i forbindelse med emnet infrastrukturafgifter.

I lyset af det nuværende efterslæb med hensyn til udviklingen af omladningsfaciliteter og adgang til vandvejene er det påkrævet med støtte, især i de nye medlemsstater og i tiltrædelseslandene. Støtten bør koncentreres om markedssegmenter i vækst. Der er også behov for innovative strategier og betydelige investeringer for bedre at kunne

⁶ Jf. Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF.

tage imod indlandsfartøjer i søhavne. Der er behov for fysisk planlægning og økonomiske politikker på føderalt, regionalt og lokalt plan for at reservere egnede arealer langs vandvejene til logistikformål.

Indførelse af flodinformationstjenester

Flodinformationstjenester (RIS) yder støtte til planlægning og styring af trafik og transportaktiviteter. De bidrager til en mere effektiv og sikrere brug af vandveje, sluser, broer og terminaler ved at optimere udvekslingen af elektroniske data og logistikaktiviteter. De er uvurderlige for vandvejsmyndighederne i disses arbejde med trafikregulering og overvågning af farligt gods, og de vil være til stor nytte for kommercielle aktører. RIS vil øge konkurrencen og forbedre sikkerheden, og de må etableres og videreudvikles på en samordnet måde inden for det transeuropæiske net.

Instrumenter	Ansvarlige aktører
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Europæisk udviklingsplan til forbedring og vedligeholdelse af vandvejenes infrastruktur og omladningsfaciliteter 	EU/MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Europæisk koordinator 	EK
<ul style="list-style-type: none"> ▪ TEN-T-finansiering til de prioriterede projekter nr. 18 og 30, andre projekter af fælles interesse samt udvikling af havne og terminaler 	EU/MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ RIS-direktivet og projekter (TEN-T MIP) 	EU/MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ EU's FTU- og støtteprogrammer (FP7, PHARE, ISPA, CARDS og INTERREG) 	EU
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nationale finansieringsordninger til forbedring og vedligeholdelse af infrastrukturer 	MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ramme for infrastrukturafgifter 	EU
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Højere prioritet i den fysiske planlægning til (gen-)udvikling af industriområder nær ved vandveje 	MS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tværfaglig dialog på planlægnings- og projektniveau 	EK/MS

IV. MODERNISERING AF ORGANISATIONSSTRUKTUREN

Det foreslåede handlingsprogram indeholder så forskellige tiltag som lovgivningsharmonisering, strategiske opmærksomhedsskabende tiltag samt specifikke støtte- og samordningsforanstaltninger. Programmets fulde potentiale kan kun udnyttes, hvis det gennemføres på en sammenhængende måde.

Den nuværende organisationsstruktur kendetegnes imidlertid ved, at ressourcerne og indsatsen på forskellige niveauer er fragmenteret. En skibsfører står i dag over for flere regelsæt, som eksisterer side om side, og som er udstedt af EU eller nationale lovgivere, af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR) eller Donau-kommissionen⁷. Dette resulterer i en generel mangel på effektivitet og politisk gennemslagskraft.

⁷ Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR) bygger på den reviderede Mannheim-konvention af 1968. Belgien, Frankrig, Tyskland, Nederlandene og Schweiz er medlemmer. Donau-kommissionen

Der er enighed om, at den nuværende ramme må moderniseres, og processen er allerede indledt⁸. Hvis ændringerne skal kunne fungere på lang sigt, skal de på den ene side tage hensyn til de hidtil opnåede resultater og på den anden side tilføje merværdi i form af effektivitet, legitimitet, politisk strategi og omkostningseffektivitet samtidig med, at de bidrager til harmoniseringen af lovgivningen i et europæisk perspektiv. Eventuelle ændringer bør også tage hensyn til de eksisterende forpligtelser i henhold til internationale aftaler, der berører Rhinen, Donau, og andre vandveje, som medlemsstaterne og tredjelande har undertegnet. Forskellige muligheder drøftes på nuværende tidspunkt:

1. Med en **stærkelse af samarbejdet** mellem de internationale flodkommissioner og Europa-Kommissionen, understøttet af "aftalememoranda", bibeholdes den eksisterende ramme og de nuværende arbejdsmetoder, men dette kræver øget samordning af disse organisationers arbejde.

Et sådant samarbejde er allerede en realitet på området tekniske krav til fartøjer. Mulighederne på andre områder undersøges. Denne løsning vil dog fastholde det fragmenterede retsgrundlag for IWT og de forskellige regelsæt for forskellige geografiske områder inden for det indre marked.

2. **Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af Rhin- og Donau-kommissionen**⁹ ville styrke Fællesskabets deltagelse i forhold til dets nuværende observatørstatus. Det har dog endnu ikke været muligt at skabe politisk enighed om denne fremgangsmåde. En sådan tiltrædelse ville give et mere reelt billede af det faktum, at Fællesskabet allerede i dag har enekompetence på en række områder.

3. Med oprettelsen af et mellemstatsligt **paneuropæisk organ for indlandsskibsfart** på grundlag af en ny international konvention sigtes der mod at inddrage alle europæiske lande og organisationer med interesse for transport ad indre vandveje i et enkelt koordineringsorgan.

Selv om IWT derved opnår mere politisk opmærksomhed, afhjælpes vanskelighederne med at skabe sammenhæng i forskellige regelsæt ikke. Der vil også blive tilføjet et nyt institutionelt niveau uden for de bestående lovrammer, hvilket kan tage lang tid, idet det forudsætter undertegnelse og ratifikation af alle berørte parter.

4. Det er også muligt at overlade den strategiske udvikling af IWT i Europa til **Fællesskabet**. Blandt de nuværende aktører er Fællesskabet den eneste med beføjelser til at vedtage et fælles regelsæt, der finder anvendelse på EU's samlede territorium. Fællesskabet er på dette grundlag i stand til at opstille en strategisk og omfattende IWT-politik for det indre marked. Markedet for EU's indre vandveje er dog forbundet med tredjelande (Schweiz, Kroatien, Serbien og Montenegro, Rumænien, Bulgarien, Moldova, Ukraine og Rusland), og disses interesser må også tages i betragtning. Der må også tages behørigt hensyn til det faktum, at de

bygger på Beograd-konventionen af 1948. Tyskland, Østrig, Ungarn, Kroatien, Serbien og Montenegro, Rumænien, Bulgarien, Moldova, Ukraine og Rusland er medlemmer.

⁸ Jf. Kommissionens henstilling af 1. august 2003 til Rådet om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede og føre forhandlinger om betingelser og bestemmelser for Det Europæiske Fællesskabs medlemskab af CCNR og Donau-kommissionen, SEK(2003) 897. Rapport fra "EFIN Gruppen": A new institutional framework for the European Inland Navigation, oktober 2004.

⁹ Som foreslået af Kommissionen i 2003 (se ovenstående fodnote).

internationale flodkommissioner historisk set har akkumuleret betydelig viden og ekspertise, som bør udnyttes.

På grundlag af fortsatte drøftelser med alle interessenter og under hensyntagen til fremskridt mht. gennemførelsen af dette handlingsprogram vil Kommissionen fremsætte et forslag til at fremme moderniseringen af organisationsstrukturen for transport ad indre vandveje.

V. KONKLUSION

For at potentialet for transport ad indre vandveje kan udnyttes fuldt ud, og denne transportform kan yde sit fulde bidrag til opfyldelsen af transportpolitikens målsætninger, er det nødvendigt at forbedre en række rammevilkår.

I denne meddelelse opstiller Kommissionen et integreret handlingsprogram, der fokuserer på fem strategiske områder af grundlæggende betydning for den videre udvikling af sektoren transport ad indre vandveje. I tilslutning hertil overvejes en moderniseret organisationsstruktur. En sådan modernisering anses for at være nødvendig for at lette programmets gennemførelse.

De forskellige tiltag og foranstaltninger, der er anført i programmet, skal uddybes yderligere efter forhandlinger i Rådet og Europa-Parlamentet. Kommissionen vil på dette grundlag i givet fald forelægge lovforslag og træffe de nødvendige gennemførelsesforanstaltninger. Der foretages en grundig konsekvensanalyse forud for hvert af disse forslag. Tidsrammen for gennemførelsen er 2006 – 2013.

I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet henvender programmet sig til myndigheder med ansvar for transport ad indre vandveje på alle niveauer, selve erhvervssektoren og herunder arbejdsmarkedets parter, medlemsstaterne med ansvar for infrastrukturnettene, Europa-Kommissionen og de øvrige institutioner. Kommissionen vil i samarbejde med disse aktører løbende overvåge fremskridt mht. gennemførelsen af handlingsprogrammet.

Kommissionen opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til at godkende denne meddelelse og støtte handlingsprogrammet.

**Oversigt over handlingsprogrammet
"NAIADES"**

TILLÆG 1

A. RETSINSTRUMENTER

Harmonisering af:	
▪ tekniske krav til fartøjer	igangsat
▪ intermodale lasteenheder (ILU)	2006
▪ statistik over godstransport ad indre vandveje	2007
Statsstøtteretningslinjer for støtteordninger og eventuelt de minimis-regler for IWT	2007
Harmonisering af:	
▪ transport af farligt gods	2007
▪ motoremissioner	2007
Styrkelse af IWT's position og normative ramme	2008
Harmonisering af:	
▪ skibsføercertifikater	2008
▪ erstatningsansvar i forbindelse med intermodal transport	2008
▪ bemandingskrav	2009
▪ affaldsbortskaffelse	2009
▪ uddannelsesstandarder	2009
▪ intermodal dokumentation	2010
▪ infrastrukturafgifter	2013
▪ brændstofkvalitet	

B. POLICYINSTRUMENTER

TEN-Koordinator for indre vandveje	2006
Håndbog om finansiering af IWT-erhvervet	2006/7
Screening af hindringer i eksisterende og ny EU-lovgivning og national lovgivning	2006/7
Administrative kvikskrancer og kontaktpunkter for IWT	2006/7
Dialog mellem arbejdsmarkedets parter i sektoren	2006/7
IWT-markedsobservation	2008
Europæisk udviklingsplan for vandvejenes infrastruktur og omladnings-faciliteter	2009
Rekrutteringskampagner	
Højere prioritet i den fysiske planlægning til (gen-)udvikling af industriområder nær ved vandveje	
Tværfaglig dialog på projektniveau	

C. STØTTEINSTRUMENTER

Den europæiske reservefond for IWT	2007/8
Nationale støtteprogrammer	
▪ Fremme af trafikoverflytning til andre transportformer og lettere adgang til investeringer	
▪ Forbedring af effektiviteten, miljøet og sikkerheden med ny teknologi	
▪ Fremme og udvikling af organisationer	
▪ Forbedring og vedligeholdelse af infrastruktur	
Europæiske FTU- og støtteprogrammer	
▪ Tjenesteydelser: Marco Polo, CIP, INTERREG osv.	
▪ Flåde: FTU-programmer (FP 7)	
▪ Jobskabelse og fagkundsaber: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI osv.	
▪ Infrastruktur	
- TEN-T Prioriterede projekter nr. 18 og 30	2013
- RIS (TEN-T MIP)	
- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, osv.	

DA

DA

Virksomheder beskæftiget med transport ad indre vandveje

2002				
	Land	Antal virksomheder	Omsætning, mio. EUR	Antal beskæftigede
1	Belgien*	235	163,1	735
2	Tjekkiet			
3	Tyskland	1257	1690,7	11223
4	Frankrig	1176	476,7	
5	Italien	711	211,9	2959
6	Luxembourg	103	42,7	1212
7	Ungarn	105	66,1	1920
8	Nederlandene	3510	1374	9207
9	Østrig	59	83	330
10	Polen			
11	Portugal	26	23,4	838
12	Slovenien	20	0,4	26
13	Slovakiet			
14	Finland	85	21,6	252
15	Sverige	393	69,5	1021
16	Det Forenede Kongerige	217	165,5	1921
	EU-25	7662	4225,5	30909
17	Bulgarien	12		
18	Rumænien	102	77,8	4123

*2001

Kilde: Eurostat (økonomisk aktivitet i henhold til NACE, rev. 1. klassifikation)