



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 5.12.2007
KOM(2007) 770 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

**Første situationsrapport
om gennemførelsen af handlingsprogrammet "NAIADES"
om fremme af transport ad indre vandveje**

1. INDLEDNING

1.1. Baggrund

I januar 2006 offentliggjorde Kommissionen en meddelelse om fremme af transport ad indre vandveje med handlingsprogrammet "NAIADES"¹.

I programmet, der dækker perioden 2006-2013, fokuseres der på fem strategiske områder: forbedring af markedsvilkår, modernisering af flåden, udvikling af den menneskelige kapital, styrkelse af sektorens image og udbygning af infrastrukturen.

Programmet er henvendt til alle interessenter inden for transport ad indre vandveje, EU og dennes institutioner samt medlemsstaterne. Europa-Parlamentet² og Ministerrådet³ har hilst initiativet velkommen og givet deres opbakning til programmet; erhvervslivet⁴ har givet udtryk for bred tilslutning.

Denne meddelelse udgør den første situationsrapport over gennemførelsen og resultaterne⁵. Den indeholder også en oversigt over den finansielle støtte til handlingsprogrammet og rapporter om udviklingen af organisationsstruktur.

1.2. Udviklingen i perioden 2006-2007

Overordnet set var transportvolumen på Europas væsentligste vandveje (+ 0,3 %) og den modale andel af transporten ad indre vandveje fortsat stabil i 2006. Den interne transport er blevet mindre, men den internationale trafik voksede med ca. 1 %. Transportmængden på Rhinen voksede med 3 % i 2006 hovedsagelig takket være en meget gunstig vandstand, end det var tilfældet i 2005.

Selv om der er registreret en stærk vækst i containertransporten – et af sektorens mest lovende vækstområder – på floderne Seine og Rhône, er der noteret en mindre tilbagegang (-1 %) på Rhinen i 2006 hovedsagelig på grund af periodiske vanskeligheder med omladning fra søgående fartøjer til fartøjer til indlandstransport navnlig i havnen i Rotterdam.

I første kvartal af 2007 steg transportmængden ad indre vandveje i Europa, og denne tendens forventes at fortsætte efter 2007.

2. RAPPORT OM GENNEMFØRELSE AF PROGRAMMET

2.1. Vedtaget EU-lovgivning

Følgende lovgivning er vedtaget efter offentliggørelsen af meddelelsen om NAIADES:

¹ KOM(2006) 6.
² A6-0299/2006.
³ Den 8.-9. juni 2006.
⁴ Møde på højt niveau af 15. februar 2006 i Wien.
⁵ Se tillæg.

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/87/EF om fastsættelse af *tekniske forskrifter* for fartøjer på indre vandveje indeholder harmoniserede moderne krav til fartøjer til indlandstransport på det samlede net af indre vandveje i EU, herunder Rhinen.
- I TEN-finansforordningen, (EF) nr. 680/2007, øges finansieringssatsen for prioriterede projekter og for flodinformationstjenesterne (RIS) fra 10 % til 20 %, og op til 30 % for grænsekrydsende strækninger.
- "Marco Polo II"-programmet (forordning (EF) nr. 1692/2006) vil fortsat fremme overflytningen af godstrafik fra vejtransport til andre transportformer. En ny fordel består i, at flere mindre ansøgninger nu kan grupperes i en samlet ansøgning, og derved får mindre virksomheder også mulighed for at samarbejde om ansøgningen.
- Direktiv 80/1119/EØF om statistisk registrering af godstransporten ad indre vandveje er blevet ajourført og erstattet af forordning (EF) nr. 1365/2006.

2.2. Kommissionen

2.2.1. Forbedring af markedsvilkår

Indlandsskibsfart er kendetegnet ved et stort antal små og mellemstore virksomheder, som almindeligvis er udsat for intens konkurrence på et åbent transportmarked med lav forrentning og vanskelig **adgang til kapital**. Dette gør det vanskeligere at etablere nye transporttjenester og virksomheder.

Hvis det er interessenternes ønske, kan Kommissionen sammen med Den Europæiske Investeringsbank (EIB) undersøge, om der kan stilles særlige muligheder til rådighed for virksomheder, som beskæftiger sig med transport ad indre vandveje. Reservefonden og eventuelle syndikerede lån finansieret af medlemsstaterne og EU kunne skabe grundlaget for at udvikle moderne støttemidler til sektoren (se afsnit 3.1).

På området disponible støtteordninger har Kommissionen ladet udarbejde en oversigt over europæiske, nationale og regionale støtteordninger. En **finansieringshåndbog** vil blive offentliggjort i 2008.

Kommissionen besluttede i december 2006, at *de minimis*-reglen for anvendelse af statsstøtte også gælder for transportsektoren⁶. Ifølge denne regel kan statsstøtten til en enkelt virksomhed ikke overstige 200 000 EUR over en periode på tre regnskabsår uden særlig godkendelse fra EU-niveauet.

Der er iværksat en **gennemgang af administrative og lovgivningsmæssige hindringer** med henblik på at bidrage til et gunstigt erhvervs klima. Resultaterne fremlægges i 2008.

⁶ Forordning (EF) nr. 1998/2006.

2.2.2. *Modernisering af flåden*

For at bevare sine fordele må sektoren konstant tilpasse sig og forbedre sin effektivitet, sikkerhed og sine miljøpræstationer.

Kommissionen forelagde i den forbindelse et direktivforslag⁷ om indlandstransport af farligt gods, herunder ad indre vandveje.

For at sikre, at transport ad indre vandveje kan bevare sin førende stilling på miljøområdet i forhold til andre transportformer, foreslog Kommissionen at nedbringe det maksimalt tilladte **svovlindhold i gasolier**⁸.

2.2.3. *Fremme af jobskabelse og fagkundskaber*

Der arbejdes for øjeblikket bl.a. på området *arbejdstid* og *krav til erhvervskvalifikationer* (se afsnit 2.4).

2.2.4. *Forbedring af image*

Indlandsskibsfartens image svarer ikke altid til dens faktiske resultater. Det er derfor afgørende at fremme transport ad indre vandveje og skabe øget opmærksomhed omkring dettes potentiale blandt beslutningstagere på logistikområdet, speditører og politiske beslutningstagere. Hovedparten af de relevante medlemsstater planlægger eller har gennemført pr-programmer.

Transport ad indre vandveje kan bl.a. gøres mere synlig ved at tilbyde pålidelige og ajourførte markedsdata og –oplysninger. Kommissionen gav derfor i perioden 2005-2007 Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR) til opgave at udvikle et **markedsobservationssystem**. Der arbejdes med at videreføre og forbedre dette tiltag efter 2007.

Handlingsprogrammet indeholder et forslag om, at der oprettes et net af **centre til fremme af transport ad indre vandveje** så tæt på kunden, som det er muligt. Hovedformålet er at rådgive og tilskynde transportbrugere på regionalt og lokalt plan til at benytte indlandsskibsfart ved at tilvejebringe logistikløsninger, bedste praksis og publicity. Kommissionen iværksatte i maj 2007 en forslagsindkaldelse, som vil slå igennem i 2008 og derefter.

2.2.5. *Tilvejebringelse af passende infrastruktur*

Effektiviteten af transporten ad indre vandveje afhænger af en veldimensioneret og vedligeholdt infrastruktur. EU bidrager til dette via programmer som f.eks. det **transeuropæiske net**. Den 27. september 2007 udpegede Kommissionen fr. Karla Peijs som europæisk **koordinator** for at lette virkeliggørelsen af prioriterede projekter på de indre vandveje langs akserne Rhinen/Meuse-Main-Donau (udpeget som projekt nr. 18) og forbindelsen Seinen-Schelde (nr. 30).

⁷ KOM(2006) 852.

⁸ KOM(2007) 18.

Moderne informations- og telekommunikationssystemer supplerer infrastruktur-nettene. Med henblik på gennemførelsen af direktiv 2005/44/EF vedrørende **flodinformationstjenester (RIS)** vedtog Kommissionen tre forordninger om henholdsvis retningslinjer for planlægning, indførelse og praktisk anvendelse af RIS⁹, tekniske specifikationer for fartøjssporingsystemer (indlands-AIS)¹⁰ og tekniske specifikationer for efterretninger for skippere¹¹. To yderligere forordninger er under udarbejdelse.

2.3. Medlemsstater

Alle berørte medlemsstater arbejder aktivt med politikker for transport ad indre vandveje. Sigtet, intensiteten og omfanget af foranstaltninger til fremme af transport ad indre vandveje varierer afhængig af landenes specifikke situation, traditioner og nationale prioriteter.

Eksempelvis har en medlemsstat på baggrund af NAIADES-programmet vedtaget et omfattende nationalt handlingsprogram med ca. 40 foranstaltninger. I andre medlemsstater er specifikke støtteforanstaltninger allerede indført eller under planlægning. Foranstaltningerne fokuserer f.eks. på støtteordninger til etablering af nye tjenester inden for containertransport eller affaldstransport i byområder m.v. I et enkelt tilfælde er der oprettet et administrativt samlingspunkt for certificering og attesting, og et center til fremme af transport ad indre vandveje er styrket.

Der lægges også vægt på moderniseringen af flåden, som i nogle medlemsstater fremmes med skattefri investeringsordninger og finansiel støtte til forbedring af fartøjers økonomiske og miljømæssige resultater (f.eks. tilskud til renere motorer, mere effektive fremdriftsteknikker og nye skrogkonstruktioner). På visse områder er der iværksat initiativer, i nogle tilfælde på tværs af landegrænser, for at øge transporten på mindre vandveje.

Der er truffet foranstaltninger i flere medlemsstater for at gøre arbejdet med transport ad indre vandveje mere attraktivt (f.eks. støtte til uddannelsesordninger og etableringsstøtte til unge iværksættere).

På området vandvejsinfrastruktur er der lagt vægt på vedligeholdelsen af nettet og den tilhørende infrastruktur, herunder forbedring af intermodale terminaler og opførelsen af moderne omladningsfaciliteter. Medlemsstaterne har iværksat procedurer med henblik på gennemførelse af forbindelsen Seinen-Schelde og til forbedring af Donau-afsnittet tæt på den østrigsk-slovakiske grænse. Der sker løbende fremskridt i arbejdet med at oprette flodinformationstjenester (RIS) og udrustningen med IKT-udstyr langs de vigtigste indre vandveje.

⁹ Forordning (EF) nr. 414/2007.

¹⁰ Forordning (EF) nr. 415/2007.

¹¹ Forordning (EF) nr. 416/2007.

2.4. Interessenter

2.5. Dialog mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan

I handlingsprogrammet NAIADES udpeges forbedring af arbejdsvilkår og sociale forhold i sektoren som en af de centrale udfordringer. En **konstruktiv dialog mellem arbejdsmarkedets parter** på europæisk plan kan være en måde at opfylde disse mål på. I 2006 og 2007 holdt Sektordialogudvalget¹² med støtte fra Kommissionen regelmæssige møde og gjorde fremskridt på to væsentlige områder: dialogen mellem arbejdsmarkedets parter om *sektorspecifikke arbejdstidsordninger* har nået et stade, hvor der forhandles. Med hensyn til en definition af *EU-krav til erhvervs kvalifikationer* har udvalget udført et forberedende arbejde ved at sammenligne de forskellige nationale profiler.

3. ØKONOMISKE STØTTEPROGRAMMER

3.1. Innovationsfond

Der er behov for løbende investering i logistikkoncepter, flådemodernisering, menneskelige ressourcer og markedsføring af indlandsskibsfarten for at bevare dennes position som en effektiv, sikker og miljøvenlig transportform. Dette ansvar påhviler frem for alt erhvervssektoren. Som en tilskyndelse og med henblik på at bane vejen for yderligere investeringer stilles der i handlingsprogrammet NAIADES forslag om målrettede nationale støtteprogrammer og anvendelse af de disponible fællesskabsprogrammer. Det anbefales i den sammenhæng også at undersøge, hvordan det er muligt at udnytte reservefonden for vandvejstransport, der er oprettet ved Rådets forordning (EF) nr. 718/1999¹³ og finansieret af erhvervet, og andre finansieringskilder.

I den forbindelse opfordrede **Rådet** i sine konklusioner af juni 2006 Kommissionen til at forelægge et forslag til en europæisk innovationsfond for transport ad indre vandveje, og denne bør samordnes med medlemsstaternes nationale programmer. **Europa-Parlamentet** præciserede i sin betænkning af oktober 2006, at en sådan fond "*som et vigtigt instrument i Naiades-handlingsprogrammet skal finansieres med en tredjedel af sektoren (den eksisterende indlandsskibsfarts[reserve]fond (...), med en tredjedel af EU og med en tredjedel af medlemsstaterne*" og opfordrede endvidere Kommissionen "*til i tæt samarbejde med sektoren at fastsætte betingelserne for oprettelsen af denne fond*".

Kommissionens tjenestegrene har foretaget sonderende undersøgelser og – i nært samarbejde med eksperter fra erhvervet og de medlemsstater, der har en positiv balance i deres reservefond – fremsat forskellige idéer til et specifikt finansieringsprogram for transport ad indre vandveje.

¹² Afgørelse 98/500/EF. http://ec.europa.eu/employment_social/social_dialogue/sectorial13_en.htm.

¹³ EFT L 90 af 2.4.1999, s. 1-5.

3.1.1. Målsætninger for finansieringen

Innovationsfondens fremtidige program vil primært blive målrettet selskaber og operatører i indlandsskibsfarten. For at fremme innovation og en hurtigere indførelse af nye koncepter og teknikker kunne støtteberettigede finansieringstiltag defineres med henblik på at opmuntre erhvervssektoren til at:

- oprette nye markeds- og transporttjenester i sektoren for transport ad indre vandveje,
- modernisere flåden med henblik på at forbedre fartøjernes sikkerhed, effektivitet og miljøstandard,
- udvikle den menneskelige kapital med (efter)uddannelse, og
- forbedre sektorens image gennem passende pr-aktiviteter.

Programmet kunne løbe fra 2009 til 2013. Sideløbende hermed vil der fortsat blive ydet finansiel støtte til tjenester for indlandsskibsfarten fra Marco Polo, til forbedring af infrastrukturen fra politikken for transeuropæiske transportnet og samhørighedspolitikken, og til forskning fra FTU-rammeprogrammet.

3.1.2. Ressourcer

Af ressourcer nævnes først og fremmest den eksisterende reservefond for vandvejs-transport, som er oprettet ved Rådets forordning (EF) nr. 718/1999, og som erhvervssektoren selv har indbetalt til, men som ikke er udnyttet i næsten ti år. For at kunne udnytte den, må der vedtages nye retsinstrumenter, som alle berørte parter når til enighed om, og som åbner mulighed for et fællesskabsdækkende støtteprogram til sektoren. Der findes pt. 40 mio. EUR i reservefonden.

For det andet yder Kommissionen - oveni denne potentielle, men indtil videre inaktive støtte - aktiv støtte med de ovennævnte instrumenter. Opnås der enighed mellem erhvervssektoren og medlemsstaterne om at udvikle et meningsfyldt og moderne støtteværktøj, kunne Kommissionen overveje et forslag om at afsætte flere midler fra eksisterende ressourcer.

Det tredje element i støtteprogrammet kunne tilvejebringes af de berørte medlemsstater. Flere medlemsstater har særlige støtteordninger til transport ad indre vandveje eller planlægger at oprette sådanne programmer. Det drøftes, om og i givet fald på hvilken måde disse ordninger kunne integreres eller kombineres med et kommende EF-finansieringsprogram.

3.1.3. De næste skridt

På grundlag af disse overvejelser udfører Kommissionen en forudgående vurdering og konsekvensanalyse med sigte på at analysere løsninger og deres lønsomhed samt nytten og omkostningseffektiviteten af en "europæisk innovationsfond for transport ad indre vandveje". Alt efter resultatet heraf og den videre høring af erhvervsorganisationerne og medlemsstaterne kunne Kommissionen fremsætte et forslag i 2008.

3.2. Anvendelse af de eksisterende fællesskabsprogrammer inden for transport ad indre vandveje

- I forbindelse med **Marco Polo**-forslagsindkaldelsen i 2006 blev et enkelt projekt for transport ad indre vandveje udvalgt. Indkaldelsen for 2007 evalueres fortsat.
- I 2006 er to projekter angående indre vandveje med et finansieringsbehov på ca. 9 mio. EUR samfinansieret via **TEN-T-budgettet** (1,5 % af det samlede budget, hvilket ligger langt under indlandsskibsfartens modale andel). Evalueringen af forslagene fra indkaldelsen i 2007 og fra det store flerårige program frem til 2013 er undervejs.

Oprettelsen af flodinformationstjenester (RIS) blev en del af det flerårige TEN-T-program¹⁴. Den første forslagsindkaldelse angående RIS iværksættes ifølge planen i december 2007.

- På grundlag af de generelle bestemmelser (Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Socialfond)¹⁵ og Fællesskabets strategiske retningslinjer til sikring af samhørighed er Kommissionen, medlemsstater og regioner ved at lægge sidste hånd på forberedelsen af **samhørigheds-politikkens** operationelle programmer (OP) for perioden 2007-2013. Disse OP kan omfatte prioriteter inden for transportinfrastruktur, og i nogle medlemsstater vil der blive vedtaget OP, som helt og fuldt er afsat til transport.
- **Det Europæiske Fællesskabs syvende rammeprogram** for forskning, teknologisk udvikling og demonstration¹⁶ fra 2007 til 2013 rummer en række muligheder for sektoren transport ad indre vandveje, bl.a. hvad angår modernisering af flåden, yderligere optimering af sektoren og dennes integration i de overordnede logistikkæder.

I den første forslagsindkaldelse¹⁷ med frist til juni 2007 blev der anmodet om forslag på en række områder af relevans for indlandsskibsfart, herunder oprettelse af en koordinerende aktion. Det forventes, at der vil blive indgået kontrakter i 2008.

4. MODERNISERING AF ORGANISATIONSSTRUKTUREN

Meddelelsen om NAIADES tog også fat på moderniseringen af den europæiske indlandsskibsfarts organisationsstruktur. Kommissionens tjenestegrene har foretaget en konsekvensanalyse og en høring af interessenter¹⁸ vedrørende fire alternativer.

4.1. De forskellige alternativets konsekvenser

Konsekvenserne af de forskellige alternativer kan sammenfattes således:

¹⁴ Kommissionens afgørelse K(2007) 2158.

¹⁵ Jf. forordning (EF) nr. 1083/2006.

¹⁶ Afgørelse 1982/2006/EF.

¹⁷ Kommissionens bekendtgørelse, EUT C 316 af 22.12.2006, s. 23–25.

¹⁸ SEK(2007) xxx.

- Alternativ 1: Øget samarbejde uden ændringer i den institutionelle ramme

Et øget samarbejde mellem Europa-Kommissionen og flodkommissionerne ville også indebære en styrkelse af koordineringsindsatsen blandt alle de berørte parter. Selv hvis det fragmenterede retsgrundlag og forskellige regelsæt inden for det indre marked ikke ville blive ændret, kan målet om at skabe lige konkurrencevilkår på alle Fællesskabets vandveje opfyldes uden at ændre den eksisterende ramme. Det ville dog tage relativt lang tid og medføre omkostninger, der svarer til omkostningerne ved alternativ 2.

- Alternativ 2: Fællesskabets tiltrædelse af Rhin- og Donau-kommissionen

De administrative strukturer og menneskelige ressourcer ville kunne udnyttes mere effektivt, hvis Fællesskabet tiltrådte de internationale flodkommissioner. Dette alternativ ville ikke ændre væsentligt ved de institutionelle rammer, og det ville kun kræve en marginal forøgelse af menneskelige ressourcer. Harmoniseringen af lovgivningen kunne fremskyndes ved at anvende den eksisterende ekspertise og etablerede mekanismer. Der er dog konstateret en tydelig forskel i konsekvenserne for henholdsvis CCNR og Donau-kommissionen (se konklusionen nedenfor).

- Alternativ 3: En paneuropæisk konvention

Sammenlignet med de to første alternativer indebærer oprettelsen af en paneuropæisk konvention¹⁹, at der føjes endnu et niveau til den komplekse proces til harmonisering af lovgivningen. Oveni relativt komplicerede forhandlinger ville de administrative omkostninger blive betydeligt højere end i alternativ 1 og 2, uden at det øgede behov for menneskelige ressourcer nødvendigvis vil afspejles i en effektivitetsforøgelse. En styrket politisk bevågenhed kunne dog gøre det lettere at opfylde målet om strategiske, opmærksomhedsskabende tiltag.

- Alternativ 4: Et europæisk agentur

Oprettelse af et EU-agentur for transport ad indre vandveje – eller en "antenne" for transport ad indre vandveje i et eksisterende agentur – ville medføre driftsomkostninger svarende til alternativ 3. Det ville være i tråd med EU's politik for andre transportformer og øge tempoet i harmoniseringsprocessen sammenlignet med alternativ 1 og 3. Men oprettelsen af et EU-agentur *i tillæg* til de eksisterende internationale flodkommissioner og nationale sikkerhedsmyndigheder ville ikke udgøre en mere effektiv udnyttelse af menneskelige ressourcer.

4.2. Konsekvensanalysens konklusion

Konsekvensanalysen viser, at skønt den nuværende ramme har visse mangler, kan der ikke konstateres nogen indlysende fordel ved et bestemt alternativ målt på de lovgivningsmæssige, institutionelle eller administrative konsekvenser. Under de foreliggende omstændigheder er det mest hensigtsmæssigt at bygge den organisatoriske ramme på de eksisterende institutionelle aktører og forbedre, modernisere og koordinere arbejdsmetoder og forbindelser, når dette er muligt. På den baggrund frembyder en kombination af alternativ 1 og 2 – øget koordinering blandt de

¹⁹ Jf. EØSU's initiativudtalelse TEN/222 - CESE 599/2006.

eksisterende institutionelle aktører kombineret med Fællesskabets medlemskab af Donau-kommissionen – de fleste fordele på nuværende tidspunkt. Ud fra disse resultater foreslår Kommissionen ikke at oprette yderligere strukturer til den eksisterende institutionelle ramme. Efter interessenternes ønske kunne Kommissionen spille en større rolle inden for den eksisterende organisatoriske ramme.

Fællesskabets medlemskab af Donau-kommissionen er et særligt spørgsmål, fordi den retlige ordning for sejlads på Donau er for øjeblikket taget op til revision. Fællesskabets tiltrædelse på områder, hvor denne kommission er kompetent, vil ikke alene lette sameksistensen eller vedtagelsen af harmoniserede regler for sejlads på Donau, men også bidrage til at fremskynde revisionen af Beograd-konventionen af 1948 – hvilket er en forudsætning for at kunne reformere Donau-kommissionen. Derudover vil dette afspejle den interne kompetencefordeling inden for EU i forholdet til de tredjelande, der er medlemmer af Donau-kommissionen. Den 7. juni 2007 vedtog EU's ministerråd en afgørelse om at bemyndige Europa-Kommissionen til at forhandle om Fællesskabets medlemskab af Donau-kommissionen.

4.3. Vejen frem

På denne baggrund, der illustrerer den fælles stræben efter et harmonisk system, må det anerkendes, at Fællesskabets rolle på området *harmonisering af lovgivning* er styrket i de senere år:

- EF-direktiverne om flodinformationstjenesterne (RIS)²⁰ og tekniske krav til fartøjer²¹ danner en ramme for alle indre vandveje i Fællesskabet, herunder Rhinen.
- Forslaget til direktiv om indlandstransport af farligt gods²² vil inkorporere en paneuropæisk aftale i fællesskabslovgivningen og derved undgå, at der opstilles to forskellige retlige ordninger i fremtiden.

Dette bygger på en omfattende inddragelse af medlemsstaternes eksperter i forskellige fora, herunder flodkommissionerne. Handlingsprogrammet NAIADES varsler yderligere lovgivningsinitiativer fra Kommissionen vedrørende bådførercertifikater eller bemandingskrav.

Med hensyn til **opstillingen af politikker på strategisk niveau** vil Europa-Kommissionen fortsat tilstræbe at spille en rolle som koordinator.

For at styrke ekspertisen på området transport ad indre vandveje og udnytte de eksisterende ressourcer bedre – i overensstemmelse med Europa-Parlamentets forslag – kunne man overdrage gennemførelsen af særlige opgaver eller mandater til de internationale flodkommissioner²³. Sådanne overdragelser bør være i

²⁰ Direktiv 2005/44/EF.

²¹ Direktiv 2006/87/EF.

²² Se afsnit 2.2.2.

²³ I Kommissionens arbejdsdokument "NAIADES" (SEK(2006) 34/3 – foreligger d.d. ikke på dansk) opremses følgende: udføre undersøgelser, føre tilsyn med/koordinere overholdelsen af tekniske standarder, overvåge de bemyndigede organers arbejde, vedligeholde databaser og føre tilsyn med fartøjsregistreringen.

overensstemmelse med flodkommissionernes egne retlige, territoriale og økonomiske rammer og bør have et solidt retsgrundlag i fællesskabsretten – dette må undersøges nærmere²⁴. Kommissionen har dog allerede styrket sine kontakter med flodkommissionerne, herunder især CCNR.

En anden mulig fremgangsmåde kunne være at oprette og tilknytte – på frivillig basis og under Kommissionens ledelse – af en "tænketank for transport ad indre vandveje", der giver erhvervslivet, politikere og andre beslutningstagere og akademiske kredse mulighed for sammen at tage spørgsmål op og rådgive om den fremtidige udvikling af transport ad indre vandveje i Europa.

5. KONKLUSION

Skønt handlingsprogrammet NAIADES kun har eksisteret i halvandet år, er den politiske bevågenhed over for transport ad indre vandveje styrket ikke alene på EU-niveau, men også i medlemsstaterne og skibsfartsindustrien. Kommissionen engagerer sig i programmets fuldførelse og har til hensigt at bevare den fremdrift, som dens initiativ har affødt. I de kommende år vil der blive sat ind på følgende områder:

Finansiering

Efter en konsekvensanalyse/forudgående vurdering og høringen af interessenter vil der blive udarbejdet et retsgrundlag for en "*innovationsfond for transport ad indre vandveje*"²⁵ med regler for gennemførelsen. Denne suppleres af en *finansieringshåndbog* og eventuelt særlige *retningslinjer for statsstøtte*.

Den menneskelige faktor

En anden gruppe af aktiviteter fokuserer på den menneskelige faktor. Særlige *arbejdstidsordninger* og opstillingen af *EU-krav til faglige kvalifikationer* fastlægges mest hensigtsmæssigt inden for rammerne af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter²⁶. Efter konsekvensanalyser og høring kunne disse resultater suppleres af lovforslag om *harmonisering af krav til bemanning* og *ensartet bådførercertifikat*, der er gyldigt på alle Fællesskabets vandveje.

Administrativ og forskriftsmæssig ramme

Med henblik på at afhjælpe administrative og forskriftsmæssige hindringer vil resultaterne af den relevante undersøgelse²⁷ blive evalueret og taget i betragtning, når det er muligt, i samarbejde med medlemsstaternes myndigheder og interessenter.

²⁴ F.eks. giver artikel 8 i forordning (EF) nr. 549/2004 (fælles europæisk luftrum) Kommissionen mulighed for at udstede mandater til Eurocontrol. Kommissionens erfaringer i henseende til samarbejdet med Den Europæiske Rumorganisation om oprettelsen af Galileo-projektet kunne også tages i betragtning.

²⁵ Se afsnit 3.1.3.

²⁶ Se afsnit 2.4.

²⁷ Se afsnit 2.2.1.

Forbedring af infrastrukturen

Udover den koordinerede gennemførelse af RIS, vil der i nært samarbejde med medlemsstaterne blive opstillet en vejledende *udviklingsplan til forbedring og vedligeholdelse af indre vandveje og havne*, hvor der også tages hensyn til den europæiske havnepolitik. Miljøkrav og andre krav vil blive taget i betragtning i den sammenhæng, hvor der vil blive bygget videre på den løbende dialog mellem de internationale kommissioner for sejlads på og beskyttelse af Rhinen og Donau.

Organisatorisk bistand

For at lette en koordineret gennemførelse af handlingsprogrammet NAIADES vil Kommissionen søge bistand fra en platform bestående af alle interesserede parter, medlemsstater, flodkommissioner og erhvervsgrøner, muligvis i form af en "tænketank for transport ad indre vandveje"²⁸. Forslagsindkaldelsen inden for det syvende FTU-rammeprogram²⁹ kunne være til hjælp i den forbindelse, f.eks. via en koordinerende aktion for transport ad indre vandveje.

²⁸ Se afsnit 4.3.
²⁹ Jf. fodnote 17.

Øversigt over handlingsprogrammet NAIADES

TILLÆG 1

A. RETSINSTRUMENTER

B. POLICYINSTRUMENTER

C. STØTTEINSTRUMENTER

	STATUS 2007
HARMONISERING AF:	
▪ tekniske krav til fartøjer	☑
▪ intermodale lasteenheder (ILU)	✓
▪ statistik over godstransport ad indre vandveje	☑
Statsstøtteredningslinjer for støtteordninger og eventuelt <i>de minimis</i> -regler for IWT	△ ☑
Harmonisering af:	
▪ transport af farligt gods	✓
▪ motoremissioner	△
Styrkelse af IWT's position og normative ramme	~~~~
Harmonisering af:	
▪ skibsføercertifikater	△
▪ erstatningsansvar i forbindelse med intermodal transport	2008
▪ bemandingskrav	2009
▪ affaldsbortskaffelse	2009
▪ uddannelsesstandarder	2009
▪ intermodal dokumentation	2010
▪ infrastrukturafgifter	2013
▪ brændstofkvalitet	✓

	STATUS 2007
TEN-Koordinator for indre vandveje	✓
Håndbog om finansiering af IWT-erhvervet	△
Screening af hindringer i eksisterende og ny EU-lovgivning og national lovgivning	△
Administrative kvikskrænker og kontaktpunkter for IWT	△
Dialog mellem arbejdsmarkedets parter i sektoren	~~~~
IWT-markedsobservation	~~~~
Europæisk udviklingsplan for vandvejenes infrastruktur og omladningsfaciliteter	2009
Rekrutteringskampagner	
Højere prioritet i den fysiske planlægning til (gen-)udvikling af industriområder nær ved vandveje	
Tværfaglig dialog på projektniveau	

- ☑ = vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet
- ✓ = foreslået af Kommissionen
- ~~~~ = igangværende
- △ = under udarbejdelse

	STATUS 2007
Den europæiske reservefond for IWT	△
Nationale støtteprogrammer	
▪ Fremme af trafikoverflytning til andre transportformer og lettere adgang til investeringer	AT△,BE,DE,FR,NL,UK△
▪ Forbedring af effektiviteten, miljøet og sikkerheden med ny teknologi	AT,BE,DE, FR, NL
▪ Fremme og udvikling af organisationer	AT, BE, DE, FR, NL
▪ Forbedring og vedligeholdelse af infrastruktur	AT, BE, BU,CZ, DE, FR, NL ,PL, RO, UK △
Europæiske FTU- og støtteprogrammer	
▪ Tjenesteydelser: Marco Polo, CIP, INTERREG osv.	~~~~
▪ Flåde: FTU-programmer (FP 7) m.v.	~~~~
▪ Jobskabelse og fagkunderskaber: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI osv.	
▪ Infrastruktur:	
- TEN-T Prioriterede projekter nr. 18 og 30	~~~~
- RIS (TEN-T MIP)	~~~~
- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, osv.	~~~~