



Bruxelles, den 24.6.2021
COM(2021) 324 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

NAIADES III:

Fremme af en fremtidssikret transport ad indre vandveje i Europa

DA

DA

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

NAIADES III:

Fremme af en fremtidssikret transport ad indre vandveje i Europa

1. INDLEDNING

Den grundlæggende omstilling af vores transportsystemer til nulemissionsmobilitet kræver en integreret multimodal strategi, der udtrykkeligt tager sigte på at fremme udbredelsen af mere bæredygtige og mindre overbelastede transportformer.

Transport ad indre vandveje har sammen med jernbanetransport længe været anerkendt som en af de mest CO₂-effektive transportformer (pr. ton transporteret gods)¹ og betragtes klart som en central del af Unionens bestræbelser på at dekarbonisere transportsystemet.

I den europæiske grønne pagt² opfordres til en beslutsom indsats for at flytte en betydelig del af vejgodstransporten (som i øjeblikket tegner sig for 75 % af den indenlandske godstransport) til sejlads ad indre vandveje og jernbanetransport, navnlig gennem foranstaltninger til forøgelse af de indre vandvejes kapacitet fra 2021. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet³, der blev vedtaget den 9. december 2020, og som danner grundlag for, hvordan EU's transportsystem kan opnå sin grønne og digitale omstilling og blive mere modstandsdygtigt over for fremtidige kriser, understreges tilsvarende behovet for at øge brugen af mere bæredygtige transportformer, og det påpeges, at transport ad indre vandveje og nærskibsfart bør øges med 25 % senest i 2030 og med 50 % senest i 2050. Nulemissionsmobilitet er også hovedmålet med handlingsplanen om nulforurening, der blev vedtaget den 12. maj 2021⁴.

På trods af den miljøfordel, der er ved transport ad indre vandveje, og de bestræbelser, som EU's sektor for transport ad indre vandveje har udfoldet for at modernisere driften, har sektorens samlede transportandel ikke udvist de ønskede vækstrater i de seneste år, men har ligget stabilt på ca. 6 %⁵.

Der er behov for en kraftig yderligere indsats for bedre at tackle udfordringer, der forhindrer sektoren i at tiltrække større godsmængder og gribe de muligheder, der er forbundet med overgangen til en nulemissionsøkonomi og en digital økonomi.

Den allerede høje transportandel, som godstransport ad indre vandveje tegner sig for i nogle lande, f.eks. Nederlandene (42,7 %), Rumænien (28,1 %) og Bulgarien (31,8 %)⁶, samt den stigende anvendelse af transport ad indre vandveje til bylogistik i nogle af de byer i EU med

¹ CE Delft STREAM-undersøgelsen.

² Den europæiske grønne pagt, COM(2019) 640 final.

³ Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final).

⁴ Meddelelse fra Kommissionen: Mod nulforurening for vand, luft og jord, COM(2021) 400 final.

⁵ Rapport fra Markedsobservatoriet: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/04/Market-report-2014-2019_Web_BD.pdf.

⁶ Modal split of freight transport — Inland Waterways 2019, Eurostat — [Data Explorer \(europa.eu\)](https://data.europa.eu/data-explorer).

størst trafikoverbelastning⁷ fremhæver sektorens store potentiale på steder med de rette forhold.

Det er yderst vigtigt at opretholde disse positive resultater og yderligere udnytte det uudnyttede potentiale både langs TEN-T-korridorerne og i de indre byer, hvor de indre vandveje kan gøre den sidste kilometer af bylogistikken grønnere.

Multimodal logistik skal være en del af denne omstilling i og uden for byområder. I visse dele af Europa er manglen på omladningsinfrastruktur og navnlig på multimodale landterminaler udtalt og bør gives højeste prioritet. Desuden skal systemet for transport ad indre vandveje gøres mere effektivt både i sig selv og inden for grænseoverskridende multimodale logistikkæder ved hjælp af optimering af navigationsforholdene, større brug af intelligente trafikstyringssystemer og multimodal dataudveksling. Dette vil ikke blot kræve betydelige investeringer i transport ad indre vandveje og multimodal infrastruktur, modernisering af flåder og digitalisering, men også tilpasninger til EU's politiske og retlige rammer med henblik på udvikling af transport ad indre vandveje, navnlig ved at tackle den fortsatte markedsfragmentering og forbedre de eksisterende rammer for intermodal transport⁸.

Sektoren står også over for nye udfordringer såsom intensiveringen af klimaændringer og ekstreme vejrforhold, som i alvorlig grad påvirker dens evne til at operere og levere pålidelige tjenester, og som kræver passende EU-politiske tiltag. Hertil kommer, at sektoren, som primært består af SMV'er⁹, er blevet særlig hårdt ramt af perioder med økonomisk afmatning i Europa med fald i aktiviteterne i 2009-2010¹⁰ og på det seneste som følge af covid-19-krisen, idet sektoren har lidt et samlet omsætningstab på omkring 2,7 mia. EUR i 2020 som følge af et fald i passagertransporten på 70 % og en reduktion på 8 % i godstransporten. Disse bredere økonomiske chok og den hårde priskonkurrence med andre transportformer har hæmmet sektorens evne til at geninvestere i nye eller innovative teknologier og tiltrække arbejdstagere.

Som følge heraf er aldersstrukturen for indlandsflåden relativt gammel, og størstedelen af fartøjerne er bygget før 2000 og dårligt rustet til at håndtere den planlagte overgang til nulemissionsmobilitet¹¹. Som understreget i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet vil alle transportformer, herunder transport ad indre vandveje, skulle reducere deres afhængighed af fossile brændstoffer betydeligt og internalisere eksterne omkostninger bedre, f.eks. ved at gennemføre principperne om, at forureneren betaler og brugeren betaler, hvis vi skal kunne opfylde vores ambitioner om klimaneutralitet og nulforurening senest i 2050. Fornyelse af flåder af pramme og forbedring af adgangen til vedvarende og alternative kulstoffattige brændstoffer vil kræve betydelige investeringer, som kun vil finde sted, hvis de rette understøttende EU-rammer er på plads.

Endelig skal en stærkere sektor for sejlads ad indre vandveje også kunne tilbyde kvalitetsjob, karrieremuligheder og høje sociale og sikkerhedsmæssige standarder for at tiltrække veluddannede arbejdstagere.

2. HANDLINGSPLAN FOR TRANSPORT AD INDRE VANDVEJE FOR 2021-2027

For at imødegå de udfordringer, som sektoren for transport ad indre vandveje står over for, og opfylde målene i den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fremlægger Kommissionen nu en "**handlingsplan for transport ad indre vandveje**

⁷ F.eks. bylogistik i Paris: <http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/sustainable-urban-mobility-and-circular-economy/> og <http://www.inlandnavigation.eu/news/innovation/floating-city-warehouse/>.

⁸ Nedfældet i EU's direktiv om kombineret transport (Rådets direktiv 92/106/EØF).

⁹ Ca. 80 % af flåden drives af ejere/operatører.

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

¹¹ EU's markedsobservatorium: <https://inland-navigation-market.org/>.

for 2021-2027" i overensstemmelse med den nye flerårige finansielle ramme. Den har fokus på to centrale mål, nemlig **at flytte mere godstransport til indre vandveje** og **at føre sektoren ind på en uigenkaldelig vej mod nul emissioner**, understøttet af et **paradigmeskift hen imod yderligere digitalisering** samt **ledsageforanstaltninger til støtte for den nuværende og fremtidige arbejdsstyrke**. Opfyldelsen af disse centrale mål vil kræve en integreret tilgang og en vifte af foranstaltninger, der omfatter transport-, miljø-, digital-, energi- og skattepolitikkerne, understøttet af finansielle incitamenter¹² som anført nedenfor og nærmere beskrevet i bilaget om handlingsplanen. Der er identificeret otte flagskibsinitiativer.

2.1. Flytte mere godstransport til indre vandveje

EU's net af indre vandveje spænder over 25 medlemsstater¹³ med ca. 41.000 kilometer indre vandveje. Hvert år transporteres der på disse ca. 150 mia. tonkilometer fragt af ca. 15.000 fragtskibe, mens ca. 3.000 passagerfartøjer til endagsudflugter og 430 krydstogtskibe (> 12 passagerer) er i drift¹⁴.

Potentialet for at øge den transportandel, som transport ad indre vandveje tegner sig for, er betydeligt, og dette vil også have en positiv indvirkning på drivhusgasemissionerne. Der kan dog kun ske en betydelig stigning i de mængder, der transporteres ad indre vandveje, hvis sektoren i) er i stand til at tilvejebringe tilstrækkeligt effektive, pålidelige og sikre sejlforhold på tværs af grænserne og over tid, ii) er tilstrækkeligt forbundet — både fysisk og digitalt — til andre transportformer, iii) er i stand til at konkurrere på lige vilkår med andre transportformer og iv) har et velfungerende indre marked.

2.1.1. Infrastruktur, der er fremtidssikret til optimeret sejlads

Brugen af EU's net af indre vandveje er i øjeblikket ikke optimeret på grund af manglen på sammenhængende infrastruktur og sikring af kvaliteten af sejlløbene. Først og fremmest afhænger flodsejladserne af nedbør og tilstrækkelige vandstande til driften. Tørke og oversvømmelser kan i alvorlig grad forstyrre transportaktiviteterne ved midlertidigt at blokere dele af vandvejene, medføre restriktioner på mængden af last, der transporteres, og gøre det nødvendigt at tage yderligere fartøjer i brug for at kompensere for reducerede lastfaktorer eller endda et skift til andre transportformer. Sådanne forstyrrelser hæmmer i høj grad muligheden for at flytte mere fragt væk fra vejtransport og over til transport ad indre vandveje. Og som følge af klimaændringerne vil sådanne vejrrelaterede forstyrrelser forekomme oftere¹⁵, hvilket primært vil ramme vandvejstransporttjenester og -infrastruktur.

Flagskibsinitiativ 1: Hjælpe forvaltere af vandveje med at sikre et højt serviceniveau (god navigationsstatus) langs EU's indre vandvejskorridorer senest den 31. december 2030

Samtidig med at Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at intensivere bestræbelserne på at genoprette og vedligeholde sejlløbene for at opretholde og forbedre sejlforholdene, vil den yde mere støtte til projekter¹⁶, der tager sigte på at færdiggøre og opgradere TEN-T-nettet af indre vandveje og tackle flaskehalse med særligt fokus på indre vandveje, hvilket kræver en stærk koordinering mellem medlemsstaterne og en tilstrækkelig forvaltning. Europa-Parlamentet¹⁷ har opfordret Kommissionen til at sørge for

¹² Valg, der træffes i forbindelse med IT-udvikling og offentlige udbud vedrørende IT, skal forhåndsgodkendes af Europa-Kommissionens Råd for Informationsteknologi og Cybersikkerhed.

¹³ 13 medlemsstater har sammenkoblede net.

¹⁴ EU og Schweiz.

¹⁵ Konklusion fra CCNR-workshoppen om lave vandstande på Rhinen.

¹⁶ Under CEF 2 og Horisont Europa.

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

strengere tilsyn med gennemførelsen af TEN-T ved at styrke de relevante instrumenter og de europæiske koordinators rolle i forvaltningen af korridorerne med fokus på grænseoverskridende projekter vedrørende de indre vandveje. **Kommissionen vil derfor overveje at foreslå en særlig samarbejdsramme for transport ad indre vandveje inden for rammerne af revisionen af TEN-T-forordningen, som vil sætte medlemsstaterne i stand til bedre at koordinere grænseoverskridende initiativer og projekter.**

Som led i revisionen af TEN-T-forordningen¹⁸ i 2021 vil Kommissionen desuden **vurdere, om der er behov for en harmoniseret definition af god navigationsstatus¹⁹**, og om visse specifikke krav bør udvides til hele hovednettet for fuldt ud at udnytte netfordelene. For at afspejle den heterogene hydromorfologi og de dermed forbundne systemer på forskellige strækninger af indre vandveje og de særlige karakteristika ved disse forskellige strækninger²⁰, navnlig de frit løbende strækninger, kunne der vedtages krav på vandløbsoplandsniveau/korridorniveau. Det vil navnlig blive vurderet, om kvaliteten og forudsigeligheden af sejlforholdene kan forbedres gennem en målbaseret tilgang, der giver mulighed for en vis fleksibilitet med hensyn til kravene til specifikke og begrænsede vandvejsstrækninger²¹ såsom dybden af sejlløb og frihøjder under broer under fuld overholdelse af miljøpolitikker og -lovgivning²².

Som led i at hjælpe forvaltere af vandveje med at sikre god navigationsstatus vil det også være nødvendigt at indføre intelligente infrastruktur-, drifts- og vedligeholdelsessystemer, som muliggør tidlig opdagelse (eller forudsigelse) af flaskehalse og tilbagevenden til de krævede serviceniveauer med mindst mulig fysisk indgriben, hvorved både omkostningerne og miljøpåvirkningerne mindskes. En vigtig forudsætning herfor er at etablere en forbedret digital informationsbase ("kartografi") over de kritiske vandvejssteders faktiske tilstand. **Gennem Connecting Europe-faciliteten (CEF) vil Kommissionen støtte foranstaltninger, der bidrager til at opnå god navigationsstatus, såsom indførelse af tværfaglige digitale informations- og driftssystemer til forvaltning af vand og vandveje.**

Desuden vil den hyppigere forekomst af lavvandsbegivenheder kræve en hurtigere udvikling og udrulning af innovative fartøjer, der kan tilpasses til klimaforholdene²³ og er i stand til at sejle ved lave vandstande, samtidig med at påvirkningen af vandøkosystemerne minimeres. **Horisont Europa²⁴ vil yde støtte til at tilpasse flåderne til fremtidige miljø-, klima- og sikkerhedskrav og til at udvikle og afprøve nye metoder til vedligeholdelse og opgradering af transportinfrastrukturen med henblik på at forbedre sikkerheden, modstandsdygtigheden over for klimaændringer og miljøpåvirkningen (herunder luft- og vandforurening og biodiversitet) og tage højde for nye transportformer.**

2.1.2. *Gnidningsløs integration med multimodale mobilitets- og logistiksystemer*

For at gøre de indre vandveje mere pålidelige som transportmiddel kræves der en indsats, der rækker ud over vandvejene. Senest i 2030 kan og skal det europæiske net af indre vandveje være så forbundet som muligt — både fysisk og digitalt — med andre transportformer. I dag

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

¹⁹ God navigationsstatus er et koncept til forbedring af de europæiske vandveje, så de er en del af et bæredygtigt transportsystem, der opfylder behovene på EU's indre marked.

God navigationsstatus betyder, at tilstanden af nettet til transport ad indre vandveje muliggør effektiv, pålidelig og sikker sejlads for brugerne ved — ud over mindstekrav til vandveje — at sikre yderligere krav, som kan fastsættes på vandløbsoplandsniveau/korridorniveau, samtidig med at de gældende miljøregler overholdes, og der tages hensyn til vandvejsforvaltningens bredere socioøkonomiske bæredygtighed.

²⁰ Herunder de berørte økosystemers særlige karakteristika.

²¹ Mindstekravene til dybgang (2,50 m) og frihøjde under broer (5,25 m).

²² Vandrammedirektivet og habitatdirektivet.

²³ Herunder nulemissionsfartøjer.

²⁴ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Climate resilient and environmentally sustainable transport infrastructure, with a focus on inland waterways.

er interoperabiliteten mellem indlandshavne og forbindelser til baglandet stadig et problem, og antallet af multimodale platforme og omladningsknudepunkter er utilstrækkeligt²⁵.

Kommissionen vil yde mere støtte til projekter²⁶, der har til formål at forbedre kvaliteten af infrastrukturen i indlandshavne og deres multimodale forbindelser til jernbaner, veje og havet²⁷ gennem dedikerede terminaler. Der vil også blive lagt særlig vægt på projekter i byknudepunkter, hvor indre vandveje kan bidrage til at gøre den sidste kilometer af bylogistikken grønnere. **Horisont Europa²⁸ vil også bidrage til at udvikle nye løsninger for intelligent og sammenbundet mobilitet og forbedret integration af indre vandveje med energisystemer og transportinfrastrukturen i bred forstand.**

Passende vandvejsforhold og problemfri multimodal integration vil være afgørende for, at forvaltere af vandveje kan håndtere planlægningen i tilfælde af afbrydelser og for at gøre transport ad indre vandveje mere modstandsdygtig over for krisesituationer som den, der er opstået som følge af covid-19-pandemien. **Kommissionen vil udarbejde en beredskabsplan for transport for at sikre driftskontinuitet i tilfælde af større forstyrrende hændelser ved at sikre koordinerede politiske reaktioner baseret på erfaringerne med de retningslinjer og lovgivninger, der blev udviklet under covid-19-pandemien.** Ved udarbejdelsen af denne plan bør Kommissionen tage hensyn til den relative modstandsdygtighed i sektoren for transport ad indre vandveje med hensyn til godstransport.

Flagskibsinitiativ 2: Ajourføring af EU's retlige rammer for intermodal transport med henblik på at stimulere transport ad indre vandveje

Direktivet om kombineret transport er i øjeblikket det eneste EU-retsinstrument, der direkte støtter intermodal transport. Kommissionen vil bruge den kommende revision til fuldt ud at integrere de indre vandveje som et væsentligt element i intermodal transport. De eksisterende lovgivningsmæssige rammer bør gøres til et effektivt redskab til at støtte multimodale godstransporter, der omfatter jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart²⁹.

2.1.3. Fremme af udbredelsen af mere bæredygtige transportformer

En væsentlig hindring for udbredelsen af transport ad indre vandveje er fortsat manglen på lige konkurrencevilkår på tværs af transportformerne, hvad angår deres miljøpræstationer.

Med henblik herpå vil Kommissionen fremlægge et omfattende sæt foranstaltninger, der omfatter emissionshandel, infrastrukturafgifter og energiafgifter, for at sikre, at principperne om, at forurenere betaler, og brugeren betaler, gennemføres på tværs af alle transportformer. Dette bør støtte overgangen til mere bæredygtige transportformer såsom indre vandveje.

En væsentlig hindring er også manglen på lettilgængelige og pålidelige oplysninger til støtte for bæredygtige transportvalg på trods af forbrugernes og virksomhedernes stigende interesse for grønnere løsninger³⁰. Som fastsat i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet **vil Kommissionen derfor fastlægge en EU-ramme for harmoniseret måling og rapportering af emissioner fra logistik og transport, som derefter kan anvendes til at give**

²⁵ Arbejdsplaner for TEN-T-korridorer: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_da.

²⁶ Under CEF 2 og Horisont Europa.

²⁷ HORIZON-CL5-2021-D6-01-07: "More efficient and effective multimodal freight transport nodes to increase flexibility, service visibility and reduce the average cost of freight transport" behandler dette problem. Den er åben for alle typer knudepunkter, herunder havne, der servicere transport ad indre vandveje.

²⁸ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Climate resilient and environmentally sustainable transport infrastructure, with a focus on inland waterways.

²⁹ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

³⁰ LEARN-projektet (<http://www.learnproject.net/>) og f.eks. D2.4-retningslinjerne for validering og indrapportering af emissioner, herunder miljømærkeplanen som ajourført efter testning. Ud over projektet støtter koordinatoren nu definitionen af en standard vedrørende GLEC-rammen: <https://www.smartfreightcentre.org/en/how-to-implement-items/what-is-glec-framework/58/>.

virksomheder og slutbrugere et skøn over kulstoffodaftrykket fra de valgmuligheder, der er til rådighed for dem, og øge efterspørgslen efter mere bæredygtige alternativer, herunder indre vandveje, hvor det er muligt.

2.1.4. Et velfungerende indre marked for indre vandveje

Forbedring af funktionsdygtigheden og effektiviteten af EU's marked for indre vandveje og stimulering af udbuddet af bæredygtige transporttjenester og -operationer ad indre vandveje kan bidrage til at gøre sektoren mere attraktiv i forhold til andre transportformer.

En stor del af den nuværende EU-lovgivning om adgang til og organisering af markedet for indre vandveje stammer fra mellem 1960'erne og 1990'erne. Lovgivningen tager ikke hensyn til Den Europæiske Unions geografiske udvidelse og tager heller ikke højde for de seneste udfordringer for sejlads ad indre vandveje og transportsektoren mere generelt. **Europa-Kommissionen har gennemgået lovgivningen om markedsadgang til transport ad indre vandveje³¹ for at sikre, at den er formålstjenlig, og for at sikre et velfungerende og fair indre marked.**

Selv om der med direktiv (EU) 2016/1629³² blev indført harmoniserede krav til fartøjer på indre vandveje, kan forskelle i gennemførelsen af kravene til de nationale myndigheders gennemførelse af inspektion af fartøjer og udstedelse af certifikater påvirke det indre marked med hensyn til sikkerhed og lige vilkår for fartøjsejere.

Kommissionen vil derfor også begynde at revidere direktiv (EU) 2016/1629 for yderligere at forbedre harmoniseringen, opretholde lige vilkår og garantere et højt sikkerhedsniveau for sejlads på indre vandveje, navnlig med indførelsen af innovative lavemissionsfartøjer.

2.2. Overgang til nulemissionstransport ad indre vandveje

På trods af de gode miljøresultater i forhold til andre transportformer er det ikke desto mindre afgørende, at sektoren for transport ad indre vandveje hurtigt indleder en udvikling i retning af nul drivhusgasemissioner senest i 2050, hvis den skal forblive konkurrencedygtig og bæredygtig. Det gælder både flåden og infrastrukturen, herunder havne og driften af dem.

2.2.1. Mod en nulemissionsflåde

I betragtning af flådens aldersstruktur vil der være behov for betydelige investeringer for at sikre, at fartøjer opfylder miljø-, klima- og sikkerhedskrav i overensstemmelse med den europæiske grønne pagts højere ambitioner. Men overvægten af små ejere/operatører, den store mangfoldighed af søfartsløsninger og hydromorfologiske forhold på tværs af EU's indre vandveje, manglen på markedsklare alternative kulstoffattige brændstoffer samt den udfordrende økonomiske situation betyder, at sektoren står over for mange hindringer for at investere og organisere sig med henblik på at gennemføre innovative løsninger for hele sektoren.

Det nyoprettede partnerskab om nulemissionstransport ad vandveje³³ vil fremme forskning i nulemissionsteknologi til fartøjer, innovative fremdriftssystemer og bæredygtige brændstoffer, også i tæt samarbejde med batterialliancen, den europæiske alliance for ren brint og værdikædealliancen for vedvarende energikilder og kulstoffattige brændstoffer.

³¹<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11874-Fitness-check-on-market-access-in-Inland-waterway-transport>.

³² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF (EUT L 252 af 16.9.2016, s. 118).

³³ Budget på 530 mio. EUR.

Men forgrønnelsen af indlandsflåden bør også fremmes gennem lovgivningsmæssige og finansielle incitamenter for at sikre og fremskynde indførelsen af billige nulemissionsfartøjer og dertil hørende kulstoffattige brændstoffer og infrastruktur. Innovative løsninger bør også fremme reduktionen af luft- og vandforurenende emissioner med henblik på at nå målene i handlingsplanen for nulforurening³⁴.

Ud over at sikre fuld gennemførelse af forordning (EU) 2016/1628 om udledning af forurenende stoffer fra mobile ikkevejgående maskiner³⁵ vil Kommissionen vurdere behovet for yderligere lovgivningsmæssige foranstaltninger til fremme af udbredelsen af nulemissionsfartøjer. Som et første skridt er der behov for en aftale om en metode til udarbejdelse af et EU-energiindeks³⁶ til overvågning og rapportering af kulstofintensiteten for fartøjer på indre vandveje³⁷. Dette vil tjene til at fastlægge mål for reduktion af kulstofintensiteten og udarbejde en teknologikøreplan³⁸ for indførelsen af nulemissionsskibsfart senest i 2050.

Flagskibsinitiativ 3: Fremskyndelse af certificeringsprocedurerne for innovative lavemissionsfartøjer

Kommissionen vil også vurdere, hvordan man bedst kan lette og fremskynde sikker prøvning og certificering af innovative lavemissionsfartøjer, når den reviderer direktiv (EU) 2016/1629. Forskellige programmer såsom Horisont Europa, CEF, LIFE eller regionale fonde kunne overveje at iværksætte pilotprojekter til prøvning af innovative lavemissionsfartøjer med henblik på at udvikle understøttende lovgivningsmæssige rammer.

De finansielle muligheder, navnlig for mindre operatører, bør fremmes af offentlige myndigheder på regionalt og nationalt plan, af flodkommissionerne samt på EU-plan gennem finansieringsinstrumenter såsom InvestEU eller CEF³⁹. Endvidere kan man søge at opnå synergier mellem små operatører, f.eks. gennem fælles indkøb, fælles innovationstiltag eller yderligere konsolidering. I den forbindelse vil Inland Waterway Transport Platform⁴⁰ spille en afgørende rolle.

Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR) koordinerer i øjeblikket undersøgelser, der vurderer alternative brændstofteknologier til fartøjer på indre vandveje og de mest velegnede finansielle instrumenter til at støtte disse teknologier. Kommissionen vil under hensyntagen til disse undersøgelser overveje, på hvilke betingelser EU's finansielle instrumenter kan støtte de teknologiske veje, der er forenelige med ambitionerne i den europæiske grønne pagt.

Kommissionen vil yderligere tilskynde til indførelse af vedvarende kulstoffattige brændstoffer gennem skatteincitamenter i forbindelse med revisionen af energibeskatningsdirektivet. Det reviderede energibeskatningsdirektiv vil fremme overgangen til mindre forurenende brændstoffer til transport ad indre vandveje ved at indføre en harmoniseret EU-minimumssats for brændstoffer, der anvendes til transport ad indre vandveje, i overensstemmelse med deres miljøpræstationer. Denne afgift vil også tilskynde til energieffektivitet.

³⁴ Meddelelse fra Kommissionen: "Mod nulforurening for vand, luft og jord", COM(2021) 400 final.

³⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1628 af 14. september 2016 om krav vedrørende emissionsgrænser for forurenende luftarter og partikler for og typegodkendelse af forbrændingsmotorer til mobile ikkevejgående maskiner (EUT L 252 af 16.9.2016, s. 53).

³⁶ I samarbejde med Horisont Europas partnerskab om nulemissionstransport ad vandveje og H2020 Platina III-projektet.

³⁷ Svarer til det maritime designindeks for energieffektivitet.

³⁸ H2020 CSA Platina III vil udarbejde en teknologikøreplan, der bygger på CCNR's teknologikøreplan, som er under udarbejdelse. Platina III vil også foreslå en CO₂-metode eller Horisont Europa for sektoren.

³⁹ Nulemissionsfartøjer er støtteberettigede under CEF 2-arbejdsprogrammet for 2021-2024.

⁴⁰ Inland Waterway Transport Platform blev oprettet af European Barge Union (EBU) og European Skipper's Organisation (ESO) med reservekapital (Rådets forordning (EF) nr. 718/1999 af 29. marts 1999 om en kapacitetspolitik for Fællesskabets indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten). Et af formålene med platformen er at fremme forgrønnelse af sektoren. Platformen overvåges af Østrig, Belgien, Tyskland, Frankrig og Nederlandene.

Europa-Kommissionen har for nylig offentliggjort vejledningsskabeloner for statsstøtte for at hjælpe medlemsstaterne med at udforme deres nationale planer under genopretnings- og resiliensfaciliteten⁴¹ og give vejledning om offentlig støtte til transport ad indre vandveje⁴². I forbindelse med revisionen af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber⁴³ sigter Kommissionen desuden mod at strømline de eksisterende forenelighedsregler for støtte til samordning af transport. På grundlag af den eksisterende praksis med støtteforanstaltninger, der støtter overflytning af trafik fra vejtransport til mere bæredygtige transportformer, vil konsekvensanalysen undersøge muligheden for at udvide **anvendelsesområdet for retningslinjerne for jernbaneselskaber til alle landtransportoperatører, der kan bidrage til trafikoverflytningen, herunder operatører af transport ad indre vandveje, samt muligheden for at fritage de statsstøtteforanstaltninger, der indebærer en begrænset risiko for konkurrenceforvridning, fra forpligtelsen til forudgående anmeldelse.** Endelig vil det i forbindelse med revisionen af retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi blive overvejet at udvide deres anvendelsesområde til på visse betingelser at omfatte støtte til transport ad indre vandveje, herunder erhvervelse og leasing af renere fartøjer, opgradering af fartøjer samt den opladnings- og optankningsinfrastruktur, der er nødvendig for at drive disse fartøjer⁴⁵.

2.2.2. *Forgrønning af infrastruktur til og havne ved indre vandveje*

Transportaktiviteter på indre vandveje kan lægge pres på vandøkosystemerne, hovedsagelig som følge af ændringer i floders hydromorfologi, fragmentering af økosystemer, forstyrrelse af økologiske vandføringer eller forurening af vand og sediment (f.eks. fra ulovlig udledning af spildolie, farlige stoffer eller spildevand og affald fra skibe samt fra ballastvand). Og selv om effektive havne er af afgørende betydning for produktiviteten af transport ad indre vandveje og for den socioøkonomiske udvikling af deres bagland, kan den dermed forbundne skibstrafik, godshåndteringsaktiviteter og landbaserede forbindelser i baglandet have en negativ indvirkning på miljøet og de mennesker, der bor i nærheden (f.eks. forurening og støj).

En integreret tilgang er derfor afgørende i forbindelse med den fremtidige udvikling af infrastrukturen til transport ad indre vandveje, idet der tages hensyn til transportbehov, men også miljømæssige og samfundsmæssige hensyn samt vandvejenes og havnenes mange funktioner med hensyn til regional økonomisk udvikling, vandforsyning, energiproduktion og biodiversitet.

Flagskibsinitiativ 4: Garanti for, at investeringer i transport ad indre vandveje tager hensyn til klima- og miljømål

I 2021 vil Europa-Kommissionen vedtage tekniske retningslinjer for klimasikring for at hjælpe initiativtagere med at tage hensyn til klima- og miljømål i forbindelse med investeringer i transportinfrastruktur. Som led i denne integrerede tilgang kan tilpasningsstøtteværktøjet⁴⁶ desuden støtte udviklingen af strategier og planer for tilpasning til klimaændringer for indre vandveje. Kommissionen støtter også bedre integration mellem

⁴¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 af 12. februar 2021 om oprettelse af genopretnings- og resiliensfaciliteten (EUT L 57 af 18.2.2021, s. 17),

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

⁴³ Meddelelse fra Kommissionen: "Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber" ("retningslinjerne for jernbaner") (2008/C 184/07) (EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13).

⁴⁴ Resultaterne af den kvalitetskontrol af retningslinjerne for jernbaner, som Kommissionen gennemførte i 2019 og 2020, findes på: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Fitness-check-of-2012-State-aid-modernisation-package-railways-guidelines-and-short-term-export-credit-insurance>.

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

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

vandrammedirektivet og politikkerne for sejlads ved at yde støtte til integreret planlægning af indre vandveje og en bedre gennemførelse af miljølovgivningen.

Indlandshavne er også en vigtig del af EU's transportrygrad langs det centrale transeuropæiske transportnet (TEN-T), idet de fungerer som vigtige logistik- og transportknudepunkter i forsyningskæden og bidrager til den socioøkonomiske udvikling i disse regioner. De forbindelser til baglandet, som sejlads ad indre vandveje giver, har gjort det muligt for mange af EU's største søhavne at udvikle sig til de logistiske knudepunkter, de er i dag. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet påpeges det store potentiale for, at indlandshavne kan blive nulemissionsknudepunkter, der ikke kun fungerer som "transportgrænseflader", men som knudepunkter for bæredygtig mobilitet og industri, ren energi og udvikling af den cirkulære økonomi. Dette vil kræve, at havnene identificerer og gennemfører nye, miljøvenlige og bæredygtige løsninger — herunder energieffektivitet, miljøstrategier og overvågningsværktøjer — der støtter overgangen til vedvarende energi og nulemissionsdrift. Bedste praksis, som følges af de mest bæredygtige havne, bør blive normen og muliggøre mere bæredygtige former for konnektivitet. **Kommissionen vil iværksætte en undersøgelse⁴⁷ af de virkninger, som havneaktiviteterne i udvalgte flod- og søhavne kan have på miljøet. Undersøgelsen vil udvikle og gennemføre specifikke værktøjer såsom miljøstyringssystemer samt havnespecifikke handlingsplaner, der skaber en kerne for storstilet indførelse af miljømæssigt bæredygtig havneforvaltning og -drift.**

En væsentlig udbredelse af rene energiløsninger og bæredygtige alternative brændstoffer i indlandshavne og langs centrale korridorer ad indre vandveje vil også være afgørende for en grønnere transport ad indre vandveje. Kommissionens rapport om anvendelsen af direktiv 2014/94/EU⁴⁸ viser, at udbredelsen af alternative brændstoffer i TEN-T-hovedtransportnettet af indre vandveje er meget begrænset.

Flagskibsinitiativ 5: Udvikling af indlandshavne som multimodale knudepunkter for infrastruktur for alternative brændstoffer

Kommissionen vil foreslå en revision af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer⁴⁹ i 2021 med henblik på at sikre, at den nødvendige opladnings- og optankningsinfrastruktur for nulemissionsfartøjer bliver etableret i indlandshavne senest i 2030. Som led i denne revision vil Kommissionen vurdere, hvordan luftkvaliteten i havne kan forbedres yderligere, f.eks. ved at stille strømforsyning fra land til rådighed, så fartøjerne kan slukke deres motorer, mens de ligger ved kaj, med positive afledte effekter til følge for sundheden for beboere og arbejdstagere i nærheden. Den vil også overveje, hvordan indlandshavne kan blive vigtige knudepunkter for infrastruktur for alternative brændstoffer for flere transportformer. For at støtte dette arbejde **vil Kommissionen også anmode den europæiske standardiseringsorganisation⁵⁰ om at arbejde på harmoniserede standarder for infrastruktur for alternative brændstoffer til indlandshavne.**

Desuden vil specifikke initiativer gennem CEF⁵¹, Horisont 2020⁵² og Horisont Europa⁵³ støtte innovative tilgange til forgrønning af indlandshavne, herunder infrastruktur for alternative brændstoffer. Udviklingen af nulemissionsinfrastrukturer vil også blive afspejlet i revisionen af TEN-T-forordningen.

⁴⁷ Europa-Parlamentets pilotundersøgelse — Fremme af bæredygtig forvaltning og udvikling af havne i Rhinen-Main-Donau-bækkenet.

⁴⁸ COM(2021) 103 final.

⁴⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

⁵⁰ CEN/Cenelec og ETSI.

⁵¹ Generelle indkaldelser og blandingsfaciliteten for alternative brændstoffer.

⁵² Indkaldelsen vedrørende grønne havne, emne 5.1.

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

Kommissionen vil desuden vurdere behovet for harmoniserede regler om infrastruktur til modtagelse af affald og om udtømmning af affald i passende affaldsmodtagelsesfaciliteter. Selv om der findes et regionalt system for affald inden for rammerne af konventionen om indsamling, aflevering og modtagelse af affald ved sejlads på Rhinen og andre indre vandveje (CDNI)⁵⁴, findes der ingen harmoniserede EU-regler, der forhindrer vandforurening fra fartøjer. Desuden er ratifikation af CDNI i gang med hensyn til forbuddet mod afgasning fra fartøjer på indre vandveje for at reducere emissionerne af flygtige organiske forbindelser. **Kommissionens vurdering af behovene kunne derfor også omfatte afgasningsinfrastruktur, som bør modtage støtte fra forskellige EU-finansieringsprogrammer, navnlig CEF.**

Endelig ligger indlandshavne ofte i nærheden af bycentre og er afgørende for intermodale forbindelser med bylogistikken. Transport ad indre vandveje har også potentiale til at blive en integreret del af den kollektive bytrafik i mange byer og dermed bidrage til at mindske trafiktheden på vejene. Begge aspekter vil blive behandlet i EU's nye ramme for bytrafik, et initiativ, der er planlagt til 2021, og som bl.a. tager sigte på en plan for mere bæredygtig bytrafik, herunder i forbindelse med bylogistik. Kommissionen vil søge at fremme en bedre integration af passagertransport ad indre vandveje i multimodale digitale mobilitetstjenester **ved at overveje at medtage transport ad indre vandveje i anvendelsesområdet for delegeret forordning (EU) 2017/1926 om multimodale rejseinformationstjenester**⁵⁵ og i initiativet vedrørende markedsudfordringer i forbindelse med udviklingen af multimodale digitale mobilitetstjenester⁵⁶.

2.3. Intelligent transport ad indre vandveje

Det er af afgørende betydning, at sektoren for transport ad indre vandveje holder trit med den digitale udvikling for at forbedre sektorens konkurrenceevne og sikre, at den bliver en aktiv del af bredere multimodale kæder⁵⁷. Yderligere digitalisering kan spille en væsentlig rolle med hensyn til at forbedre effektiviteten og pålideligheden af navigation og trafikstyring, integrere transport ad indre vandveje bedre i logistikprocesser og multimodale kæder og reducere den administrative byrde og omkostningerne ved at overholde og håndhæve lovgivningen⁵⁸.

Siden 2005 er der taget skridt til at støtte indførelsen af harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) for at muliggøre gnidningsløs transport og trafikstyring på de europæiske indre vandveje⁵⁹. RIS-direktivet har været en af de vigtigste drivkræfter bag digitaliseringen i sektoren for transport ad indre vandveje gennem indførelsen af informations- og kommunikationsteknologier. Evalueringen af direktiv 2005/44/EF om RIS⁶⁰ viste, at direktivet har givet et stærkt incitament til at standardisere og harmonisere RIS i hele Europa og forbedre sikkerheden. Den fremhævede imidlertid også, at der endnu ikke er opnået fuld harmonisering og interoperabilitet mellem RIS, eftersom medlemsstaterne og vandløbsoplandene gennemfører tjenesterne med forskellig hastighed, og da dataene varierer i kvalitet. For at støtte målet om, at de indre vandveje skal være en del af et gnidningsløst system af harmoniserede RIS senest i 2030, vil revisioner af de retlige rammer for RIS få til formål at bidrage til at lukke disse huller i harmoniseringen og interoperabiliteten og bidrage

⁵⁴ <https://www.cdni-jwt.org/>.

⁵⁵ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 af 31. maj 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU angående tilrådgivningsstilling af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester (EUT L 272 af 21.10.2017, s. 1).

⁵⁶ Foranstaltning 37 i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet.

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

⁵⁸ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: On Digital Inland Navigation (SWD(2018) 427 final).

⁵⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152).

⁶⁰ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: Evaluation of the Directive 2005/44/EC on Harmonised River Information Services (SWD(2021) 50 final).

til forbedre datatilgængelighed, -genbrug og -interoperabilitet i overensstemmelse med den europæiske datastrategi⁶¹.

Revisionen af RIS-direktivet skal også tage hensyn til nye krav, der opstår som følge af nye udfordringer, og til den digitale omstilling, der er undervejs i sektoren⁶². RIS bør f.eks. spille en central rolle som datakilde for det fremtidige europæiske mobilitetsdataområde⁶³ og dermed lette integrationen af transport ad indre vandveje i multimodale mobilitets- og logistikkæder. Det betyder, at de tekniske specifikationer for RIS skal udvikles konstant for at sikre interoperabiliteten. Strømlinede revisionscykluser for disse tekniske specifikationer i Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI)⁶⁴ kan gøre det lettere for RIS at udvikle sig i retning af intelligent skibsfart og interoperabilitet med mobilitetsdatabasen og bidrage til sektorens digitale omstilling i lyset af den synkromodale⁶⁵ udvikling inden for transport.

På denne baggrund har Kommissionen indledt forberedelserne til en eventuel revision af RIS-direktivet i 2022. For at færdiggøre ibrugtagningen af RIS senest i 2030 opfordrer Kommissionen også medlemsstaterne til yderligere at indføre intelligente trafik- og transportstyringsløsninger inden for transport ad indre vandveje med særligt fokus på harmoniseret korridorforvaltning baseret på RIS. Dette kan støttes gennem fortsat finansiering i form af finansiel støtte fra CEF til en permanent operationel struktur, der oprettes for at sikre et enkelt adgangspunkt for RIS-baserede korridorinformationstjenester⁶⁶.

Mere generelt har sektoren brug for en integreret og operationaliseret vision for den digitale omstilling af nuværende trafik- og transportrelaterede forretningsmodeller og processer for at gøre den til en stærkere aktør i den synkromodale forsyningskæde, men også for at integrere banebrydende teknologier såsom autonom transport ad indre vandveje, som stadig befinder sig på et tidligt udviklingstrin på grund af tekniske såvel som reguleringsmæssige udfordringer.

Flagskibsinitiativ 6: En køreplan for digitalisering og automatisering af transport ad indre vandveje

Kommissionen vil lette udarbejdelsen af en holistisk vision for digitalisering af og automatisering i sektoren og samtidig identificere de nødvendige tilpasninger af eksisterende lovgivning med bidrag fra ekspertgrupperne Digital Inland Navigation Area (DINA)⁶⁷, NAIADES⁶⁸ og Digital Transport and Logistics Forum (DTLF)⁶⁹ og støttet af Horisont 2020 Platina III-projektet, der startede i januar 2021.

Der vil også blive iværksat et projekt om teknisk bistand under CEF for at udvikle et tættere offentlig-privat samarbejde om transport ad indre vandveje og lette gennemførelsen af en sådan vision for alle sejlbare indre vandveje i EU.

⁶¹ En europæisk strategi for data (COM(2020) 66 final).

⁶² Digitale platforme for skibsoperatører, havneinformationssystemer, synkromodalitet, korridorforvaltning, intelligent skibsfart og autonome fartøjer på indre vandveje.

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

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

⁶⁵ Synkronisering af intermodale tjenester mellem transportformer og med befragtere med forskellige hastigheder og transporttider (benævnt synkromodalitet), tilpasning af udstyr og tjenester i korridorer og knudepunkter og integration heraf i netværk. Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe, https://www.etp-logistics.eu/?page_id=79.

⁶⁶ Teknisk bistand under CEF 2 starter i 2024.

⁶⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3505&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=da>.

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3497&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=da>.

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

Kommissionen vil også støtte udvikling, demonstration og udbredelse af holistiske, intelligente og automatiserede skibsfartskoncepter gennem Horisont Europa og CEF⁷⁰ med fokus på de mest lovende applikationer med hensyn til gennemførlighed og kommerialisering såvel som til miljømæssige fordele. F.eks. vil Kommissionen gennem Horisont Europa støtte udviklingen af en autonom loop-tjeneste for tilførsel af gods, som er egnet til specifikke kommercielle applikationer og kan levere en integreret, pålidelig, modstandsdygtig, forudsigelig og fuldt automatiseret tjeneste, der prioriterer nul emissioner af drivhusgasser og forurenende stoffer⁷¹.

2.4. Mere attraktive og bæredygtige job i sektoren for transport ad indre vandveje

Ca. 44.000 personer arbejder på fartøjer på indre vandveje, heraf 60 % inden for godstransport og 40 % inden for passagertransport. Ligesom andre transportformer lider sektoren for transport ad indre vandveje under manglende tiltrækningskraft, navnlig for unge og kvinder. Atypiske arbejdsvilkår og manglende information synes at være blandt hovedårsagerne hertil⁷².

Kommissionen vil støtte regelmæssig indsamling og formidling af oplysninger om arbejdsmarkedsstrukturen gennem markedsobservatoriet for transport ad indre vandveje⁷³. Disse oplysninger skal hjælpe medlemsstaterne med at træffe relevante foranstaltninger for at afhjælpe manglen på kvalificeret arbejdskraft i sektoren og i deres forvaltninger og tilskynde flere unge og kvinder til at søge faglige kvalifikationer inden for sejlads på indre vandveje⁷⁴.

Den grænseoverskridende karakter af mange arbejdskontrakter i sektoren kan også gøre det vanskeligt for både virksomheder og arbejdstagere at identificere gældende arbejdsret og socialsikringsregler. Forskellige, komplekse regler kombineret med manglende overensstemmelse i deres gennemførelse og ineffektiv håndhævelse kan give anledning til en prekær ansættelsespraksis. Ud over at præcisere de regler, der gælder for transport ad indre vandveje, er der behov for at evaluere de retlige rammer, som sektoren for transport ad indre vandveje er underlagt, navnlig håndhævelsen af arbejdstidsreglerne, samt lovgivningen om social sikring⁷⁵ og udstationering, og for at se på, hvordan reglerne rent faktisk gennemføres af medlemsstaterne. I den forbindelse er der behov for at overveje, hvordan der kan opnås større harmonisering af nøglebegreber, der spiller en rolle med hensyn til at sikre en reel forbindelse mellem virksomhedens ejer/operatør og arbejdstagernes rettigheder. **Kommissionen vil derfor foretage en kvalitetskontrol af markedsadgangen for at evaluere EU's retlige rammer for social sikring⁷⁶ og udstationering⁷⁷ for sektoren og undersøge, hvordan man kan hjælpe medlemsstaterne med at håndhæve den relevante lovgivning og forbedre informationsudvekslingen mellem de håndhævende myndigheder.**

Grænseoverskridende operatører skal også opfylde forskellige krav for at sikre sikker sejlads. De nuværende nationale bemandingskrav er udformet til den tidligere generations af fartøjer

⁷⁰ Med forbehold af bestemmelserne i de respektive forordninger.

⁷¹ Afgørende for nulemissionsfartøjer, da deres rækkevidde er mindre end dieselfartøjers.

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

⁷³ EU's markedsobservatorium: <https://inland-navigation-market.org/>.

⁷⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/home?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=3814&lang=da>.

⁷⁵ Evalueringen er begrænset til den aftale om fastlæggelse af den lovgivning, der skal anvendes på flodskippere i rhinfart, der er indgået på grundlag af artikel 16, stk. 1, i forordning (EF) nr. 883/2004 om koordinering af de sociale sikringsordninger.

⁷⁶ Evalueringen er begrænset til den aftale om fastlæggelse af den lovgivning, der skal anvendes på flodskippere i rhinfart, der er indgået på grundlag af artikel 16, stk. 1, i forordning (EF) nr. 883/2004 om koordinering af de sociale sikringsordninger.

⁷⁷ Direktivet om udstationering af arbejdstagere (96/71/EF) og håndhævelsesdirektivet (2014/67/EU).

og tager ikke højde for nye teknologier og arbejdsmetoder, der ændrer arbejdsbyrden. Sektoren har brug for⁷⁸ en fremadskuende og fleksibel retlig ramme på EU-plan, der fastsætter bemandskrav understøttet af en pålidelig digital kontrolkapacitet i realtid. Sådanne digitale værktøjer kan også anvendes til at kontrollere overholdelsen af direktiv 2014/112/EU⁷⁹, som fastsætter arbejdstidsordninger for arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje. Disse digitale værktøjer om bord til registrering og udveksling af oplysninger om besætning og fartøjer kan samtidig forbedre funktionen af markedet for transport ad indre vandveje, minimere den administrative byrde og øge udbredelsen og accepten af elektroniske dokumenter/løsninger.

Flagskibsinitiativ 7: Intelligente og fleksible EU-regler for bemanding

Kommissionen vil vurdere behovet for lovgivningsmæssige initiativer vedrørende digitale værktøjer om bord til registrering og udveksling af oplysninger om besætninger og fartøjer samt om bemandskrav med henblik på bedre harmonisering på EU-plan.

Den nuværende og fremtidige arbejdsstyrke skal udstyres med de rette færdigheder til at håndtere den grønne og digitale omstilling, cybersikkerhed, synkromodalitet og automatisering af fartøjer og infrastruktur. Det er nødvendigt at udvikle politikker for livslang læring, så ny teknologi kan indføres på en smidig og sikker måde. Digitalisering og automatisering i sektoren kan også skabe nye muligheder for kvinder. For at producere innovative resultater eller udveksle bedste praksis bør deltagelse i tværnationale udvekslingsprogrammer og udvikling af sektorsamarbejde om færdigheder fremmes.

Kommissionen opfordrer derfor medlemsstaterne og sektoren til at deltage i den europæiske sektordialog mellem arbejdsmarkedets parter for at bidrage til gennemførelsen af den europæiske dagsorden for færdigheder⁸⁰ for bæredygtig konkurrenceevne, social retfærdighed, lige muligheder og modstandsdygtighed, navnlig ved at opbygge en strategi for livslang læring og deltage aktivt i den europæiske uge for erhvervskompetencer. Den vil også give CESNI mandat til at udarbejde standarder for færdigheder i forbindelse med drift baseret på alternative brændstoffer og miljøvenlig og effektiv drift af fartøjer (økosejlad).

I forbindelse med de relevante politikker, der er skitseret i denne meddelelse, vil Kommissionen fortsat samarbejde med arbejdsmarkedets parter, navnlig gennem en målrettet dialog inden for sektordialogudvalget for transport ad indre vandveje.

3. FINANSIERING

I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet anerkendes behovet for at forbedre sektorens adgang til finansiering. Det anslås, at det kun vil koste ca. 27 mia. EUR at færdiggøre TEN-T-hovednettet for indre vandveje⁸¹. Men en af de største udfordringer for moderniseringen af sektoren vil være at øge den finansielle støtte til overgangen til en nulemissionsflåde.

Flagskibsinitiativ 8: Støtte til sektoren og medlemsstaterne i overgangen til nulemissionsfartøjer

For at imødegå denne udfordring vil der blive foreslået støtte til den indledende indførelse af nulemissionsfartøjer og den tilhørende opladnings-/optankningsinfrastruktur gennem

⁷⁸ EBU, ESO, European Transport Federation (ETF) og Aquapol.

⁷⁹ Rådets direktiv 2014/112/EU af 19. december 2014 om iværksættelse af den europæiske aftale om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje.

⁸⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223#:-:text= The European Skills Agenda is a five-year.Pillar of Social Rights: access to... More.>

⁸¹ Anslået i de europæiske korridorcoordinatorers arbejdsplaner.

blandingsfaciliteten for alternative brændstoffer og under arbejdsprogrammet for 2021-2023 under Connecting Europe-facilitet 2. Hvor det er muligt, kan finansiering under CEF 2 kombineres med andre finansieringskilder for at opnå større virkning. Desuden vil **Kommissionen lette⁸² interessenterne og medlemsstaternes bestræbelser på at oprette en fond, der skal supplere EU's og medlemsstaternes finansielle instrumenter i forbindelse med indførelse af nulemissionsfartøjer⁸³**. Nøglen er at sikre, at mindre skibsoperatører i videst muligt omfang kan kombinere deres projekter for at opnå attraktive finansieringsvilkår.

Med et samlet budget på 672,5 mia. EUR kan genopretnings- og resiliensfaciliteten⁸⁴ komme alle sektorer i EU's økonomi til gavn, herunder transport ad indre vandveje. Transport ad indre vandveje blev også hårdt ramt af covid-19-krisen. Kommissionen har derfor støttet medlemsstater, der har medtaget investeringer i nulemissionstransport ad indre vandveje i deres genopretnings- og resiliensplaner.

For perioden 2021-2027 vil Connecting Europe-faciliteten have et budget på 21,8 mia. EUR til at støtte fuldførelsen af et sammenkoblet, multimodalt, bæredygtigt, interoperabelt, intelligent og sikkert TEN-T-net, der styrker den sociale, økonomiske, miljømæssige og territoriale samhørighed i Unionen⁸⁵. Programmet vil effektivt målrette moderniseringen af TEN-T-infrastrukturen for de indre vandveje, f.eks. ved at støtte udbredelsen af RIS, et net af infrastruktur for alternative brændstoffer eller multimodale platforme i indlandshavne langs TEN-T-nettet.

Med en garanti på 26,2 mia. EUR vil InvestEU-programmet og navnlig dets politikområde for bæredygtig infrastruktur også gavne sektoren for transport ad indre vandveje, herunder SMV-operatører, ved at stimulere private investeringer i bæredygtig transportinfrastruktur og nulemissionsfartøjer. Den styrkede Innovationsfond, der er resultatet af revisionen af emissionshandelssystemet, vil yderligere tilskynde til innovation og forskning inden for vandvejstransport samt til indførelse af nulemissionsfartøjer. LIFE-programmet vil ligeledes fortsat tilbyde finansieringsmuligheder på indre vandveje, primært med fokus på luft- og vandkvalitet⁸⁶, biodiversitet og øget ressourceeffektivitet. Desuden vil Horisont Europa-programmet fortsat støtte innovative projekter inden for flåder og infrastrukturer til transport ad indre vandveje til støtte for digitalisering og dekarbonisering.

Endelig anerkendes i den delegerede retsakt om EU-klimaklassificeringssystemet⁸⁷ det potentiale, der ligger i kulstoffattige transportformer såsom indre vandveje, med hensyn til at bidrage til trafikoverflytning. Kommissionen vil derfor fastsætte relevante tekniske screeningskriterier til bestemmelse af, under hvilke betingelser den overordnede infrastruktur for indre vandveje bidrager til modvirkning af klimaændringer, med henblik på at vejlede markedsdeltagerne i deres investeringsbeslutninger.

⁸² H2020 CSA Platina III-projektet.

⁸³ F.eks. ethvert initiativ fra de berørte medlemsstaters side til at anvende de reservefonde, der er oprettet i henhold til forordning (EF) nr. 718/1999 om en kapacitetspolitik for Fællesskabets indlandsflåder til fremme af vandvejstransporten (ændret ved forordning (EU) nr. 546/2014 med henblik herpå).

⁸⁴ En genopretningspakke uden fortilfælde, der har til formål at kickstarte den europæiske økonomi, er vedtaget af EU's medlemsstater og Europa-Parlamentet. Den omfatter en pakke på 1,1 billion EUR til den nye programmeringsperiode samt 750 mia. EUR til et nyt genopretningsinstrument, NextGenerationEU. Genopretnings- og resiliensfaciliteten vil udgøre den centrale søjle i NextGenerationEU.

⁸⁵ Der er udviklet en springsmetode for CEF/TEN-T til ren luft, hvor transportformen indre vandveje tildeles en Rio-markør på 40 %.

⁸⁶ Pilot- og demonstrationsprojekter for fartøjer, der opfylder forordning (EU) 2016/1628, til transport ad indre vandveje vil være mulige under LIFE-programmet, da luftkvalitet vil være et prioriteret område i delprogrammet miljø under LIFE i perioden 2021-2027.

⁸⁷ Betragtning 34 i den delegerede retsakt om klimaklassificeringssystemet.

4. FORVALTNING

De vigtigste forvaltningsstrukturer, der er relevante for EU's sektor for transport ad indre vandveje, er Den Europæiske Union, CCNR⁸⁸, Donaukommissionen⁸⁹ og De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE)⁹⁰. Internationale flodkommissioner såsom CCNR og Donaukommissionen har i mere end hundrede år muliggjort fri sejlads på deres egne indre vandveje, herunder for lande uden for EU⁹¹.

Denne forvaltningsstruktur er kompleks, og en forenkling af den kunne føre til yderligere harmonisering af EU's politik og mindske den administrative byrde på EU- og medlemsstatsplan og dermed øge sektorens effektivitet. **Europa-Kommissionen vil fortsat samarbejde med CCNR, Donau-Kommissionen og transportfællesskabets permanente sekretariat for, hvor det er relevant, at sikre koordineringen mellem EU's politikker og disse internationale organisationers politikker og pege på muligheder for støtte gennem CEF.**

Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI)⁹², der blev oprettet i 2015, har bidraget til det indre marked gennem udvikling af tekniske standarder for fartøjer og besætninger. **CESNI vil fortsætte med at udvikle tekniske standarder**, men forvaltningsrammen bør videreudvikles og styrkes gennem de forskellige medlemsstaters og interessenters ekspertgrupper, som Kommissionen nedsatte i 2017.

Kommissionen vil fortsat støtte CESNI gennem Connecting Europe-faciliteten med henblik på at udvikle harmoniserede tekniske EU-standarder for transport ad indre vandveje.

Endelig er en af den nuværende Kommissions seks prioriteter⁹³ et stærkere Europa i verden. Kommissionen vil derfor fortsætte sit samarbejde med centrale partnere og naboer for at forbedre konnektivitetsforbindelserne, åbne nye markedsmuligheder og fremme høje sikkerhedsstandarder gennem internationale organisationer. Samarbejde og koordinering med landene på det vestlige Balkan gennem transportfællesskabet samt med Ukraine og Moldova er vigtigt for gennemførelsen af dette program, navnlig i forbindelse med det fælles regionale marked.

5. KONKLUSION

Den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fastsætter klart målene om at øge den rolle, som transport ad indre vandveje spiller, og gøre alle transportformer mere bæredygtige i overensstemmelse med EU's mål om klimaneutralitet og nulforurening. Ambitionen om at øge andelen af godstransport ad indre vandveje betydeligt og øge de indre vandvejes kapacitet væsentligt i de kommende år forudsætter en beslutsom indsats, der kræver en grundlæggende omlægning af sektoren. NAIADES III udstikker en vej

⁸⁸ CCNR er det ældste makroregionale samarbejde om sejlads på indre vandveje i Europa. CCNR fastsætter bindende regler for sejlads på Rhinen, og dens medlemsstater er Belgien, Frankrig, Tyskland, Nederlandene og Schweiz. <https://ccr-zkr.org/>. Donaukommissionen og 11 stater (Østrig, Bulgarien, Luxembourg, Ungarn, Slovakiet, Tjekkiet, Rumænien, Det Forenede Kongerige, Ukraine, Polen og Serbien) har observatørstatus i CCNR.

⁸⁹ Donaukommissionen fremsætter henstillinger til sikring af sejladssikkerheden og overholdelse af Beograd-konventionens principper, som har til formål at sikre fri og omkostningsfri sejlads på Donau for alle operatører. Medlemmerne af Donaukommissionen er Østrig, Bulgarien, Ungarn, Tyskland, Moldova, Rusland, Rumænien, Serbien, Slovakiet, Ukraine og Kroatien. Europa-Kommissionen deltager som observatør. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/>.

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

⁹¹ Schweiz, hvad angår CCNR, Ukraine, Moldova, Rusland og Serbien, hvad angår Donaukommissionen.

⁹² Dets medlemmer er CCNR's medlemmer, EU-medlemsstater, yderligere repræsentanter for internationale organisationer og interessenter inden for sejlads på indre vandveje i Europa.

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

til at muliggøre denne omstilling, hvilket opfylder ambitionerne for den grønne og digitale omstilling i sektoren, samtidig med at der skabes attraktive og bæredygtige job. Kommissionen vil fortsætte sit tætte samarbejde med medlemsstaterne, interessenter og internationale organisationer, der er aktive inden for transport ad indre vandveje, for at nå disse ambitiøse, men afgørende mål for sektoren og bidrage til dens langsigtede levedygtighed, vækst og modstandsdygtighed.

BILAG: HANDLINGSPLAN

FLYTTE MERE GODSTRANSSPORT TIL INDRE VANDVEJE	
1. Fortsat støtte til innovativ infrastruktur og udbredelse gennem Horisont Europa og CEF	Fra 2021
2. Revision af TEN-T-forordningen — krav vedrørende transport ad indre vandveje og koordinatorernes rolle	2021
3. Indførelse af tværfaglige digitale informations- og driftssystemer til forvaltning af vand og vandveje gennem CEF	Fra 2022
4. Beredskabsplan(er) for transportkriser	2022
5. Revision af regelsættet for intermodal transport, herunder direktivet om kombineret transport	2022
6. Udstede retningslinjer til operatører og platforme om information af brugerne om deres leverancers CO ₂ -fodaftryk og om tilbud om bæredygtige leveringsmuligheder	2023
7. Revision af lovgivningen om adgang til markedet for transport ad indre vandveje	2022
8. Evaluering af direktiv (EU) 2016/1629 om tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje	2022
MOD NULEMISSIONSTRANSPORT AD INDRE VANDVEJE	
9. Specifikke foranstaltninger affødt af Mission on Healthy Oceans, Seas, Coastal and Inland Waters og af Zero-Emission Waterborne Transport Partnership/Green Hydrogen Partnership	Fra 2021
10. Støtte gennem CEF til indførelse af nulemissionsfartøjer på indre vandveje	Fra 2021
11. Gennem H2020 Platina III-projektet at lette udarbejdelsen af en metode til et EU-energiindeks til vurdering af kulstofintensiteten for fartøjer til transport ad indre vandveje	2022
12. Evaluere proceduren for at tillade undtagelser inden for rammerne af direktiv (EU) 2016/1629 med henblik på at tilskynde til sejlads med nulemissionsfartøjer på EU's vandveje	2023
13. Analyse med henblik på at vurdere behovet for foranstaltninger til fremme af lavemissions-/nulemissionsfartøjer	2025
14. Revision af retningslinjerne for statsstøtte til jernbaner — eventuel medtagelse af transport ad indre vandveje og eventuel gruppefritagelse af støtte til samordning af transport	Fra 2021 til 2023
15. Revision af retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi samt rammebestemmelserne for statsstøtte til forskning, udvikling og innovation	2021
16. Teknisk vejledning om klimasikring af infrastruktur i perioden 2021-2027	2021
17. Undersøgelse til støtte for forgrønnelse af indlandshavne	2021
18. Revision af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer og en udrulningsplan med finansieringsmuligheder og -krav	2021
19. Anmodning til Den Europæiske Standardiseringsorganisation om harmoniserede standarder for infrastruktur for alternative brændstoffer til indre vandveje og havne	2021
20. Vedvarende støtte til infrastruktur for og udbredelse af innovative og alternative brændstoffer gennem Horisont Europa og CEF	Fra 2021
21. Vurdering af behovene for infrastruktur til affaldsmodtagelse og afgasningsfaciliteter	2024
22. Revision af delegeret forordning (EU) 2017/1926 om multimodale rejseinformationstjenester med inddragelse af transport ad indre vandveje	2022

INTELLIGENT TRANSPORT AD INDRE VANDVEJE	
23. Revision af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester	2022
24. Teknisk bistand til en permanent operationel struktur for et enkelt adgangspunkt for levering af RIS-baserede korridorinformationstjenester	2024
25. En integreret og operationaliseret vision for den digitale omstilling af de nuværende trafik- og transportrelaterede forretningsmodeller og processer i sektoren	2023
26. CEF-projekt for teknisk bistand med henblik på at styrke det offentlig-private samarbejde om transport ad indre vandveje og lette gennemførelsen af digitaliseringsvisionen	2023
27. Fremme udvikling, demonstration og udbredelse af holistiske intelligente skibsfartskoncepter med henblik på digital integration af transport ad indre vandveje i den synkromodale forsyningskæde, herunder RIS, gennem Horisont Europa og CEF	Fra 2022
MOD MERE ATTRAKTIVE OG BÆREDYGTIGE JOB INDEN FOR TRANSPORT AD INDRE VANDVEJE	
28. Regelmæssig information om arbejdsmarkedsstrukturen gennem markedsobservatoriet for transport ad indre vandveje	Fra 2022
29. Evaluering af sociallovgivningen i forbindelse med kvalitetskontrollen af markedsadgang	2023
30. Foreslå foranstaltninger vedrørende digitale værktøjer til registrering og udveksling af oplysninger om fartøjer på indre vandveje og deres besætninger	2021
31. Foreslå foranstaltninger vedrørende EU-bemandingskrav for sejlads ad indre vandveje	2024
32. Anmode om udvikling af standarder for færdigheder i forbindelse med drift baseret på alternative brændstoffer og miljøvenlig og effektiv drift af fartøjer (økosejlads)	2022
FINANSIERING	
33. Fremme interessenternes og medlemsstaternes bestræbelser på at oprette en fond, der supplerer EU's og medlemsstaternes finansielle instrumenter	2024
FORVALTNING	
34. Støtte CESNI gennem CEF's tekniske bistand med henblik på udvikling af tekniske standarder for transport ad indre vandveje	2022
35. Støtte CCNR og Donaukommissionen med henblik på, hvor det er relevant, at sikre koordineringen mellem EU's politikker og de respektive internationale organisationers politikker	Fra 2022