

Særberetning

Transport ad indre vandveje i Europa: Ingen væsentlige forbedringer med hensyn til transportandel og besejlingsforhold siden 2001



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET

DEN EUROPÆISKE REVISIONSRET
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tlf. +352 4398-1

E-post: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Twitter: @EUAuditorsECA
YouTube: EUAuditorsECA

Yderligere oplysninger om EU fås på internet via Europaserveren (<http://europa.eu>)

Luxembourg: Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2015

Print	ISBN 978-92-872-1947-3	ISSN 1831-0796	doi:10.2865/69471	QJ-AB-15-001-DA-C
PDF	ISBN 978-92-872-1942-8	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/308958	QJ-AB-15-001-DA-N
EPUB	ISBN 978-92-872-1946-6	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/09557	QJ-AB-15-001-DA-E

© Den Europæiske Union, 2015

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

Tilladelse til at anvende eller gengive figur 2 skal indhentes direkte hos indehaveren af ophavsretten.

Printed in Luxembourg

Særberetning

**Transport ad indre
vandveje i Europa: Ingen
væsentlige forbedringer
med hensyn til
transportandel og
besejlingsforhold
siden 2001**

(artikel 287, stk. 4, andet afsnit, TEUF)

Revisionsholdet

Revisionsrettens særberetninger præsenterer resultaterne af forvaltningsrevisioner og juridisk-kritiske revisioner vedrørende specifikke EU-budgetområder eller forvaltningsspørgsmål. Med henblik på at opnå maksimal effekt udvælger og udformer Revisionsretten sine revisionsopgaver under hensyntagen til de risici, der knytter sig til forvaltningens resultatopnåelse eller regeloverholdelsen, de pågældende indtægters eller udgifters omfang, den fremtidige udvikling samt den politiske og offentlige interesse.

Denne forvaltningsrevision blev udført af Revisionsafdeling II - der ledes af Henri Grethen, medlem af Revisionsretten - hvis speciale er udgiftsområderne strukturpolitikker, transport og energi. Revisionsarbejdet blev ledet af Iliana Ivanova, medlem af Revisionsretten, med støtte fra kabinetschef Tony Murphy, attaché Mihail Stefanov, kontorchef Pietro Puricella, holdleder Enrico Grassi, revisor Christian Wieser, revisor Erika Soveges, revisor Erki Must og revisor Di Hai.



Fra venstre til højre: E. Soveges, M. Stefanov, P. Puricella, C. Wieser, I. Ivanova, E. Must, E. Grassi, D. Hai, T. Murphy.

Punkt

Forkortelser

Glossar

I–VII Resumé

01–13 Indledning

01–06 Godstransport ad indre vandveje i EU

07–10 De vigtigste politikh mål og hindringer vedrørende godstransport ad indre vandveje i EU

11–13 Europa-Kommissionens og medlemsstaternes rolle

14–16 Revisionens omfang og revisionsmetoden

17–49 Bemærkninger

17–27 IWT's andel af transporten er ikke steget væsentligt, og de EU-finansierede projekter bidrog ikke effektivt til at forbedre besejlingsforholdene samlet set

18–19 Den andel af godstransporten, der foretages ad indre vandveje, er ikke steget væsentligt

20–24 Der blev kun fjernet nogle få isolerede flaskehalse uden hensyntagen til aspekter vedrørende korridorer og vedligeholdelse

25–27 Forsinkelser i gennemførelsen skyldtes delvis langvarige administrative procedurer

28–49 EU-strategierne vedrørende IWT byggede ikke på en omfattende og solid analyse

29–32 EU-strategierne byggede ikke på en solid analyse

33–40 EU-strategierne tog ikke fuldt ud højde for de vigtigste hindringer for deres gennemførelse på medlemsstatsniveau

41–45 Tilgangen til udvælgelse af projekter var ikke tilstrækkelig fokuseret

46–49 Medlemsstaterne tager ikke tilstrækkelig hensyn til vedligeholdelse af floderne

50–54 Konklusioner og anbefalinger

- Bilag I** — **Klassificering af de indre vandveje i Europa ifølge Den Europæiske Transportministerkonferences resolution nr. 92/2**
- Bilag II** — **Liste over de projekter, Retten undersøgte**
- Bilag III** — **Transport ad indre vandveje som andel af al landtransport i medlemsstaterne ved de vigtigste korridorer af indre vandveje fra 2001 til 2012 (i %)**
- Bilag IV** — **De to varianter vedrørende fjernelse af flaskehalsen på strækningen Straubing-Vilshofen**
- Bilag V** — **De krævede omkostninger til fjernelse af flaskehalse ifølge Platinas oversigt over flaskehalse og manglende forbindelser pr. 31.3.2010**

Kommissionens svar

AGN: Den europæiske aftale om de vigtigste indre vandveje af international betydning

CEF: Connecting Europe-faciliteten

GD for Miljø: Generaldirektoratet for Miljø

GD for Mobilitet og Transport: Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport

GD for Regionalpolitik og Bypolitik: Generaldirektoratet for Regionalpolitik og Bypolitik

EFRU: Den Europæiske Fond for Regionaludvikling

IWT: Transport ad indre vandveje

TEN-T: Transeuropæisk transportnet

UNECE: De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa

Skibselevator: En anordning, der har til formål at løfte eller sænke fartøjer mellem to vandniveauer.

Flaskehals: Ifølge resolution nr. 49 af 2005 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) anvendes dette udtryk om en strækning på en indre vandvej, hvor parameterværdierne er væsentlig lavere end de fastsatte målkrav.

Frihøjde under bro: Afstanden mellem vandspejlet og broens laveste punkt.

Det samlede net: Den del af TEN-T-nettet, som medlemsstaterne er retligt forpligtede til at færdiggøre senest i 2050.

Hovednettet: Den del af TEN-T-nettet, som medlemsstaterne er retligt forpligtede til at færdiggøre senest i 2030.

Dybgang: Højden på den del af et fartøj, der stikker ned under vandoverfladen. Jo mere gods, der lastes, jo større er fartøjets lastede dybgang.

Indre vandveje: Indlandsvande, der kan anvendes af skibe, som har en lastkapacitet på mindst 50 t, når de er lastet normalt. Disse vande omfatter sejlbare floder, søer og kanaler.

Sluse: En anordning, der har til formål at løfte eller sænke både mellem vandstrækninger i forskellige niveauer på flod- og kanalvandveje.

Fordeling på transportformer (modal split): En angivelse af, hvordan de samlede ture, den samlede mængde, den samlede vægt eller de samlede køretøjs- eller transportpræstationer (vognkilometer, tonkilometer eller passagerkilometer) fordeler sig på forskellige transportformer såsom vejtransport, jernbanetransport, transport ad indre vandveje, søtransport, lufttransport og ikke-motoriseret transport. I denne beretning henvises der til fordelingen på de tre vigtigste landtransportformer: vejtransport, jernbanetransport og transport ad indre vandveje.

Natura 2000: Et net af naturbeskyttelsesområder i Den Europæiske Union.

Operationelt program: Et EU-finansieret investeringsprogram, som udarbejdes af en medlemsstat og godkendes af Kommissionen, og som omfatter et sammenhængende sæt prioriterede områder med flerårige foranstaltninger, hvorunder der medfinansieres projekter.

Flodinformationstjenester: Moderne trafikstyringssystemer, der muliggør hurtig overførsel af elektroniske data mellem skib og kyst med henblik på forhånds- og realtidsudveksling af oplysninger.

Twenty-foot equivalent unit (TEU): En måleenhed, som anvendes til at måle kapaciteten af containerskibe og containerterminaler, og som svarer til rumfanget af en 20 fod (6,10 m) lang intermodal container, dvs. en metalkasse i standardstørrelse, der let kan overføres mellem forskellige transportformer såsom skibe, tog og lastvogne.

Tkm: Tonkilometer: En måleenhed som anvendes til at måle transportoutput, og som svarer til transporten af ét ton over en afstand på én km. Den beregnes ved at gange mængden i ton med afstanden i km. Kun strækningen på det indberettende lands område tages i betragtning ved opgørelsen af national transport, international transport og transittransport.

I

Transport ad indre vandveje er en af de tre vigtigste landtransportformer — de to andre er vejtransport og jernbanetransport. Skibe transporterer varer ad indre vandveje såsom kanaler, floder og søer mellem indlandshavne og anløbssteder. EU sigter mod at overflytte trafik fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer, herunder transport ad indre vandveje, fordi der derved kan opnås fordele i form af omkostningsbesparelser, lavere forurening og højere transportsikkerhed. EU har i sine strategier identificeret fjernelse af flaskehalse i infrastrukturen som en væsentlig forudsætning for udvikling af indlandsskibsfarten i Europa.

II

Retten undersøgte, om strategierne vedrørende godstransport ad indre vandveje er blevet gennemført effektivt af Kommissionen og af EU-medlemsstaterne. Den søgte nærmere bestemt svar på to overordnede revisionsspørgsmål:

- i) Har de projekter, der blev medfinansieret af EU-budgettet, bidraget effektivt til at øge den andel af godstransporten, der foretages ad indre vandveje, og til at forbedre besejlingsforholdene?
- ii) Er EU-strategierne vedrørende transport ad indre vandveje sammenhængende og baseret på relevante og omfattende analyser?

III

Revisionen dækkede de politik- og strategidokumenter, der er udarbejdet siden 2001, og omfattede en gennemgang af de vigtigste politik- og strategidokumenter, af oplysninger fra Kommissionen, De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) og tredjeparter, og af de relevante finansielle indikatorer, transportindikatorer og indikatorer vedrørende besejlingsforhold. Desuden blev der aflagt revisionsbesøg på stedet hos 12 EU-finansierede projekter i Belgien, Den Tjekkiske Republik, Tyskland og Ungarn, der i programmeringsperioden 2007-2013 havde modtaget finansiering både fra budgettet for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og fra budgettet for strukturfondene.

IV

Samlet set konstaterede Retten, at politikmålene om at overflytte trafik fra vejtransport til transport ad indre vandveje og forbedre besejlingsforholdene ikke var blevet opfyldt. Den andel af godstransporten, der foretages ad indre vandveje, er ikke steget væsentligt fra 2001, da disse mål blev opstillet, og til 2012, som er det seneste år, der foreligger statistiske oplysninger om, men er blevet liggende omkring 6 %. Retten mener derfor ikke, at EU's strategier for transport ad indre vandveje er blevet gennemført effektivt.

V

De EU-finansierede projekter, som Retten undersøgte, var ikke altid i overensstemmelse med målene vedrørende godstransport ad indre vandveje, og kun nogle få af dem forbedrede besejlingsforholdene. Der blev for eksempel fjernet isolerede flaskehalse på steder, der bagefter stadig var omgivet af andre flaskehalse. Disse projekter har derfor kun haft ringe effekt på transporten ad indre vandveje.

VI

Det skyldtes dels svagheder i EU-strategierne vedrørende transport ad indre vandveje (der ikke byggede på en tilstrækkelig solid og omfattende analyse), dels den ufokuserede anvendelse af de begrænsede ressourcer på EU-niveau og medlemsstatsniveau. Desuden havde medlemsstaterne ikke samme tilgang til transport ad indre vandveje langs de vigtigste korridorer. EU-strategierne lagde ikke tilstrækkelig vægt på miljøaspekter og på medlemsstaternes hensyntagen til vedligeholdelse af floderne.

VII

Retten fremsætter følgende anbefalinger:

Anbefaling 1:

Med henblik på at gøre EU's finansiering vedrørende transport ad indre vandveje mere effektiv og sikre bedre projektresultater:

- a) bør medlemsstaterne prioritere projekter på de korridorer, floder og flodstrækninger, der giver de største og mest umiddelbare fordele med hensyn til at forbedre transporten ad indre vandveje
- b) bør Kommissionen, når den udvælger projekter til finansiering, rette sine midler mod de projekter, der er mest relevante for transporten ad indre vandveje, og i forbindelse med hvilke der allerede foreligger detaljerede planer for fjernelse af nærliggende flaskehalse.

Anbefaling 2:

Med hensyn til den fremtidige udvikling af EU's strategi for godstransport ad indre vandveje og for at sikre bedre koordinering mellem medlemsstaterne:

- a) bør Kommissionen foretage dybtgående analyser af det potentielle marked for og de potentielle fordele ved indlandsskibsfart på de forskellige flodstrækninger og koordinere medlemsstaternes etablering af TEN-T-hovednettet under hensyntagen til flodstrækningernes potentiale med hensyn til udvikling af korridorer for godstransport ad indre vandveje
- b) bør Kommissionen og medlemsstaterne i forbindelse med iværksættelsen af korridorerne inden for rammerne af Connecting Europe-faciliteten blive enige om specifikke og realiserbare mål samt præcise delmål for fjernelse af flaskehalse på korridorerne. Dette bør ske under behørig hensyntagen til TEN-T-målet om færdiggørelse af hovednettet senest i 2030, til de disponible midler på EU-niveau og i medlemsstaterne og til de politiske og miljømæssige overvejelser vedrørende anlæggelse af nye (eller forbedring af eksisterende) infrastrukturer til transport ad indre vandveje
- c) bør Kommissionen i forbindelse med den næste revision af TEN-T-forordningen foreslå en styrkelse af retsgrundlaget med henblik på at i) udvide rapporteringskravene vedrørende vandvejenes navigationsstatus og ii) pålægge medlemsstaterne på koordineret vis at udarbejde nationale planer for vedligeholdelse af de indre vandveje.

Godstransport ad indre vandveje i EU

01

Transport ad indre vandveje er en af de tre vigtigste landtransportformer — de to andre er vejtransport og jernbanetransport. Fartøjer transporterer varer ad indre vandveje såsom kanaler, floder og søer mellem indlandshavne og anløbssteder.

02

Halvdelen af Europas befolkning bor tæt på kysten eller tæt på indre vandveje, og de fleste europæiske industricentre kan nås ved sejlads ad indre vandveje. Det vigtigste internationale net af indre vandveje er Rhinen-Donau-nettet, som med en længde på 14 360 km udgør næsten halvdelen af de indre vandveje, der har international betydning¹. De vigtigste flodbækken er:

- i) Rhinbækkenet, som er den mest udviklede, vedligeholdte og anvendte vandvej til godstransport. Det er kendetegnet ved at have den største befolkningstæthed og den største koncentration af vandveje. Ca. 80 % af den samlede godstransport ad indre vandveje foretages på denne flod
- ii) Donaubækkenet, som kan sikre flodtransport mellem Nordsøen og Sortehavet. Ca. 9 % af den samlede godstransport ad indre vandveje foretages på Donau og Rhinen-Main-Donau-kanalen.

03

Over en tredjedel af vandvejene i Rhin- og Donaubækkenet opfylder ikke de standarder for vandveje, der er fastsat af Den Europæiske Transportministerkonference² (jf. **bilag I**), og der er væsentlige forskelle på infrastrukturernes kvalitet øst og vest for det bayerske vandskel³. Den Europæiske Union sigter mod at opfylde disse standarder i hele sit transeuropæiske net (jf. **figur 1**).

04

Det kan være fordelagtigt at transportere gods ad indre vandveje, da konvojer af skubbepramme kan transportere mere gods pr. afstandsenhed (målt i tkm) end nogen anden form for landtransport og dermed bidrage til at reducere vejtrafikken. Fartøjer til indlandssejlads har en lastkapacitet svarende til hundredvis af lastvogne og kan derfor bidrage til at spare transportomkostninger, nedbringe emissioner og aflaste veje (jf. **figur 2**). Endvidere har fartøjer til indlandssejlads meget gode sikkerhedsstatistikker.

- 1 De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE): *White Paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe*, New York og Geneve, 2011.
- 2 Den Europæiske Transportministerkonferences resolution nr. 92/2.
- 3 Et område eller en bjergryg, der udgør grænsen mellem to afvandingsområder, hvorfra vandet søger mod forskellige floder, bassiner eller have.

Figur 1

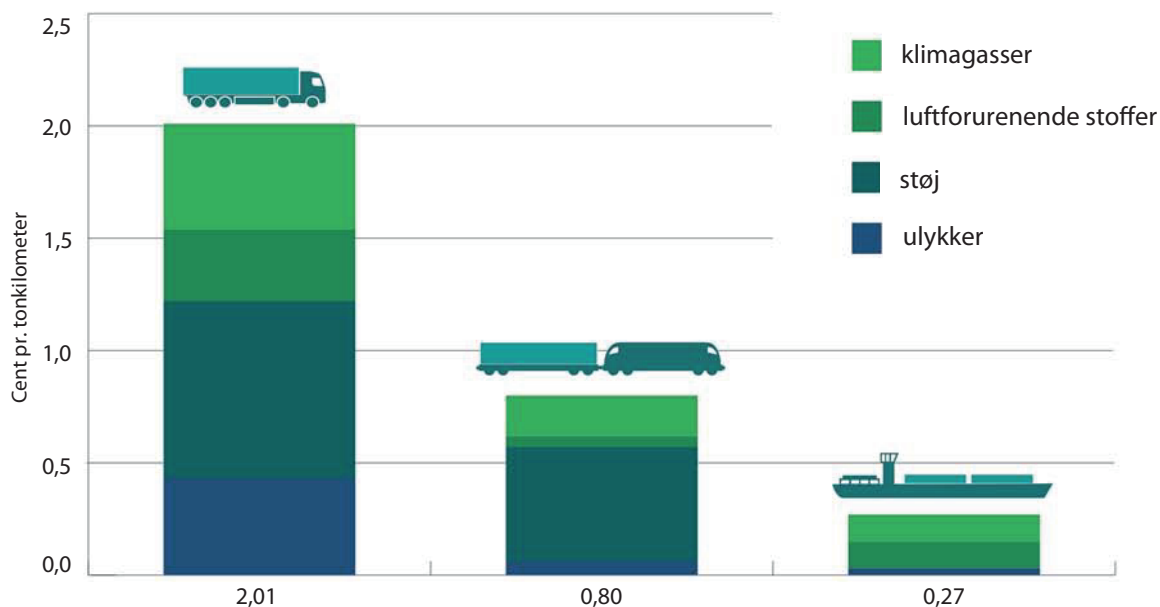
De vigtigste indre vandveje i EU (TEN-T's samlede net og hovednet)



Kilde: Europa-Kommissionen.

Figur 2

Potentielle fordele ved indlandsskibsfart med hensyn til eksterne omkostninger (cent pr. tonkilometer) og transportkapacitet



Kilde: PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde 2007.

Fartøjer til indlandssejlad har langt de laveste eksterne omkostninger (gennemsnitsværdier for udvalgte former for bulkvaretransport)

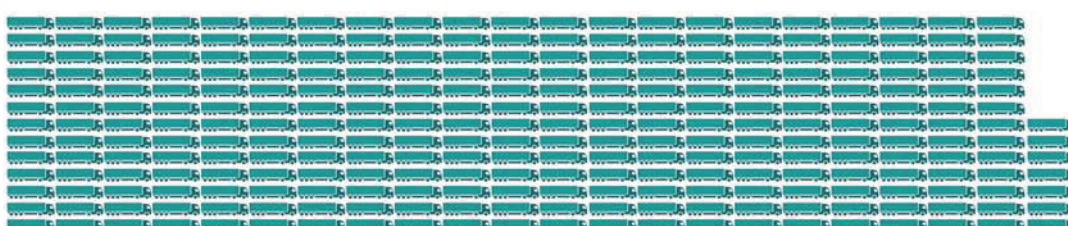
1 konvoj med fire skubbepramme: 7 000 nettoton



175 jernbanevogne med 40 nettoton hver



280 lastvogne med 25 nettoton hver



Fartøjer til indlandssejlad har større transportkapacitet end jernbanevogne og lastvogne

Kilde: via donau

05

Transport ad indre vandveje er en energieffektiv transportform, da et fartøj til indlandssejlad kan transportere et ton gods næsten fire gange så langt som en lastvogn ved forbrug af den samme mængde energi (fartøj til indlandssejlad: 370 km, jernbane: 300 km, lastvogn: 100 km). Endvidere er transportomkostningerne konkurrencedygtige, og enhedsomkostningerne falder ved transport over længere afstande (jf. **tabel 1**). Men eftersom transport ad indre vandveje er langsommere end vejtransport, anvendes de indre vandveje normalt til transport af varer, der ikke kræver hurtig levering, f.eks. metalmalme, landbrugsprodukter, koks og raffinerede olieprodukter, kul og råolie. I de seneste par år er også transporten af containere steget, især i Rhinbækkenet.

06

Der er dog geografiske begrænsninger for anvendelsen af vandveje. Og i tilfælde af problemer på ruten såsom ulykker, dårlige vejrforhold og ekstremt høje eller lave vandniveauer er det desuden sjældent muligt at omdirigere fartøjerne. Endvidere kan omkostningsfordelene kun opnås under visse omstændigheder, afhængigt af hvor langt varerne transporteres ad vandveje, og hvor langt afsenderen eller modtageren befinder sig fra det omladningssted, hvor varerne overføres til eller fra fartøjerne.

Tabel 1

Eksempler på transportomkostninger i eurocent pr. tonkilometer ved transportafstande på 200 km og 1 000 km

Godstransportform	200 km	1 000 km
Vejtransport	14,30	8,80
Jernbanetransport	16,04	7,40
Transport ad indre vandveje	2,73	1,95

Kilde: Planco Consulting GmbH: *Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways, Inland Waterways*, november 2007.

De vigtigste politikmål og hindringer vedrørende godstransport ad indre vandveje i EU

07

I juni 2001 udsendte Kommissionen en hvidbog om EU's transportpolitik⁴, hvori den foreslog en bedre balance mellem transportformerne, modernisering af jernbanesystemet, fremme af sø- og flodtransport og kontrol med stigningen i lufttransporten. Ved midtvejsevalueringen af denne hvidbog i 2006⁵ tilføjede Kommissionen det strategiske mål om at bekæmpe trafiktætheden. Disse mål blev bekræftet i hvidbogen om transport fra 2011⁶, hvori Kommissionen foreslog at overflytte gods fra vejtransport til jernbane- og vandvejstransport.

08

Med henblik på at opfylde sine politikmål vedtog Europa-Kommissionen Naiadesprogrammet⁷ for at fremme transport ad indre vandveje ved hjælp af tiltag på fem indbyrdes afhængige områder (jf. **tekstboks 1**).

09

Det påpeges både i hvidbøgerne fra 2001 og 2011 og i Naiadesprogrammerne fra 2006 og 2013, at der er behov for at fjerne flaskehalse for at forbedre besejlingsforholdene på floderne og dermed fjerne de største infrastrukturmæssige hindringer for udvikling af indlandsskibsfarten i Europa.

- 4 KOM(2001) 370 endelig af 12. september 2001 »Hvidbog — Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«.
- 5 KOM(2006) 314 endelig af 22. juni 2006 »Hold Europa i bevægelse — Bæredygtig mobilitet på vores kontinent — Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken«.
- 6 KOM(2011) 114 endelig af 28. marts 2011 »Hvidbog — En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem«.
- 7 KOM(2006) 6 endelig af 17. januar 2006 om fremme af transport ad indre vandveje — »NAIADES« — Et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje.

Naiadeshandlingsprogrammet

Naiades står for »Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe«. Naiadeshandlingsprogrammet blev udarbejdet i 2006. Europa-Kommissionens hensigt med dette initiativ var at fremme anvendelsen af indlandsskibsfart som en del af den intermodale godstransport for at skabe et bæredygtigt, konkurrencedygtigt og miljøvenligt europæisk transportnet. Den udstak retningslinjer for en fælles tilgang til styrkelse af transporten ad indre vandveje og foreslog tiltag på fem interventionsområder: markeder, flåde, jobskabelse og fagkundskaber, image og infrastruktur.

Naiades II-programmet⁸, der blev offentliggjort i 2013, har efterfulgt Naiadesprogrammet. Det tager sigte på at fremme transport ad indre vandveje ved hjælp af: i) ny infrastruktur, herunder afhjælpning af manglende forbindelser og fjernelse af alvorlige flaskehalse samt udvikling af havne, ii) innovation, iii) et velfungerende marked, iv) miljøkvalitet via lave emissioner, v) en kvalificeret arbejdsstyrke og kvalitetsjob og vi) integrering af transport ad indre vandveje i den multimodale logistikkæde.

8 COM(2013) 623 final af 10. september 2013 »Fremme af høj kvalitet i transport ad indre vandveje — NAIADES II«.

10

Kommissionen peger i disse dokumenter på utilstrækkelig infrastruktur (med flaskehalse og manglende forbindelser) som en væsentlig hindring for indlandsskibsfarten. De mest almindelige typer af flaskehalse og manglende forbindelser er:

- i) **Broer.** Broernes frihøjde og afstanden mellem bropillerne afgør, hvor store fartøjer til indlandssejlsads der kan passere, og hvor mange lag af containere de

kan transportere. Frihøjden bliver mindre ved højvande og større ved lavvande (jf. **foto 1**)

Foto 1

Et fartøj til indlandssejlsads sejler under en bro

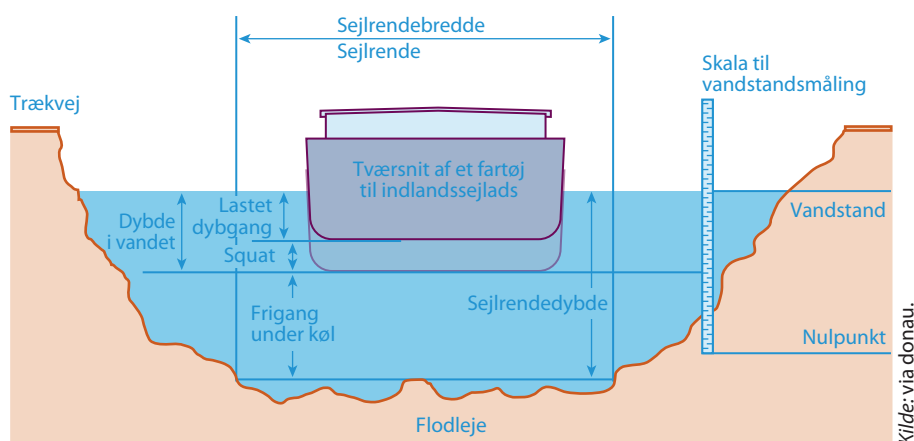


Kilde: Europa-Kommissionen.

- ii) **Sejlrender.** Sejlrendens bredde og form afgør, om fartøjer, der sejler modstrøms og medstrøms, kan passere samtidig, og med hvilken hastighed der kan sejles. Sejlrendens vanddybde afgør, hvor mange ton gods der kan transporteres på et fartøj til indlandssejlsads. Den lastede dybgang har afgørende betydning for omkostningseffektiviteten i forbindelse med transport ad indre vandveje (jf. **figur 3**)

Figur 3

Terminologi vedrørende en sejlrendes dimensioner



Sejlrendeparametre (skematisk gengivelse)

Kilde: via donau.

- iii) **Sluser.** Slusekapaciteten afgør, hvor store fartøjer eller konvojer der kan passere gennem kammeret/kamrene, og ventetid kan føre til længere transporttider.

Enkeltsluser kan blokere indlandsskibsfarten på en hel flod, hvis blot én lukkes på grund af vedligeholdelsesarbejde (jf. **foto 2**)

Foto 2

Fartøj til indlandssejls ved slusen i Lanaye

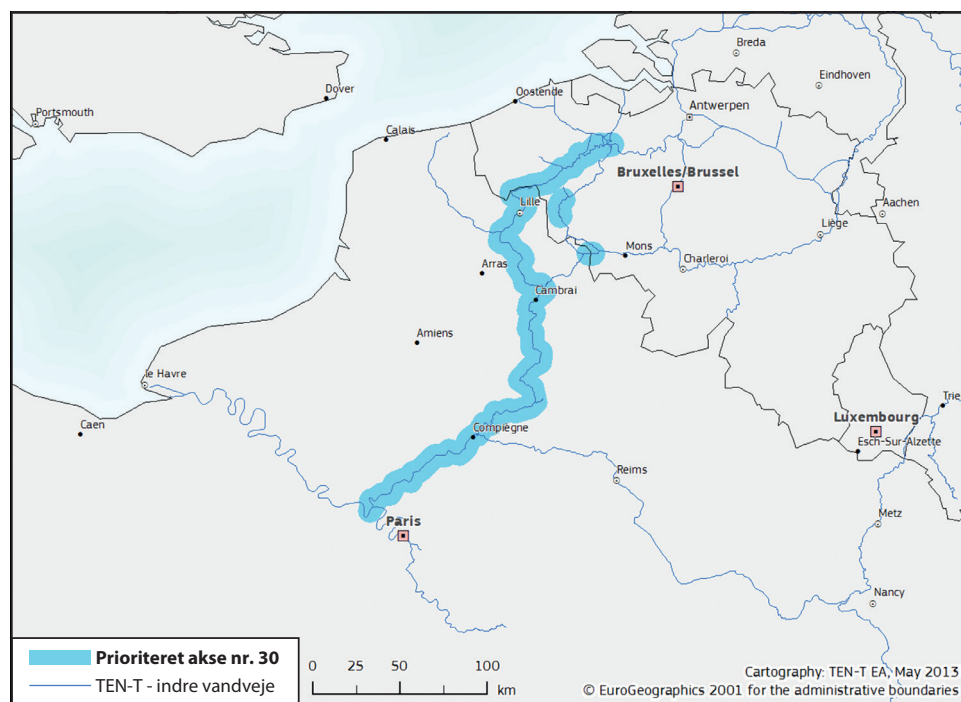


Kilde: Den Europæiske Revisionsret.

- iv) **Manglende forbindelser.** Hermed menes de dele af det fremtidige net af indre vandveje af international betydning, der endnu ikke er etableret. Et eksempel på en relevant manglende forbindelse er Seinen-Schelde-forbindelsen mellem Frankrig og Belgien, som de berørte medlemsstater for øjeblikket arbejder på, og som er omfattet af TEN-T (jf. **figur 4**).

Figur 4

Den manglende forbindelse mellem Seinen og Schelde



Kilde: Europa-Kommissionen.

Europa-Kommissionens og medlemsstaternes rolle

11

Europa-Kommissionens transportpolitikker bliver hovedsagelig gennemført af to af dens generaldirektorater: GD for Mobilitet og Transport, der fastlægger transportpolitikkerne og finansierer transportinfrastrukturprojekter under TEN-T-programmet, og GD for Regionalpolitik og Bypolitik, der gennem EFRU og Samhørighedsfonden yder medlemsstaterne og regionerne finansiel støtte, der kan bruges til udvikling på transportområdet.

12

De EU-midler, der ydes under TEN-T-instrumentet, forvaltes direkte af Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk (INEA)⁹. Kommissionen offentliggør årlige og flerårige indkaldelser af forslag, hvorefter medlemsstaterne indsender projektforslag, og Kommissionen udvælger projekter ud fra forud fastsatte kriterier. Ifølge retningslinjerne for det transeuropæiske net¹⁰ skal der færdiggøres et transeuropæisk transportnet, der omfatter floder og kanaler, som kan besejles af fartøjer med en dybgang på mindst 2,50 meter, som har en frihøjde under broer på mindst 5,25 meter, og som kan besejles af fartøjer med en længde på mindst 80 meter (jf. **bilag I**). De projekter vedrørende transport ad indre vandveje, som forvaltningsorganet finansierede under rammen for 2007-2013, tegnede sig for 747 millioner euro, hvilket var 7,9 % af den samlede TEN-T-finansiering. Projekterne gjaldt enten undersøgelser, der generelt blev støttet over TEN-T-budgettet med 50 %, eller anlægsarbejder, der for det meste blev støttet med 10 %-20 %. De fleste infrastrukturprojekter vedrørte forbedring af sejlrenderne med henblik på at gøre vandvejene mere sejlbare, forøgelse af frihøjden under broer og etablering af slusekamre.

13

I forbindelse med de projekter, der finansieres under Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden, er det medlemsstaterne, der er ansvarlige for at udvælge og gennemføre projekterne. Kommissionen og medlemsstaterne skal sørge for, at der er sammenhæng mellem på den ene side fondenes interventioner og på den anden side Den Europæiske Unions aktiviteter, politikker og prioriteter, og at fondenes interventioner supplerer Kommissionens andre finansielle instrumenter¹¹. Forordningerne vedrørende EFRU og Samhørighedsfonden¹² gav mulighed for at finansiere transportinvesteringer, herunder forbedringer af det transeuropæiske net, og støttede målsætningen om en bedre balance i fordelingen af gods på de forskellige transportformer (modal split). Da revisionen fandt sted, var det tildelte budget til indre vandveje for perioden 2007-2013 på 531 millioner euro, hvilket svarer til 0,2 % af de samlede strukturfondsmidler, der var tildelt medlemsstaterne, og 0,7 % af de 76 674 millioner, der var afsat til transport. De projekter, der blev finansieret under EFRU/Samhørighedsfondens operationelle programmer vedrørende transport, gjaldt hovedsagelig anlægsarbejder. De projekter, der blev finansieret under regionale eller tværnationale operationelle programmer, gjaldt generelt mindre anlægsarbejder såsom broer til forbindelse af to medlemsstater, eller initiativer til styrkelse af samarbejdet mellem myndighederne i forskellige medlemsstater.

- 9 INEA er efterfølgeren til Forvaltningsorganet for det Transeuropæiske Transportnet (TEN-T EA) og har overtaget ansvaret for gennemførelsen af de resterende dele af TEN-T-programmet. Det er også ansvarligt for Marco Polo-programmerne, der oprindeligt blev gennemført af det tidligere Forvaltningsorgan for Konkurrenceevne og Innovation (EACI).
- 10 Artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).
- 11 Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 af 11. juli 2006 om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden og ophævelse af forordning (EF) nr. 1260/1999 (EUT L 210 af 31.7.2006, s. 25).
- 12 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1080/2006 af 5. juli 2006 om Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1783/1999 (EUT L 210 af 31.7.2006, s. 1) og Rådets forordning (EF) nr. 1084/2006 af 11. juli 2006 om oprettelse af Samhørighedsfonden og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1164/94 (EUT L 210 af 31.7.2006, s. 79).

14

Formålet med Rettens revision var at undersøge, om strategierne vedrørende godstransport ad indre vandveje er blevet gennemført effektivt af Kommissionen og af medlemsstaterne. Revisorerne søgte svar på følgende overordnede revisionsspørgsmål:

- i) Har de projekter, der blev medfinansieret af EU-budgettet, bidraget effektivt til at øge den andel af godstransporten, der foretages ad indre vandveje, og til at forbedre besejlingsforholdene?
- ii) Er EU-strategierne vedrørende transport ad indre vandveje sammenhængende og baseret på relevante og omfattende analyser?

15

Revisionen dækkede de politik- og strategidokumenter, der er udarbejdet siden 2001, hvor Kommissionen for første gang i en hvidbog beskrev behovet for at udvikle miljøvenlige transportformer. Revisorerne gennemgik relevante dokumenter fra Kommissionen, De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) og fra tredjeparter, gennemførte

samtaler, analyserede rapporter, gennemgik evalueringer og vurderede projektdata. Revisorerne undersøgte også de væsentligste indikatorer for transportfordeling og sejlbarhed på grundlag af oplysninger fra Kommissionen, fra andre relevante organisationer såsom UNECE og fra tredjeparter. Endvidere foretog revisorerne kontrol på stedet vedrørende resultaterne af 12 projekter i Belgien, Den Tjekkiske Republik, Tyskland og Ungarn, der i programmeringsperioden 2007-2013 modtog medfinansiering fra strukturfondene og fra budgettet for det transeuropæiske transportnet. To projekter gjaldt undersøgelser, ni projekter gjaldt infrastrukturarbejder, og ét projekt var blandet, da det omfattede begge dele (jf. **bilag II**). Da revisionen blev planlagt, tegnede de reviderede lande sig for 88 % af udgifterne til modne infrastrukturprojekter, dvs. projekter, der sandsynligvis ville være afsluttet ved udgangen af 2013 (jf. **tabel 2**).

16

Retten analyserede også oplysningerne fra GD for Regionalpolitik og Bypolitik, GD for Mobilitet og Transport og INEA.

Tabel 2

Beløb (i millioner euro) bevilget til modne projekter fra TEN-T, EFRU og Samhørighedsfonden, da revisionen blev planlagt

	I alt	AT	BE	CZ	DE	EU ¹	FR	HU	IT	NL	PL	RO	SK
Anlægsarbejder	253,2	0,0	3,3	138,0	93,5	0,0	6,8	0,0	0,0	2,0	9,6	0,0	0,0
Undersøgelser	47,9	3,4	7,4	0,0	16,5	4,5	7,4	5,1	2,9	0,0	0,0	0,1	0,6
Begge dele	5,5	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	306,7	3,4	16,2	138,0	110,0	4,5	14,2	5,1	2,9	2,0	9,6	0,1	0,6

1 Med »EU« menes internationale projekter, der involverer mere end én medlemsstat.

Kilde: Rettens analyse på grundlag af data fra Kommissionen.

IWT's andel af transporten er ikke steget væsentligt, og de EU-finansierede projekter bidrog ikke effektivt til at forbedre besejlingsforholdene samlet set

17

Retten vurderede, om IWT's andel af transporten blev forøget, og om besejlingsforholdene blev forbedret væsentligt. Den analyserede desuden, om de EU-finansierede projekter bidrog til at opfylde målene vedrørende transport ad indre vandveje, dvs. om projektmålene var i overensstemmelse med målene vedrørende transport ad indre vandveje, om projekterne blev gennemført ifølge planerne, og om de forbedrede besejlingsforholdene og havde den forventede effekt på transporten ad indre vandveje.

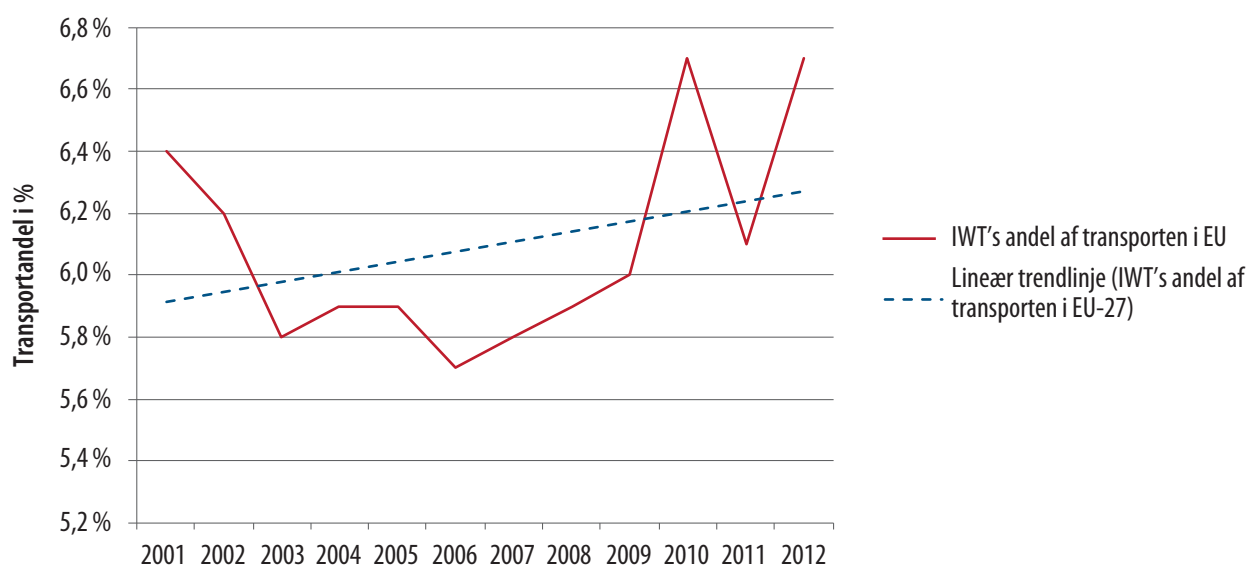
Den andel af godstransporten, der foretages ad indre vandveje, er ikke steget væsentligt

18

I 2001 opstillede Kommissionen målet om at overflytte trafik fra vejtransport til miljøvenlige transportformer (jf. **tekstboks 7**). Den andel af transporten, der foretages ad indre vandveje, er ikke steget væsentligt siden da, men er blevet liggende omkring 6 %. Transport ad indre vandveje tegnede sig for 6,4 % af al landtransport i 2001, faldt til 5,7 % i 2006 og steg indtil 2012, hvor andelen var 6,7 % (jf. **figur 5**).

Figur 5

Transport ad indre vandveje - transportandel siden 2001 (EU-27)



Datakilde: Eurostat.

19

Retten konstaterede dog en undtagelse fra denne generelle situation i Belgien, Nederlandene og Frankrig, hvor IWT's andel af transporten steg mærkbart¹³. I de øvrige medlemsstater forblev IWT's andel af transporten stort set uændret, eller den var faldende (jf. **bilag III**).

Der blev kun fjernet nogle få isolerede flaskehalse uden hensyntagen til aspekter vedrørende korridorer og vedligeholdelse

20

Retten undersøgte, om der blev fjernet flaskehalse i den periode, der er omfattet af revisionen. Hverken medlemsstaterne eller Kommissionen har udsendt statusrapporter om fjernelse af flaskehalse, undtagen i forbindelse med de to prioriterede TEN-T-projekter nr. 18 (vandvejsaksen Rhinen/Meuse-Main-Donau) og nr. 30 (den indre vandvej Seinen-Schelde). Retten foretog derfor en komparativ analyse af UNECE's rapporter fra 2006 og 2012, der begge indeholder en oversigt over eksisterende flaskehalse.

Der blev fjernet for få flaskehalse

21

Siden 2006 er der kun blevet fjernet nogle få flaskehalse. Analysen af de lister over flaskehalse, der optræder i UNECE's rapporter fra henholdsvis 2006 og 2012, viser, at kun fem af de 47 flaskehalse, der er opført på 2006-listen, var blevet fjernet i 2012¹⁴. Med denne hastighed vil det tage ca. 60-70 år at fjerne samtlige flaskehalse på listerne.

22

De ringe fremskridt skyldes hovedsagelig, at medlemsstaterne ikke lagde særlig meget vægt på denne transportform, hvilket fremgår af de nationale strategidokumenter, som Retten gennemgik. Retten sammenholdt også IWT's andel af transporten med den procentdel af midlerne, der var afsat til transport ad indre vandveje, for at vurdere, hvor højt denne transportform var prioriteret. Efter Kommissionens indkaldelser af forslag blev der kun foreslået forholdsvis få IWT-projekter til TEN-T-finansiering. Projektforslagene havde i overvejende grad fokus på jernbanetransport. I de fleste medlemsstater med betydelige TEN-T-udgifter til IWT var denne transportforms andel af forslagene mindre end dens andel af transporten (jf. **tabel 3**), undtagen i Nederlandene samt i Frankrig og Belgien, der med Seinen-Schelde-forbindelsen tegnede sig for de fleste af de multinationale aktioner.

- 13 I Belgien er der klar dokumentation for, at der blev overflyttet trafik fra vejene til de indre vandveje, idet vejtransporten faldt, samtidig med at transporten ad indre vandveje steg.
- 14 På UNECE's liste over flaskehalse i 2012 er der desuden opført 20 flaskehalse, der ikke fandtes på 2006-listen.

Tabel 3

De samlede omkostninger til gennemførelse af samtlige TEN-T-projektforslag i medlemsstaterne med de største transportmængder, sammenholdt med IWT's andel af transporten

Medlemsstat	Projektforslag veje (millioner euro) A	Projektforslag jernbaner (millioner euro) B	Projektforslag IWT (millioner euro) C	IWT's andel af projektforslagene $C/(A+B+C)$	IWT's andel af transporten (2012)
EU ¹	170,8	9 866,8	5 399,5	35,0 %	
Belgien ²	209,4	2 712,4	414,0	12,4 %	24,3 % ³
Bulgarien	0	9,9	0	0,0 %	16,4 %
Den Tjekkiske Republik	105,2	768,0	0	0,0 %	0,1 %
Tyskland	448,4	9 482,2	218,3	2,2 %	12,3 % ⁴
Frankrig ²	0	21 302,7	347,3	1,6 %	4,2 %
Luxembourg		811,1	0	0,0 %	3,4 %
Ungarn	0	39,3	8,0	16,9 %	4,4 %
Nederlandene	229,4	496,7	561,4	42,3 %	38,7 %
Østrig	785,7	9 552,3	175,5	1,7 %	4,6 %
Rumænien	0	0	0,5	100,0 %	22,5 %
Slovakiet	27,7	51,4	2,8	3,4 %	2,6 %

1 Internationale projekter, der involverer mere end én medlemsstat.

2 Projektforslagene for denne medlemsstat omfatter ikke de forslag vedrørende færdiggørelsen af IWT-forbindelsen mellem Seinen og Schelde, der er medtaget under »EU«.

3 Foreløbigt tal.

4 Anslået af Eurostat.

Datakilde: Europa-Kommissionen — INEA og Eurostat.

De fleste af de undersøgte projekter gav ingen resultater med hensyn til godstransport

23

Samlet set konstaterede Retten, at de undersøgte projekters indvirkning på godstransporten var begrænset, fordi der var andre flaskehalse på korridoren, der ikke blev fjernet og heller ikke var udset til at blive fjernet i den nærmeste fremtid. Ti af de projekter,

Retten undersøgte, gjaldt anlægsarbejder, og her var situationen som følger:

- a) Kun ét projekt, projektet vedrørende slusen i Lanaye (Belgien), havde potentiale til efter sin afslutning at bidrage til udviklingen af transport ad indre vandveje (jf. **tekstboks 2** og **foto 2**)

Slusen i Lanaye (Belgien)

De samlede omkostninger til projektet vedrørende slusen i Lanaye (Belgien) var på 151 millioner euro, hvoraf 27 millioner euro kom fra Kommissionen. Projektet var et godt eksempel på grænseoverskridende samarbejde med henblik på at fjerne en flaskehals med international betydning. Det blev delvis medfinansieret af Belgien og Nederlandene, og floden besejles af fartøjer, der sejler mellem forskellige medlemsstater.

Projektet er endnu ikke afsluttet. Eftersom fartøjernes gennemsnitsstørrelse er blevet større i de seneste år, vil udvidelsen af slusekammeret forbedre besejlingsforholdene, fordi ventetiderne vil blive reduceret, og større fartøjer vil kunne passere.

- b) Seks projekter kunne ikke drage fuld nytte af de forbedringer, der blev skabt ved de udførte anlægsarbejder, fordi flaskehalse i nærheden begrænsede deres effektivitet. Det var ikke kun tilfældet med jernbanebroerne i Deggendorf (DE) og i Kolín (CZ), men også med broerne over Albertkanalen (BE), slusen i Fankel (DE) og skibselevatoren i Niederfinow (DE) (jf. f.eks. **tekstboks 3** og **foto 3**)

Tekstboks 3

Skibselevatoren i Niederfinow

I Niederfinow, der ligger mellem Berlin og den polske grænse, var det nødvendigt at erstatte en forældet skibselevator med en ny. Skibselevatoren kostede 284 millioner euro, hvoraf 48,5 millioner euro kom fra EFRU. Den nye skibselevator skulle have større vanddybde end den gamle, så den kunne klare fartøjer med mere gods. Projektets udformning byggede på den antagelse, at resten af kanalen ville blive opmudret og få en tilsvarende dybere sejlrende. I en nylig prioritering af vandveje har de tyske myndigheder imidlertid prioriteret denne kanal så lavt (kategori »C«), at der ikke vil blive foretaget flere større forbedringer på den pågældende vandvej. Skibselevatorens øgede dybde vil således ikke blive udnyttet.

Projektet er stadig i gang. Sejlrendens begrænsede dybde vil imidlertid begrænse indlandsskibsfartens rentabilitet og dermed reducere den potentielle forøgelse af transportkapaciteten.

Foto 3

Opførelsen af den nye skibselevator i Niederfinow



Kilde: Den Europæiske Revisionsret.

- c) Tre projekter vedrørte ikke forbedringer af besejlingsforholdene på de indre vandveje, selv om de var klassificeret som IWT-projekter (jf. f.eks. **tekstboks 4**)

Tekstboks 4

Et projekt, som ikke havde til formål at fremme godstransporten ad indre vandveje

Færdiggørelsen af Vltavavandvejen på strækningen České Budějovice-Hluboká (Den Tjekkiske Republik) kostede 32 millioner euro, hvoraf 20,5 millioner euro kom fra EFRU under det operationelle program for transport. Selv om det var klassificeret som et projekt vedrørende transport ad indre vandveje, var det hovedsagelig et turismerelateret projekt. Vandvejen har kun regional betydning og er ikke en del af det europæiske transportnet. Flaskehalsen optræder heller ikke på de lister over flaskehalse, der er offentliggjort af UNECE og Platinaprojektet (jf. **foto 4**).

Foto 4

En havn for små passagerbåde og private både — en del af det EFRU-medfinansierede projekt vedrørende Vltavavandvejen



Kilde: Den Europæiske Revisionsret.

To undersøgelser førte ikke til fjernelse af de pågældende flaskehalse**24**

To projekter gjaldt undersøgelser vedrørende fjernelse af flaskehalse, men undersøgelserne blev ikke efterfulgt af de nødvendige anlægsarbejder (jf. **tekstboks 5**)

Tekstboks 5**Resultatløse undersøgelser vedrørende fjernelse af flaskehalse på Donau**

Donaustrækningen mellem Straubing og Vilshofen i Tyskland har kritisk betydning for hele nettet af indre vandveje. Eftersom forskellige interessenter, bl.a. miljøforkæmpere, havde anfægtet de tidligere undersøgelser analyser af mulighederne for at fjerne strækningens flaskehalse, besluttede Europa-Kommissionen og de tyske myndigheder at foretage en ny, dybtgående og variantuafhængig undersøgelse for at analysere de mulige omkostninger i forbindelse med to plausible varianter. Variant »A« sigtede mod en lidt mindre miljøpåvirkning og en mindre forbedring af besejlingsforholdene, mens variant »C 2.80« sigtede mod en større forbedring af besejlingsforholdene med en lidt større miljøpåvirkning (de økologiske kompensationsområder var på 1 360 ha for variant »A« og 1 415 ha for variant »C 2.80«, jf. **bilag IV**). Undersøgelsen var så detaljeret, at der forelå udførlige tekniske planer for gennemførelsen af begge varianter.

Undersøgelsen kostede 30 millioner euro, hvoraf 50 % var finansieret med EU-midler.

Ifølge undersøgelsen ville variant »C 2.80« give bedre besejlingsforhold og et bedre benefit-cost-forhold (jf. **bilag IV**), men de tyske myndigheder valgte at gennemføre variant »A«, som ikke vil give de besejlingsforhold, der er nødvendige for en varig udvikling af transporten ad indre vandveje i Europa.

Et projekt til 8 millioner euro, som EU også finansierede med 50 %, gjaldt en undersøgelse vedrørende forbedring af besejlingsforholdene på den ungarske del af Donau og indebar, at der ved afslutningen af projektet skulle være indhentet miljøtilladelser til 31 interventionssteder. Miljømyndighederne havde givet nogle af tilladelserne, men de blev trukket tilbage igen. Det har ført til retssager, der stadig verserer, og der er ikke iværksat eller planlagt anlægsarbejder til forbedring af sejlbarheden på den ungarske del af Donau (jf. punkt 40).

Forsinkelser i gennemførelsen skyldtes delvis langvarige administrative procedurer

25

Retten vurderede endvidere, om projekterne blev gennemført ifølge planerne. Som grundlag for sin vurdering analyserede den midtvejsevalueringen af projektporteføljen under det flerårige TEN-T-program og ti projekter vedrørende infrastruktur til indre vandveje, der blev finansieret af EFRU eller over TEN-T-budgettet.

26

Ifølge midtvejsevalueringen af projektporteføljen under det flerårige TEN-T-program var 60 % af TEN-T-projekterne forsinkede, 40 % med mere end et år. Mange forsinkelser skyldtes ifølge midtvejsevalueringen, at projekterne ikke var modne, idet medlemsstaterne foreslog projekter, som der endnu ikke var givet miljøtilladelser til.

27

Der var også forsinkelser i de fleste af de projekter, som Retten undersøgte. Nogle skyldtes, at der manglede miljø- eller byggetilladelser, f.eks. i forbindelse med Briegdenbroen og Oelegembroen i Belgien, mens andre skyldtes langvarige tvister om spørgsmål med relation til miljø eller offentlige indkøb (slusen i Fankel i Tyskland, jf. **tekstboks 6**, og slusen i Lanaye i Belgien).

Det tog over 20 år at færdiggøre projektet i Fankel

Projektet vedrørende slusen i Fankel blev i 1992 indskrevet i den tyske transportstrategi som et af de højere prioriterede projekter. Projektplanlægningen begyndte i 1993, men anlægsarbejdet blev først iværksat 13 år senere, i juni 2006, fordi dets gennemførelse systematisk var blevet udsat.

Projektgennemførelsen begyndte således i 2006 og skulle efter planen afsluttes i 2011, men blev det først i 2014. Forsinkelserne skyldtes hovedsagelig, at der opstod tvister med relation til offentlige indkøb, og at projektets udformning blev ændret, efter at gennemførelsen var begyndt.

EU-strategierne vedrørende IWT byggede ikke på en omfattende og solid analyse

28

Retten undersøgte:

- a) om Kommissionen sammen med medlemsstaterne havde udviklet eller udformet sammenhængende strategier vedrørende transport ad indre vandveje baseret på vurderinger af den aktuelle situation, transportbehovene og de utilstrækkelige infrastrukturer, der skulle forbedres
- b) om disse strategier i tilstrækkelig grad tog hensyn til vedligeholdelsen af floderne.

EU-strategierne byggede ikke på en solid analyse

29

Retten analyserede dels hvidbøgerne fra 2001 og 2011, som indeholder forslagene til EU's transportpolitik for de respektive årtier, dels EU's og de reviderede medlemsstaters transportstrategier og handlingsprogrammer, herunder TEN-T-retningslinjerne og Naiadeshandlingsprogrammet, for at se, om politik- og strategidokumenterne byggede på solide analyser og opstillede præcise mål.

30

EU's politik- og strategidokumenter præciserede ikke, om investeringer i forbedring af flodernes infrastruktur vil kunne give den forventede overflytning af trafik fra vejene til de indre vandveje.

31

Det blev ikke i nogen af disse dokumenter vurderet, om fjernelsen af flaskehalse på de forskellige korridorer ville påvirke markedets efterspørgsel efter transport ad indre vandveje, så der kunne opnås fordele i form af mindre vejtrafik, færre emissioner af luftforurenende stoffer og lavere transportomkostninger¹⁵. Der blev ikke foretaget en vurdering af markedets potentielle efterspørgsel efter transport ad indre vandveje på de forskellige korridorer. Man kendte derfor ikke omkostningerne og fordelene ved at investere i projekter vedrørende forskellige net, floder og flodstrækninger.

32

Politik- og strategidokumenterne manglede også præcise mål vedrørende transport ad indre vandveje (jf. **tekstboks 7**).

¹⁵ Ifølge rapporten *Medium and Long Term Perspectives of Inland Waterway Transport in the European Union*, som Kommissionen har finansieret, vil den andel af transporten, der foretages ad indre vandveje, falde i scenarier med lav og mellemhøj vækst, mens den i et scenario med høj vækst ikke vil falde yderligere, men ende på ca. 6,0 % i 2040.

Strategidokumenterne manglede præcise mål for en forøgelse af IWT's andel af transporten

Hvidbøgerne fra 2001 og 2011 var Kommissionens centrale politikdokumenter på transportområdet, men de var ikke juridisk bindende. Den første hvidbog fastsatte den overordnede målsætning om at overflytte trafik fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer, herunder både jernbanetransport og transport ad indre vandveje. Den seneste hvidbog fra 2011 kvantificerede denne målsætning ved at fastsætte et mål om at overflytte 30 % af det gods, der transporteres over mellemlange distancer, fra vejtransport til jernbane- og vandvejstransport inden 2030. Ingen af dokumenterne præciserede dog, i hvilket omfang transport ad indre vandveje skulle bidrage til at opfylde dette mål.

TEN-T-retningslinjerne fra 2010, der havde form af en afgørelse fra Europa-Parlamentet og Rådet, fastsatte det strategiske mål om at færdiggøre TEN-T-nettet senest i 2020. TEN-T-retningslinjerne fra 2013, der har form af en forordning og dermed pålægger medlemsstaterne retlige forpligtelser, indførte kravet om færdiggørelse af »hovednettet« senest i 2030 og »det samlede net« senest i 2050.

Det eneste dokument, der har fastsat et kvantitativt mål for transporten ad indre vandveje, er *Donaustrategien*¹⁶, der har form af en meddelelse fra Kommissionen og har et mere begrænset geografisk fokus. Her er målet en stigning i transporten af gods på floden med 20 % i 2020 sammenlignet med 2010.

16 KOM(2010) 715 endelig af 8. december 2010 — »EU's strategi for Donauområdet«.

EU-strategierne tog ikke fuldt ud højde for de vigtigste hindringer for deres gennemførelse på medlemsstatsniveau

Medlemsstaterne havde ikke samme tilgang

33

Flaskehalse i én medlemsstat kan påvirke transporten ad indre vandveje i nabolandene. Det er derfor vigtigt, at medlemsstaternes transportstrategier er ensartede og koordinerede. Retten konstaterede imidlertid, at medlemsstaternes strategier vidnede om forskellige tilgange til transport ad indre vandveje, og at graden af opmærksomhed på denne transportform varierede meget.

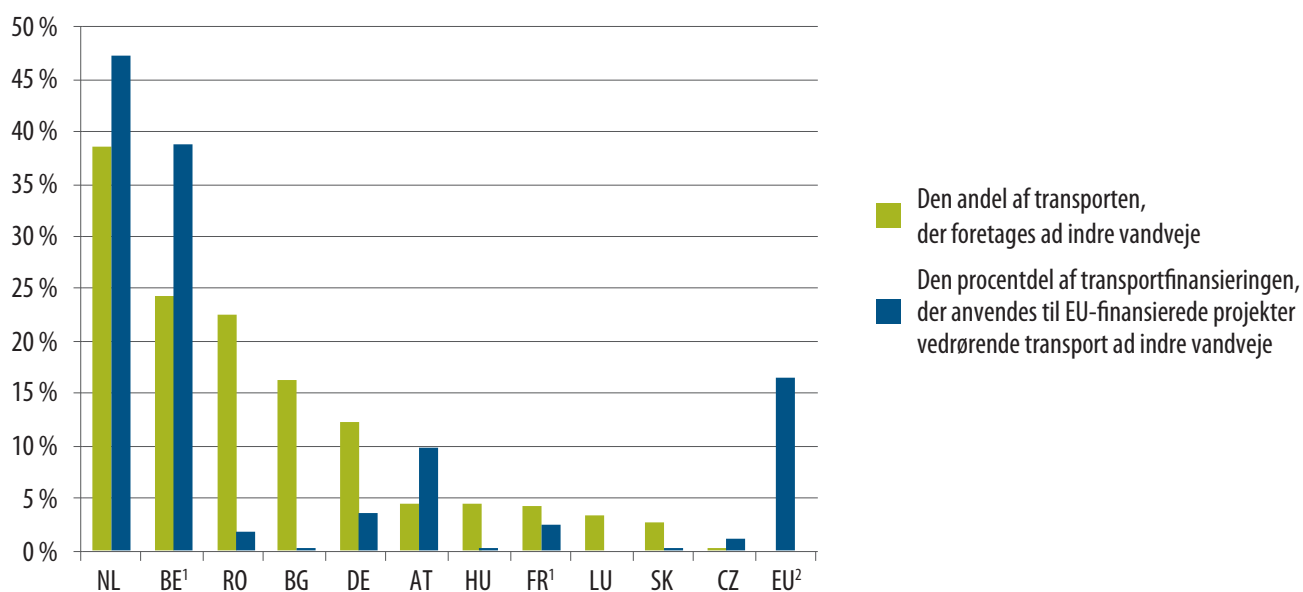
34

F.eks. konstaterede Retten betydelige forskelle med hensyn til, hvor stor en del af EU-midlerne til transport medlemsstaterne tildelte projekter vedrørende transport ad indre vandveje. Nederlandene tildelte IWT ca. 47 % af EU-midlerne til transport (med en andel af transporten på 39 %), og Belgien ca. 39 % (med en IWT-andel af transporten på ca. 29 %), men i de fleste andre medlemsstater var den tildelte procentdel af midlerne væsentlig lavere end IWT's andel af transporten (jf. **figur 6**)¹⁷. I alle medlemsstater undtagen Østrig, Belgien, Nederlandene og Frankrig var finansieringen koncentreret på andre transportformer, især jernbanetransport (jf. også **tabel 3**). Det førte til mindre ambitiøse mål og beskedne budgettildelinger til gennemførelse af projekter, der kunne forbedre besejlingsforholdene på de indre vandveje.

17 Nederlandene var den medlemsstat, der tildelte flest midler til transport ad indre vandveje (over 40 % af landets samlede midler til TEN-T-projekter blev tildelt IWT, hvis andel af transporten var ca. 39 %).

Figur 6

Sammenligning af IWT's andel af transporten og den procentdel af EU-midlerne, der i perioden 2007-2013 blev tildelt IWT i medlemsstaterne ved de vigtigste korridorer af indre vandveje. De tildelte midler er TEN-T-midler, EFRU-midler og Samhørighedsfondsmidler til lokale og regionale vandveje samt TEN-T-vandveje



1 Projektforslagene for denne medlemsstat omfatter ikke de forslag, der vedrører færdiggørelsen af IWT-forbindelsen Seinen-Schelde.

2 Internationale projekter, der involverer mere end én medlemsstat.

Datakilde: Europa-Kommissionen.

35

Med hensyn til de korridorer af indre vandveje, der løber gennem forskellige medlemsstater, noterede Retten sig, at medlemsstaternes forskellige tilgange hindrede en smidig udvikling af denne transportform på de vigtigste europæiske floder, fordi forbedringer af flodernes besejlingsforhold er nødt til at være koordinerede for at være effektive.

Medlemsstaternes forskellige tilgange — eksempler fra Elben og Donau

Transportkapaciteten på de indre vandveje i Den Tjekkiske Republik afhænger blandt andet af transportkapaciteten på den tyske del af Elben. De tyske myndigheder har for nylig foretaget en prioritetsklassificering af floder, men Elben er endnu ikke blevet klassificeret. Ifølge en nylig aftale mellem forbundsregeringen og de berørte delstater¹⁸ bør de nuværende besejlingsforhold bevares, men Tyskland vil begrænse sin vedligeholdelsesindsats og ikke investere yderligere i at forbedre besejlingsforholdene.

Donau løber mere end 400 km gennem Ungarn, men denne medlemsstat har en begrænset flåde af fartøjer til indlandssejls og kun nogle få havne, der kan drage nytte af transport ad indre vandveje. Den havde derfor ingen direkte interesse i at udvikle de anlægsarbejder, der er nødvendige for at forbedre besejlingsforholdene.

18 Beschlussfassung der 6. Bund-Länder-Sitzung am 23/05/2013 in Berlin — Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder.

Fjernelse af samtlige flaskehalse vil kræve langt flere midler, end der er til rådighed

36

Indtil 2006 havde Kommissionen ikke foretaget et skøn over de omkostninger, som det ville kræve at udvikle de indre vandveje i det transeuropæiske net. I 2006 opgjorde den i Naiadesprogrammet omkostningerne til de to prioriterede IWT-projekter (jf. punkt 42) til ca. 3 700 millioner euro¹⁹. I 2010 anslog Platinaprojektet de

krævede omkostninger til fjernelse af flaskehalse i Europa til over 16 milliarder euro (jf. **tekstboks 9**).

37

De anslåede omkostninger til fjernelse af samtlige identificerede flaskehalse overstiger langt de begrænsede midler, der på EU-budgettet er afsat til IWT-infrastrukturer. Der er derfor behov for yderligere finansiering fra nationale og/eller private kilder til at dække dette gab.

19 Bilag til Naiadesprogrammet (KOM(2006) 6 endelig).

Platinaprojektet og oversigten over flaskehalse

For at fremskynde opfyldelsen af Naiadesmålene oprettede Kommissionen **Platinaprojektet** sammen med et konsortium bestående af 23 partnere. Projektet gjaldt et tværfagligt vidennetværk, der skulle finansieres under Den Europæiske Unions syvende rammeprogram for forskning (RP7) og sigte mod at skabe det nødvendige momentum til at opfylde Naiadesmålene.

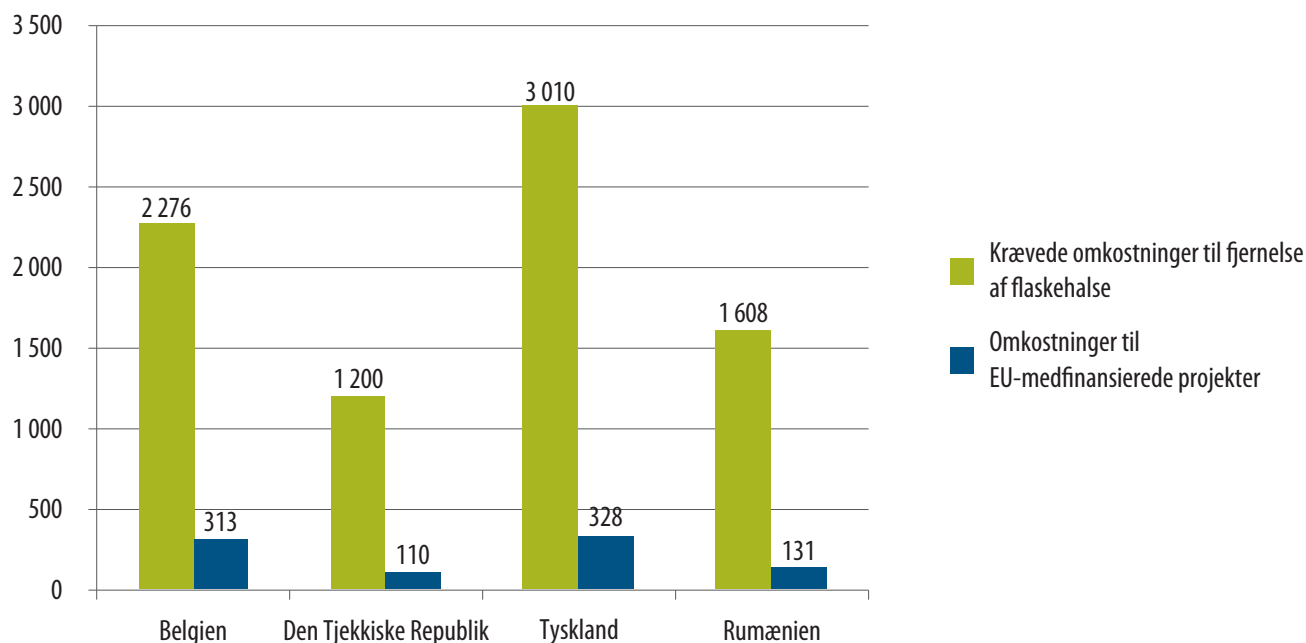
I 2010 kvantificerede Platinaprojektet de omtrentlige omkostninger, som det ville kræve at fjerne mange af de identificerede flaskehalse på de indre vandveje i Europa (jf. **figur 7**). De anslåede omkostninger til fjernelse af flaskehalse og etablering af manglende strækninger i landene ved de relevante korridorer af indre vandveje²⁰ beløb sig ifølge oversigten til over 16 milliarder euro²¹ (jf. **bilag V**).

20 Belgien, Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Tyskland, Frankrig, Ungarn, Nederlandene, Østrig og Rumænien.

21 Dette tal omfatter ikke de krævede omkostninger til fjernelse af flaskehalse i Ungarn, der ikke er blevet kvantificeret, og omkostningerne til etablering af forbindelsen mellem Saône-Mosel og Rhinen i Frankrig, der blev anslået til ca. 10 milliarder euro.

Figur 7

De krævede omkostninger til fjernelse af flaskehalse i de lande, Retten besøgte under revisionen (i millioner euro), og omkostningerne til de projekter, der i perioden 2007-2013 blev medfinansieret af Kommissionen



De krævede omkostninger til fjernelse af flaskehalse i Ungarn blev ikke kvantificeret.

Datakilde: Platinas oversigt over flaskehalse og Europa-Kommissionen.

Behovet for miljøbeskyttelse kolliderede med behovet for udvikling af transporten ad indre vandveje

38

Floder er naturlige levesteder for en række dyrearter, og disse levesteder kan blive påvirket af infrastrukturprojekter²². Der skal derfor indhentes miljøtilladelser, før gennemførelsen af sådanne projekter påbegyndes. Retten undersøgte, om der opstod forsinkelser på grund af vanskeligheder med at indhente miljøtilladelser.

39

Det skabte mange vanskeligheder for projekterne, at der på den ene side skulle sikres en tilstrækkelig miljøbeskyttelse og på den anden side en tilstrækkelig udvikling af denne transportform. Projekterne var ofte genstand for politiske og miljømæssige overvejelser, for tvister mellem de forskellige interessenter og konflikter med civilsamfundet, hvilket alt sammen forsinkede eller blokerede for gennemførelsen. Desuden var det ofte forbundet med tidskrævende administrative procedurer at indhente de relevante miljøtilladelser, og der blev ofte stillet krav om dyre kompenserende miljøforanstaltninger.

22 Mange flodområder indgår i de naturbeskyttelsesområder, der udgør det såkaldte »Natura 2000-net«.

40

I nogle medlemsstater medførte dette, at der blev gennemført færre projekter, eller at der blev finansieret projekter med lavere prioritet:

- a) Ved begyndelsen af programmeringsperioden 2007-2013 var der tildelt 75 millioner euro fra Samhørighedsfonden til transport ad indre vandveje i Ungarn. Efterfølgende blev dette beløb imidlertid reduceret til kun 3,2 millioner euro, en reduktion af den oprindelige tildeling på næsten 96 %. Den oprindelige bevilling blev foretaget ud fra den antagelse, at en TEN-T-finansieret undersøgelse med et budget på 8 millioner euro ville føre til rettidig iværksættelse af anlægsarbejder til forbedring af sejlbarheden på den ungarske del af Donau, og at disse ville være færdige senest i 2015. De nødvendige miljøtilladelser blev imidlertid ikke udstedt. Eftersom transport ad indre vandveje og jernbanetransport var del af samme prioriterede akse i Ungarn, blev midlerne overført til jernbanetransport, hvilket kunne gøres uden forudgående aftale med Kommissionen.
- b) I Den Tjekkiske Republik blev tildelingen af EFRU-midler til indre vandveje i perioden 2007-2013 foretaget ud fra den antagelse, at en relevant flaskehals i Děčín ville være fjernet senest i 2015, og at det ville koste i alt ca. 142 millioner euro. Miljøtilladelserne kunne imidlertid ikke udstedes i tide til, at projektet kunne gennemføres i den periode, hvor sådanne projekter kunne finansieres. For ikke at skulle trække midlerne ud af det operationelle program valgte man derfor at gennemføre en række andre projekter, der var langt mindre relevante for godstransport. Det betød, at de tildelte midler blev brugt, uden at det førte til væsentlige forbedringer for godstransporten ad indre vandveje.

Tilgangen til udvælgelse af projekter var ikke tilstrækkelig fokuseret

41

De to vigtigste finansieringskilder i forbindelse med gennemførelsen af strategien vedrørende transport ad indre vandveje var TEN-T-budgettet samt EFRU og Samhørighedsfonden (jf. punkt 12 og 13):

- a) Finansieringen fra TEN-T-budgettet er i princippet afstemt efter målene for EU's transportpolitik. Efter Kommissionens årlige eller flerårige indkaldelser af forslag indsender medlemsstaterne projektforslag for at opnå medfinansiering fra dette budget, og Kommissionen udvælger projekterne blandt alle de forslag, medlemsstaterne har indsendt vedrørende forskellige transportformer.
- b) EFRU og Samhørighedsfondens mål er betydelig bredere end målene for transportpolitikken. Projekterne udvælges direkte af medlemsstaterne efter godkendelsen af de operationelle programmer, der fastlægger de prioriterede akser og afsætter et budget til hver akse. Kun store projekter, dvs. projekter til over 50 millioner euro, skal vurderes særskilt af Kommissionen.

42

TEN-T-forordningen og TEN-T-retningslinjerne fra 2010²³ identificerede et TEN-T-net på over 30 000 km. Retningslinjerne angav også to prioriterede projekter vedrørende transport ad indre vandveje, som Kommissionen allerede havde godkendt i 2007: prioriteret projekt nr. 18 (vandvejsaksen Rhinen/Meuse-Main-Donau) og prioriteret projekt nr. 30 (den indre vandvej Seinen-Schelde). Der var imidlertid ikke opstillet kriterier for prioriteringen af flaskehalsene på disse korridorer. Den eneste flaskehals, der var angivet som en prioritet, var Donaustrækningen mellem Straubing og Vilshofen i Tyskland, der også var nævnt i hvidbogen fra 2001 som et eksempel på de flaskehalse, der burde fjernes.

43

For at opprioritere vandvejene i TEN-T-nettet definerede den nye Connecting Europe-facilitet og TEN-T-retningslinjerne fra 2013²⁴ et hovednet og et samlet net, som medlemsstaterne er retligt forpligtede til at færdiggøre senest i henholdsvis 2030 og 2050 (jf. **figur 1**). Med hensyn til de indre vandveje er der imidlertid ingen forskel mellem hovednettet og det samlede net, så dette tiltag hjælper ikke med at prioritere mellem de forskellige vandveje.

44

De projekter vedrørende transport ad indre vandveje, der blev finansieret af EFRU, gjaldt generelt ikke indre vandveje med store godstransportmængder, og ofte var de ikke rettet mod de behov, der knyttede sig til godstransport ad indre vandveje (jf. punkt 23 og 24). Det skyldes, at ikke alle de støtteberettigede lande og regioner har vandveje med store transportmængder²⁵, og at medlemsstaterne valgte at tildele midlerne fra EFRU/Samhørighedsfonden til IWT-projekter på floder med beskedne trafikmængder.

45

Når ressourcerne er begrænsede, bør de fokuseres på de behov, der har højest prioritet, så effekten maksimeres. Det ville være hensigtsmæssigt at prioritere mellem de forskellige floder og flodstrækninger, da de fleste fordele ved at fjerne en flaskehals først opnås, når hele flodstrækningen er forbedret (jf. også punkt 23 b)). Retten konstaterede, at EU-strategierne ikke prioriterede mellem de foreslåede aktiviteter og mellem de floder, som de begrænsede ressourcer skulle investeres i.

23 Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1).

24 Forordning (EU) nr. 1315/2013.

25 I 2007-2013 var følgende lande støtteberettigede under Samhørighedsfonden: Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Estland, Grækenland, Cypern, Letland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Portugal, Rumænien, Slovenien, Slovakiet og Spanien (overgangsstøtte). De regioner, der var berettigede til EFRU-støtte under konvergensmålet, er beliggende i: Belgien, Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Tyskland, Estland, Grækenland, Spanien, Frankrig, Italien, Letland, Litauen, Ungarn, Malta, Polen, Portugal, Rumænien, Slovenien, Slovakiet og Det Forenede Kongerige.

Medlemsstaterne tager ikke tilstrækkelig hensyn til vedligeholdelse af floderne

46

Selv om det er vigtigt, bliver spørgsmålet om vedligeholdelse ofte forsumt, og medlemsstaterne afsatte ikke tilstrækkelige midler til vedligeholdelse, hvilket gav et betydeligt vedligeholdelsesefterslæb²⁶. Retten analyserede derfor, om EU-strategierne tog hensyn til flodernes vedligeholdelse. Den sammenlignede relevante undersøgelser og rapporter om vedligeholdelse af floder for at vurdere, om vedligeholdelsesaktiviteterne var i overensstemmelse med EU-strategierne.

47

Retten konstaterede, at vedligeholdelse af floderne er et afgørende aspekt i forbindelse med indlandsskibsfart, da manglende vedligeholdelse kan føre til forringelse af de eksisterende besejlingsforhold og dannelse af nye flaskehalse, der begrænser effektiviteten af infrastrukturprojekter vedrørende indre vandveje. Det er derfor meget vigtigt, at Kommissionen får sikkerhed for, at samtlige medlemsstater med betydning for indlandsskibsfarten foretager effektiv vedligeholdelse.

48

Retten konstaterede også, at ikke alle de relevante medlemsstater har ratificeret erklæringen om effektiv vedligeholdelse af vandvejsinfrastruktur (jf. **tekstboks 10**).

49

Når der ses bort fra Donau²⁷, er der på nuværende tidspunkt ikke dokumentation for, at medlemsstaterne systematisk rapporterer til Kommissionen om navigationsstatus, vedligeholdelsesbehov, faktiske vedligeholdelsestiltag og mulige mangler. Kommissionen ved derfor ikke, om de medfinansierede projekter vil være bæredygtige på mellemlang og lang sigt, og om der vil blive opretholdt tilfredsstillende besejlingsforhold på alle strækninger af de vigtigste europæiske floder.

26 Rapporten *Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union* bekræftede, at mangelfuld vedligeholdelse i flere medlemsstater er et problem, især på øst-vest-korridoren og Donaukorridoren.

27 I styringsgruppen om PA1A (transport ad indre vandveje) under EU-strategien for Donauområdet (EUSDR) rapporterer medlemsstaterne systematisk om navigationsstatus. Arbejdet tilrettelægges og koordineres af Østrig og Rumænien (transportministerierne og viadonau) sammen med Kommissionen (GD for Regionalpolitik og Bypolitik og GD for Mobilitet og Transport) og koordinatoren for korridoren.

Ungarn har ikke underskrevet erklæringen om effektiv vedligeholdelse af vandvejsinfrastruktur på Donau og dens sejlbare bifloder

Transportministrene for landene i Donaubækkenet mødtes den 7. juni 2012 i Luxembourg for at underskrive en erklæring om effektiv vedligeholdelse af vandvejsinfrastruktur. I denne erklæring forpligter landene sig bl.a. til at sørge for, at sejlrenderne på Donau og dens bifloder regelmæssigt bliver vedligeholdt, og til at opretholde de sejlrendeparametre, der er nødvendige for at opretholde en god navigationsstatus.

Alle de relevante medlemsstater undtagen Ungarn underskrev erklæringen om effektiv vedligeholdelse af vandvejsinfrastruktur i 2012.

Konklusioner og anbefalinger

50

Retten konstaterede, at der siden 2001 ikke samlet set er sket en væsentlig stigning i den andel af transporten, der foretages ad indre vandveje i EU, selv om målet er at overflytte trafik fra vejtransport til miljøvenlige transportformer. Retten mener derfor ikke, at EU's strategier for transport ad indre vandveje er blevet gennemført effektivt, eftersom politikmålet om at overflytte godstransport fra vejene til de indre vandveje ikke er blevet opfyldt, og besejlingsforholdene samlet set ikke er blevet bedre. Desuden var de reviderede projekter, der blev medfinansieret af EU-budgettet, ikke effektive med hensyn til at forbedre sejlbarheden og øge trafikmængderne på de indre vandveje.

51

Retten noterer sig også, at udvikling af transport ad indre vandveje kræver en betydelig grad af koordinering mellem medlemsstaterne, og at politiske overvejelser og miljøhensyn kan påvirke gennemførelsen af IWT-projekter, ligesom det er tilfældet med andre større infrastrukturprojekter.

52

Efter Rettens mening skyldes den manglende forøgelse af transportandelen og den manglende samlede forbedring af besejlingsforholdene, at medlemsstaterne kun foreslog og gennemførte et meget begrænset antal projekter, at de gennemførte projekter ofte ikke var de mest relevante med hensyn til at fjerne flaskehalse, og at flaskehalse blev fjernet uden at tage den større sammenhæng i betragtning.

Anbefaling 1

Med henblik på at gøre EU's finansiering vedrørende transport ad indre vandveje mere effektiv og sikre bedre projektsresultater:

- a) bør medlemsstaterne prioritere projekter på de korridorer, floder og flodstrækninger, der giver de største og mest umiddelbare fordele med hensyn til at forbedre transporten ad indre vandveje
- b) bør Kommissionen, når den udvælger projekter til finansiering, rette sine midler mod de projekter, der er mest relevante for transporten ad indre vandveje, og i forbindelse med hvilke der allerede foreligger detaljerede planer for fjernelse af nærliggende flaskehalse.

53

Retten konstaterede, at EU-strategierne manglede nogle vigtige analyser. Strategierne beskrev ikke de overordnede fordele ved indlandsskibsfart på de forskellige korridorer og vurderede ikke, i hvilket omfang transport ad indre vandveje burde bidrage til opfyldelsen af politikmålet om at overflytte trafik fra vejtransport til miljøvenlige transportformer. Medlemsstaterne valgte forskellige tilgange og gav transport ad indre vandveje forskellig prioritet, hvilket betød, at behandlingen af denne transportform ikke var koordineret langs IWT-korridorerne. I de medlemsstater, hvor transport ad indre vandveje spillede en vigtig rolle i transportfordelingen, fik denne transportform større prioritet end i de medlemsstater, hvor forventningerne om at opnå direkte fordele var lavere.

54

Finansieringstiltagene vedrørende godstransport ad indre vandveje blev ikke koncentreret og prioriteret effektivt. Alle kystmedlemsstater forventedes at bidrage til gennemførelsen af strategien, selv om nogle medlemsstaters direkte interesse heri var ringe. Endvidere var der ikke tilstrækkelig opmærksomhed på vedligeholdelse af de vigtigste korridorer for transport ad indre vandveje. Dette problem bør derfor tackles med henblik på at opnå den nødvendige merværdi på EU-niveau.

Anbefaling 2

Med hensyn til den fremtidige udvikling af EU's strategi for godstransport ad indre vandveje og for at sikre bedre koordinering mellem medlemsstaterne:

- a) bør Kommissionen foretage dybtgående analyser af det potentielle marked for og de potentielle fordele ved indlandsskibsfart på de forskellige flodstrækninger og koordinere medlemsstaternes etablering af TEN-T-hovednettet under hensyntagen til deres potentiale med hensyn til udvikling af korridorerne for godstransport ad indre vandveje
- b) bør Kommissionen og medlemsstaterne i forbindelse med iværksættelsen af korridorerne inden for rammerne af Connecting Europe-faciliteten blive enige om specifikke og realiserbare mål samt præcise delmål for fjernelse af flaskehalse på korridorerne. Dette bør ske under behørig hensyntagen til TEN-T-målet om færdiggørelse af hovednettet senest i 2030, til de disponible midler på EU-niveau og i medlemsstaterne og til de politiske og miljømæssige overvejelser vedrørende anlægelse af nye (eller forbedring af eksisterende) infrastrukturer til transport ad indre vandveje
- c) bør Kommissionen i forbindelse med den næste revision af TEN-T-forordningen foreslå en styrkelse af retsgrundlaget med henblik på at i) udvide rapporteringskravene vedrørende vandvejenes navigationsstatus og ii) pålægge medlemsstaterne på koordineret vis at udarbejde nationale planer for vedligeholdelse af de indre vandveje.

Vedtaget af Afdeling II, der ledes af Henri GRETHEN, medlem af Revisionsretten, i Luxembourg på mødet den 28. januar 2015.

På Revisionsrettens vegne



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Formand

Bilag I

Klassificering af de indre vandveje i Europa ifølge Den Europæiske Transportministerkonferences resolution nr. 92/2

Typer af indre vandveje	Klasser af sejlbare vandveje	Motorfartøjer og pramme				Skubbede konvojer					Minimums-højde under broer			
		Fartøjstype: Generelle karakteristika				Konvojtype: Generelle karakteristika								
		Betegnelse	Maksimal længde	Maksimal bredde	Dybgang	Tonnage	Længde	Bredde	Dybgang	Tonnage				
1	2	3	4	5	6	7	8	L(m)	B(m)	d(m)	T(t)	H(m)		
Af regional betydning	I	Pram	38,5	5,05	1,80-2,20	250-400					11	12	13	
	II	Kempenaar	50-55	6,6	2,50	400-650							4,0	
	III	Gustav Koenig	67-80	8,2	2,50	650-1 000							4,0-5,0	
	I	Gross Finow	41	4,7	1,40	180							3,0	
	II	BM-500	57	7,5-9,0	1,60	500-630							3,0	
	III		67-70	8,2-9,0	1,60-2,00	470-700				118-132	8,2-9,0	1,60-2,00	1 000-1 200	4,0
	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,50	1 000-1 500		85	9,5	2,50-2,80	1 250-1 450	5,25 eller 7,00		
Af international betydning	Va	Grosses Rheinschiff	95-110	11,4	2,50-2,80	1 500-3 000		95-110	11,4	2,50-4,50	1 600-3 000	5,25 eller 7,00 eller 9,10		
	Vb							172-185	11,4	2,50-4,50	3 200-6 000	7,00 eller 9,10		
	Vla							95-110	22,8	2,50-4,50	3 200-6 000	7,00 eller 9,10		
	Vlb		140	15,0	3,90			185-195	22,8	2,50-4,50	6 400-12 000	7,00 eller 9,10		
	Vlc							270-280 195-200	22,8 33,0-34,2	2,50-4,50 2,50-4,50	9 600-18 000 9 600-18 000	9,10		
	VII							285	33,0-34,2	2,50-4,50	14 500-27 000	9,0		

Liste over de projekter, Retten undersøgte

Medlemsstat	Projekt/ OP-reference	Fond	Beskrivelse	Flod/ korridor	Samlede omkostninger (i millioner euro)	EU-finansiering (i millioner euro)	Afsluttet
BE	2009-BE-00049-E	TEN-T	Renovering af Noorderlaanbroen over Albertkanalen	Albertkanalen	13,42	1,34	Ja
BE	2010-BE-92214-P	TEN-T	Renovering af Briegdenbroen og Oelegem I-broen over Albertkanalen	Albertkanalen	15,72	1,57	Nej
BE	2010-BE-18070-P	TEN-T	Etablering af et slusekammer og en pumpestation på Albertkanalen ved Lanaye.	Albertkanalen	151,22	26,930	Nej
CZ	CZ 1.01/6.2.00/09.0131	EFRU	Renovering af jernbanebroen i Kolín	Elben	41,06	28,86	Ja
CZ	CZ 1.01/6.2.00/09.0130	EFRU	Færdiggørelse af Vltavavandvejen på strækningen České Budějovice-Hluboká	Vltava	31,91	20,52	Ja
CZ	CZ 1.01/6.2.00/08.0081	EFRU	Den offentlige havn Ústí nad Labem – Vaňov: Modernisering af en havnekaj med beskyttelse af fartøjer mod oversvømmelse	Elben	5,22	3,99	Ja
DE	2007-DE-18050	TEN-T	Variantuafhængig forskning vedrørende udviklingen af Donau mellem Straubing og Vilshofen	Prioriteret projekt nr. 18 (Donau)	26,7	13,35	Ja
DE	2007-DE-18030	TEN-T	Opførelse af en ny jernbanebro over Donau ved Deggendorf	Prioriteret projekt nr. 18 (Donau)	35,05	7,01	Ja
DE	2007-DE-90602-P	TEN-T	Etablering af et ekstra slusekammer i Fankel (Mosel)	Mosel	49,14	4,91	Ja
DE	2009-DE-161-PR003 (SF)	EFRU	Opførelse af en skibselevator i Niederfinow	Havel-Oder-kanalen	284,00	48,52	Nej
DE	2007-DE-161P0002 (SF)	EFRU	Delvis renovering af slusen i Hohenbruch	Ruppinerkanalen	0,49	0,35	Ja
HU	2007-HU-18090S	TEN-T	Undersøgelser vedrørende forbedring af sejlbarheden på Donau, den ungarske del af det prioriterede projekt nr. 18	Prioriteret projekt nr. 18 (Donau)	8,00	4,00	Ja
			I ALT		661,93	161,35	

Transport ad indre vandveje som andel af al landtransport i medlemsstaterne ved de vigtigste korridorer af indre vandveje fra 2001 til 2012 (i %)

Medlemsstat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EU	6,4	6,2	5,8	5,9	5,9	5,7	5,8	5,9	6,0	6,7	6,1	6,7
BE	11,3	11,8	12,5	13,1	14,1	14,7	14,9	15,6	14,3	17,6	18,5	24,3 ²
BG ¹	3,1	4,0	4,0	3,9	3,7	3,9	4,8	12,6	20,7	21,0	15,0	16,4
CZ	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
DE	15,0	15,0	14,0	14,0	14,0	12,8	12,0	12,3	12,1	13,0	11,2	12,3 ³
FR	3,1	3,1	3,1	3,2	3,5	3,4	3,4	3,5	4,1	4,3	3,9	4,2
LU	3,8	3,7	3,0	3,5	3,6	4,0	3,3	3,8	3,1	3,9	3,2	3,4
HU	4,0	5,2	5,5	6,1	5,8	4,5	4,6	4,7	4,1	5,3	4,0	4,4
NL	34,0	33,0	32,0	31,0	32,0	32,1	35,0	34,7	31,3	36,0	36,7	38,7
AT	4,5	4,9	3,9	2,9	3,0	3,0	4,2	4,0	4,1	4,7	4,2	4,6
RO ¹	7,3	8,2	7,1	11,0	11,0	10,0	9,8	10,8	20,6	27,0	21,7	22,5
SK	4,0 ³	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	2,7	2,8	2,5	3,2	2,4	2,6

1 I 2009 ændrede Bulgarien og Rumænien deres metoder til registrering af trafik ad indre vandveje. Data fra 2009 og fremefter kan derfor ikke sammenlignes med data fra tidligere år.

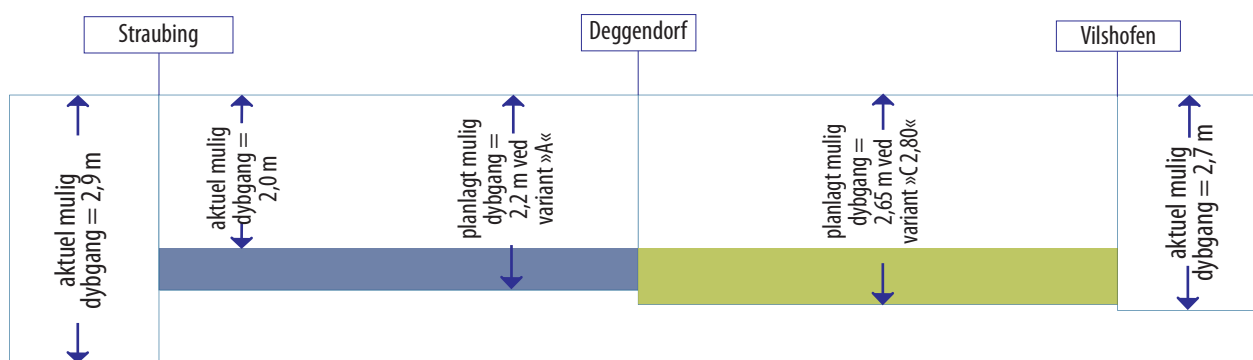
2 Foreløbigt tal.

3 Anslået af Eurostat.

Datakilde: Eurostat.

De to varianter vedrørende fjernelse af flaskehalsen på strækningen Straubing-Vilshofen

Figur — Flaskehalsen mellem Straubing og Vilshofen og de to varianter vedrørende dens fjernelse



Mulig dybgang i Donau mellem Straubing og Vilshofen

Kilde: Den Europæiske Revisionsret.

Tabel — Sammenligning af variant »A« og variant »C 2,80«

	Variant »A«	Variant »C 2,80«
Trafikoverflytning fra vej- og jernbanetransport til IWT	1,17 millioner t	3 millioner t
Antal fartøjer pr. år	9 742 (+336 pr. år)	10 896 (+1 490 pr. år)
Årlige besparelser på transportomkostninger	33,9 millioner euro	78,6 millioner euro
Gennemsnitlig ventetid på strækningen	En stigning fra 4,11 til 4,20 timer	Et fald fra 4,11 til 2,65 timer trods større transportmængder
Samlet transportkapacitet	11,02 millioner t	12,83 millioner t
Ulykkesfrekvens: antal ulykker / (strækningsslængde × antal fartøjer) × 1 000 000	82,9 til 62,2	82,9 til 30,4 (på Rhinen mellem 10 og 25)
Benefit-cost-forskel i euro	722 millioner euro	1 728 millioner euro
Benefit-cost-forhold	6,6	7,7
Udgifter til beskyttelsesforanstaltninger mod oversvømmelse	ca. 300 millioner euro (netto)	ca. 280 millioner euro (netto)
Udgifter til sejlrendeforbedringer	ca. 160 millioner euro (netto)	ca. 320 millioner euro (netto)
Økologiske kompensationsområder — beskyttelsesforanstaltninger mod oversvømmelse og sejlrendeforbedringer (samtlige interventioner giver mulighed for kompensation)	ca. 1 360 ha	ca. 1 415 ha
Mulighed for besejling med fartøjer med en dybgang på 2,5 m (for nærværende 144 dage pr. år)	200 dage pr. år	301 dage pr. år

De krævede omkostninger til fjernelse af flaskehalse ifølge Platinas oversigt over flaskehalse og manglende forbindelser pr. 31.3.2010

Medlemsstat	Strækning	Problemer/ arbejder	Planlægnings-horisont	Anslåede omkostninger (i millioner euro)
Frankrig	Forbindelsen mellem Saône-Mosel (E 10-02) og Rhinen (E 10)	Med udgangspunkt i et ønske om at åbne Rhône-bassinet — ved at forbinde Lyon, Marseille, Rhône-floden og Middelhavsområdet med det nordlige net — har man længe drøftet en forbindelse mellem Saône/Rhône og det nordlige net.	Afsluttet før 2025	10 000,00
	Seinen-Mosel-forbindelsen (E 80)	For at forbinde Paris, Le Havre, Rouen og Pariserbassinet mere direkte med det nordlige net.	Afsluttet før 2025	Endnu ikke beregnet
	Seinen-Schelde-forbindelsen (E 05)	For at forbinde Paris, Le Havre, Rouen og Pariserbassinet med det nordlige net. Kanalen vil blive 106 km lang.	Afsluttet før 2025	4 000,00
	Rhône-Rhinen-kanalen (E 10)	Ikke en prioritet for Frankrig.		
	Oise (E 80) fra Conflans til Creil. Forlængelse op til Compiègne	Del af Seine-Escaut-projektet — 75 km lang. Projektet er i gang.	Afsluttet før 2025	130,00
	Oise (E 80) mellem Creil og Conflans	Projekt til overvejelse inden for det foregående flaskehalsprojekt. Uddybning af sejlrende for at muliggøre besejling med fartøjer med en dybgang på 4 m mellem Creil og Conflans-Sainte-Honorine.	Afsluttet før 2025	Budget inkluderet i Seine-Schelde-projektet
	Dunkerque-Escaut-forbindelsen og Escaut (E 01) op til Condé	Kanalen er tilmudret. Besejling er ikke mulig. Kanalen skal opmudres for at muliggøre ny trafik til og fra Belgien.	Afsluttet før 2025	Budget inkluderet i Seine-Schelde-projektet
	Mosel (E 80) mellem Metz og Apach	Forhøjelse af 6 broer mellem Metz og Apach — 59 km — for at muliggøre transport med containere i tre lag.	Afsluttet før 2025	10,00
	Deûlekanalen (E 02) — sluse ved Quesnoy-sur-Deûle	Slusen er så lille, at skubbede konvojer skal skilles ad for at komme igennem. Dette medfører store tidstab.	Afsluttet før 2025	40,00
	Havnen i Le Havre (E 80-02)	Fartøjer til indlandssejls har ikke direkte adgang til Port 2000-containerterminalerne.		166,00
	Seinen (E 80-04) mellem Bray og Nogent-sur-Seine	Der ønskes en forbedring af flodtransporten for at forbinde Parisområdet med Champagne-regionens landbrugsindustrier og produkter såvel som stenbrud, der leverer byggematerialer.	Afsluttet før 2025	250,00
	Rhône-Sète-kanalen (E 10-04) fra Rhône til Sète	Genopretning af bredder og forhøjelse af broer (til 5,25 m) for at muliggøre besejling med konvojer, der er 120 m lange og 11,40 m brede og transporterer containere i to lag (mellem klasse IV og Va).	Afsluttet før 2025	130,00
Frankrig i alt				14 726,00

Medlemsstat	Strækning	Problemer/ arbejder	Planlægningshorisont	Anslåede omkostninger (i millioner euro)
Luxembourg	Luxembourg i alt	Ingen		0,00
Nederlandene	Zuid-Willemsvaart (E 70-03)	Utilstrækkelige adgangsforhold på vandvejsstrækningen mellem Den Bosch og Veghel. De planlagte aktiviteter er anlæggelse af en klasse IV-kanal ved Den Bosch og forbedring af Zuid-Willemsvaart til klasse IV op til Veghel.	Afsluttet før 2025	469,00
	IJsselfloden (E 70)	Klasse Va-fartøjer har navigationsproblemer på grund af dimensionerne og kurverne på strækningen mellem Arnhem og Zutphen.	Afsluttet før 2025	43,00
	Meppel-Ramspol (E 12-02)	Pga. vandstanden ved lavvande/højvande er slusen ved Zwartsluis i gennemsnit blokeret 16 dage pr. år, så vandvejen ikke kan besejles.	Afsluttet før 2025	47,00
	Lemmer-Delfzijl-ruten (fase 1) (E 15)	Den nordlige del af Nederlandene er ikke tilgængelig for fartøjer med containere i fire lag. Seks broer på ruten skaber problemer for transport med containere i fire lag.	Afsluttet før 2025	205,00
	Lemmer-Delfzijl-ruten (fase 2) (E 15)	Utilstrækkelige venteområder	Afsluttet før 2025	Endnu ikke fastlagt
	Twentekanal (E 70)	Utilstrækkelig slusekapacitet	Afsluttet før 2025	125,00
	Lekkanalen (E 11-02)	Sejlrendedybde og slusekapacitet	Afsluttet før 2025	225,00
	Maasruten (E 01)	Sejlrendedybde og slusekapacitet	Afsluttet før 2025	1 600,00
	Maasruten - Albertkanalen (E 01)	Slusekapacitet	Afsluttet før 2025	10,50
	Julianakanalen (del af Maasruten) (E 05)	Sejlrendedybde og slusekapacitet	Afsluttet før 2025	79,00
	Rotterdam-Gent-korridoren (inklusive Gent-Terneuzen-kanalen) (E 03, E 06)	Sejlrendedybde og -bredde samt slusekapacitet	Afsluttet før 2025	Endnu ikke fastlagt

Medlemsstat	Strækning	Problemer/ arbejder	Planlægnings-horisont	Anslæde omkostninger (i millioner euro)
Nederlandene	IJsselmeer-Meppel (E 12)	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand)	Afsluttet før 2025	43,00
	Amsterdam-Rhinen-kanalen (E 11)	Slusekapacitet	Afsluttet før 2025	17,00
	Amsterdam-Lemmer (E 11)	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand)	Afsluttet før 2025	16,00
	Amsterdam-Lemmer (E 15)	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand)	Afsluttet før 2025	7,00
	Zaanfloden (E 11-01)	Sejlrendedybde og/eller -bredde, højde under broer	Afsluttet før 2025	Endnu ikke fastlagt
	Rhinen-Schelde-forbindelsen (E 06)	Utilstrækkelige venteområder	Afsluttet før 2025	Endnu ikke fastlagt
	Burgemeester Delen-kanalen (E 01)	Små kurver	Projektet er gennemført	
	Wilhelminakanalen (E 11)	Sejlrendebredde og slusekapacitet	Afsluttet før 2025	83,00
	IJsselfloden (E 12)	Utilstrækkelige venteområder	Afsluttet før 2025	36,00
	Waalfloden (E 10)	Sejlrendedybde og -bredde	Afsluttet før 2025	187,00
	Gouwe (E 10)	Slusekapacitet	Afsluttet før 2025	Endnu ikke fastlagt
	Merwede (E 10)	Utilstrækkelige venteområder	Afsluttet før 2025	Endnu ikke fastlagt
	Nordsøkanalen (E 01)	Slusekapacitet og tilgængelighed	Afsluttet før 2025	Endnu ikke fastlagt
Nederlandene i alt				3 192,50
Østrig	Donau-Oder-Elben-forbindelsen (E 20)	Anlæggelse af en sejlbar kanal (500 km) med over 30 sluser til at forbinde Donau med Oder og Elben.	Ukendt	Endnu ikke fastlagt
	Donau (E 80) km 2 037,0-2 005,0	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand)	Afsluttet før 2025	65,40
	Donau (E 80) km 1 921,0-2 872,7	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand)	Afsluttet før 2025	220,00
Østrig i alt				285,40

Medlemsstat	Strækning	Problemer/ arbejder	Planlægningshorisont	Anslåede omkostninger (i millioner euro)
Rumænien	Donau-Bukarest-kanalen (E 80-05)	Ifølge udkastet til en overordnet masterplan for transportområdet blev anlæggelsen af en kanal mellem den rumænske hovedstad Bukarest og Donau (430,5 km) allerede påbegyndt i 1986. Projektet blev standset i 1990, da man var ca. 70 % færdig med jordarbejde og dæmninger, 40 % færdig med beskyttelse af bredder, og der kun var installeret en del af det hydrodynamiske udstyr. Siden da er der ikke foretaget vedligeholdelsesarbejde for at bevare disse investeringer, som har været udsat for natur- og menneskeskabte forringelser.	Afsluttet før 2025	900,00
	Olt (E 80-03)	Oltfloden, en biflod til Donau, skal ifølge planen gøres sejlbare op til Slatina.	Afsluttet før 2025	Ukendt
	Prut (E 80-07) km 407,0-0,0	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand)	Afsluttet før 2025	Endnu ikke fastlagt
	Begakanalen (E 80-01-02) km 65,6-109,6	Sejlrendedybde og -bredde samt slusekapacitet	Afsluttet før 2025	Endnu ikke fastlagt
	Donau (E 80) km 863,0-175,0	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand)	Afsluttet før 2025	160,00
	Donau (E 80) km 170,0-0,0	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand)	Afsluttet før 2025	143,00
	Kanalen mellem Donau og Sortehavet (E 80-14) km 64,4-0,0	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand), forstærkelse af bredder, renovering af sluser	Afsluttet før 2025	230,00
	Poarta Albă-Midia-Năvodari-kanalen (E 80-14-01) km 27,5 - 0,0	Sejlrendedybde og/eller -bredde (lavt vand), forstærkelse af bredder, renovering af sluser	Afsluttet før 2025	175,00
Rumænien i alt				1 608,00

Resumé

IV

Kommissionen mener, at valget af indre vandveje til transport afhænger af, om denne transportform relativt set kan konkurrere med vejtransport, og dermed af mange faktorer, herunder brændstofpriser, lønomkostninger og beskatning. Desuden påpeger Kommissionen, at politikmålet om at overflytte trafik fra vejtransport til transport ad indre vandveje er en vejledende, bred målsætning, hvis opfyldelse Kommissionen ikke er herre over alene, og som også bør betragtes i lyset af det reference-scenarie, ifølge hvilket der er risiko for, at vejtransportsektoren bliver fuldstændigt dominerende på godstransportområdet, hvis der ikke gøres en indsats. Desuden har transporten ad indre vandveje øget sin transportandel fra 2006, da NAIADES-programmet¹ blev vedtaget, til 2012. Samlet set har de indre vandveje stadig en stor ledig transportkapacitet, som ved bæredygtig udnyttelse kunne bidrage til at afbøde trængslen på vejene og samtidig nedbringe den samlede miljøvirkning.

V

Kommissionen mener, at de EU-finansierede projekter var i overensstemmelse med de respektive finansieringsprogrammernes målsætninger. Når der er mange flaskehalse at afhjælpe, er det uundgåeligt, at de omgivende flaskehalse i første omgang vil begrænse virkningen af disse første projekter. Men takket være forpligtelsen ifølge EU-retten til at gennemføre hovednettet inden 2030 mener Kommissionen, at der er udsigt til at fjerne de omgivende flaskehalse inden for en rimelig tidshorisont og med tiden øge virkningen af disse projekter.

¹ Læs mere om NAIADES-programmet i tekstboks 1.

VI

Kommissionen finder, at EU's strategier blev understøttet af en passende analyse. F.eks. blev hvidbogen ledsaget af en konsekvensanalyse, og NAIADES-programmet blev baseret på en undersøgelse af perspektiverne for sektoren for transport ad indre vandveje på mellemlang til lang sigt. EU's finansielle midler er blevet anvendt i overensstemmelse med prioriteterne i de respektive finansieringsprogrammer, og prioriteringen og koordineringen af medlemsstaternes tilgange til korridorer vil blive skærpet i den nye TEN-T-ramme. Vedligeholdelsen af floderne er for nylig blevet styrket i henhold til den nye TEN-T-ramme, og en vejledning i flodvedligeholdelse er under udarbejdelse i forbindelse med PLATINA II-projektet. Miljøhensynene er blevet tilgodeset gennem Kommissionens vejledning i transport ad indre vandveje og Natura 2000, som blev vedtaget i 2012.

VII — Anbefaling 1 a)

Kommissionen støtter denne anbefaling.

VII — Anbefaling 1 b)

Kommissionen accepterer denne anbefaling for TEN-T-finansieringsinstrumenters vedkommende og mener, at denne tilgang vil blive forbedret yderligere ved gennemførelsen af hovednetkorridoren som fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013. Den første forslagsindkaldelse i henhold til den nyoprettede Connecting Europe-facilitet er koncentreret om at fjerne flaskehalse og huller i hovednetkorridorerne. Det bør bemærkes, at medlemsstaterne inden 2030 skal have afhjulpet alle flaskehalse i hovednettet. Der er dermed udsigt til betydelige fordele for alle projekter, der omhandler disse flaskehalse.

Hvad angår de europæiske struktur- og investeringsfonde accepterer Kommissionen delvis denne anbefaling. I perioden 2014-2020 vil projekter om transport ad indre vandveje (IWT-projekter) skulle bidrage til det tematiske mål »Fremme af bæredygtig transport og afskaffelse af flaskehalsproblemer i vigtige netinfrastrukturer«. Desuden er det en forudsætning for udbetaling af midler, at der findes en transportstrategi med et afsnit om indre vandveje. Projektudvælgelsens decentrale karakter giver dog ikke Kommissionen mulighed for at foretage en prioritering af de projekter, som medlemsstaterne har udvalgt.

VII — Anbefaling 2 a)

Kommissionen accepterer denne anbefaling.

Kommissionen har allerede foretaget den første analyse af hver af hovednetkorridorerne (korridorundersøgelser) efter den nye TEN-T-forordnings ikrafttræden. Korridorundersøgelserne indeholder ikke blot transportmarkedsanalyser, men også en grundig analyse af hele korridoren, herunder infrastrukturens overholdelse af TEN-T-kravene. Analyserne vil blive målrettet yderligere i 2015/2016. For hver af TEN-T-korridorerne er der udnævnt en europæisk koordinator.

VII — Anbefaling 2 b)

Kommissionen accepterer denne anbefaling.

Hovednetkorridorerne er det primære redskab til gennemførelse af hovednettet inden den fastsatte tidsfrist. For alle ni hovednetkorridorer udarbejder den europæiske koordinator en arbejdsplan, som indeholder målsætningerne for korridorerne, herunder for transport ad indre vandveje, som fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013. Arbejdsplanerne vil blive sendt til medlemsstaterne til godkendelse. Disse fremsætter deres bemærkninger under hensyntagen til projekternes gennemførlighed og budgetmæssige begrænsninger.

Når de endelige arbejdsplaner er godkendt af medlemsstaterne, kan der aftales gennemførelsesafgørelser med dem.

VII — Anbefaling 2 c)

Kommissionen accepterer denne anbefaling.

For så vidt angår Donaubækkenet, er staterne langs Donau forpligtet til at rapportere regelmæssigt om flodens status og vedligeholdelse til Donau-kommissionen. På EU-plan findes der ikke sådanne forpligtelser.

Indledning

12

Kommissionen vil gerne tilføje, at også floder og kanaler med lavere niveau kan få støtte til opgradering til TEN-T-kravene.

Bemærkninger

Fælles svar på punkt 18 og 19

Kommissionen mener, at denne konklusion skyldes valget af 2001 som udgangspunkt for sammenligningen. Kommissionen påbegyndte først i 2006 en aktiv støtte til transport ad indre vandveje med vedtagelsen af NAIADES-programmet, og først derefter begyndte der at tilflyde IWT-projekter betydelige EU-midler.

21

Den løbende undersøgelse af korridorerne vil give et benchmark for fremtidens overvågning af fjernelsen af flaskehalse i transportinfrastrukturen til transport ad indre vandveje.

23 c)

Kommissionen bemærker, at projekterne var støt-teberettigede og i overensstemmelse med målsætningerne i de respektive programmer.

Tekstboks 5 — Tredje afsnit

Hvad angår det tyske projekt om fjernelse af flaskehalse på Donau besluttede de kompetente nationale og regionale myndigheder at vælge variant A trods færre fordele i besejlingshenseende. Beslutningen blev truffet af disse myndigheder alene uden samråd med Europa-Kommissionens tjenestegrene. I 2013 igangsatte de tyske og bayerske myndigheder en yderligere undersøgelse for at forbedre variant A-løsningen.

Tekstboks 5 — Fjerde afsnit

Efter undersøgelsen vedrørende forbedring af besejlingsforholdene på den ungarske del af Donau besluttede den ungarske regering ligeledes alene at standse arbejdet uden et samråd og uden at tage hensyn til undersøgelsens anbefalinger.

Fælles svar på punkt 26 og 27

Kommissionen erkender, at det var et problem, at tidligere TEN-T-projektforslag ikke var modne, og har truffet foranstaltninger til at forbedre situationen i den næste programmeringsperiode, sådan som det også kommer til udtryk i den nye tilgang i Connecting Europe-faciliteten. Kommissionens vejledning i transport ad indre vandveje og Natura 2000, som blev vedtaget i 2012, bør også bidrage til miljøhensynene.

Fælles svar på punkt 30 og 31

Formålet med at forbedre flodinfrastrukturen var naturligvis at øge de indre vandvejes tiltrækning på godstransportsektoren, selv om denne sammenhæng ikke udtrykkeligt fremgik af alle politik- og strategidokumenter. Men i meddelelsen om NAIADES II gøres der tydeligt rede for forbindelsen mellem udnyttelsen af potentialet for transport ad indre vandveje og forbedringen af infrastrukturen.

Desuden er der ikke et klart forhold mellem markedets efterspørgsel efter transport ad indre vandveje og fjernelsen af flaskehalse, idet efterspørgslen påvirkes af alt for mange faktorer ud over forbedring af infrastrukturen.

Kommissionen har påbegyndt en detaljeret analyse af de ni TEN-T-transportkorridorer, der er nævnt i forordningen om Connecting Europe-faciliteten, hvilket er det rette niveau at vurdere de indre vandvejes bidrag til de multimodale korridorer samt omkostninger og fordele ved forbedrede indre vandveje på.

Tekstboks 7

Hvidbøgerne indeholder politiske målsætninger, der ikke er juridisk bindende. Når det er muligt og hensigtsmæssigt, illustreres målsætninger med kvantitative mål. Men det er normalt ikke i Kommissionens magt alene at nå (ikke-bindende) politikmål af dette tidsmæssige og politiske omfang, da f.eks. befolkningstilvækst og -bevægelser, økonomisk udvikling, folks præferencer og forretningsbeslutninger alle spiller en rolle. At sætte mere specifikke mål (f.eks. i dette tilfælde kun mål for transport ad indre vandveje) ville ikke løse dette problem.

Kommissionen påpeger, at retningslinjerne fra 2013 udgør en grundlæggende ny tilgang med dannelsen af et hovednet og et samlet net, specifikke infrastrukturkrav til hele nettet, juridisk bindende frister for gennemførelsen og en tilgang med multimodale korridorer til at understøtte gennemførelsen. Ingen af disse elementer indgik i retningslinjerne fra 2010. I 2013 gik Kommissionen væk fra vejledende kvantitative mål — som EU's transportpolitik ikke kan sikre bliver nået — og over til juridisk bindende mål fastsat på EU-plan for de faktorer, der kan befordre overflytningen af transport til indre vandveje og jernbane.

33

Kommissionen er enig i betydningen af koordinerede og ensartede strategier for transport ad indre vandveje.

Dette er ånden i den nye TEN-T-forordning om oprettelsen af et net, der dækker hele EU. Redskaberne til gennemførelse af hovednettet — de multimodale hovednetkorridorer — med de europæiske koordinatore i spidsen har til formål at fremme enighed og samordning i gennemførelsen af hovednettet. Dette vil gøre det muligt at udnytte potentielle synergieffekter og komplementariteten mellem den indsats, der foregår i de forskellige medlemsstater og inden for de enkelte programmer.

35

Se Kommissionens svar på punkt 33.

Tekstboks 9 — Andet afsnit

Analysen af PLATINA-projektet har bidraget til identificeringen af prioriteterne i henhold til de nye forordninger om TEN-T og Connecting Europe-faciliteten, hvortil EU-midlerne er hævet betydeligt, navnlig når der også tages hensyn til finansielle instrumenter. Den nationale finansiering er ikke desto mindre stadig den vigtigste finansieringskilde, og medlemsstaterne har juridisk forpligtet sig til at gennemføre hovednettet og dermed også finansieringen heraf.

40 a)

Se Kommissionens svar på tekstboks 5.

40 b)

Efter Kommissionens mening er det normalt at gå videre med andre projekter i et program for at nå de ønskede mål, når der er problemer med at gennemføre et nøgleprojekt. Desuden mener Kommissionen, at de øvrige gennemførte projekter faktisk havde en virkning og forbedrede besejlingsforholdene i forskelligt omfang.

41 b)

Samhørighedspolitikken investeringer er rettet mod regioner, der er i nød og halter bagud i den økonomiske udvikling. Derfor er godstransportmålene blevet taget i betragtning i forhold til deres potentiale for regional udvikling.

42

De to prioriterede projekter nr. 18 og nr. 30 er udpeget i Europa-Parlamentets og Rådets retsakter. Kommissionen besluttede i 2007 at udnævne en europæisk koordinator.

Siden da har den europæiske koordinator fremlagt en årlig rapport til Parlamentet om fremskridt i årets løb med hensyn til at fjerne de omhandlede flaskehalse. Da hver flaskehals forhindrer gode besejlingsforhold, betragtes de alle som vigtige, og Kommissionen har støttet fremskridtene, når det har været politisk, teknisk og finansielt muligt.

Kommissionen koordinerede udarbejdelsen af en masterplan for genopbygning og vedligeholdelse af Donau («Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the river Danube and its navigable tributaries») i forbindelse med EU-strategien for Donauområdet. Dette dokument, der blev færdiggjort i oktober 2014, angiver alle flaskehalse og blev godkendt af ministrene i Donaustaterne. Opgaven er på dette stadium at prioritere flaskehalsene, så de mest akutte fjernes først.

43

Kommissionen påpeger, at identificeringen af hovednettet sker efter samme metode, som bruges til alle transportformer. Næsten alle vandveje af international betydning falder sammen med hovednettet, der er defineret efter denne metode. Derfor vil opprioriteringen af indre vandveje i TEN-T-hovednettet ske i forbindelse med gennemførelsen af nettet via arbejdsplanerne for korridorerne.

44

Se Kommissionens svar på punkt 41 b).

45

Alle floder og kanaler af international betydning i henhold til forordning (EU) nr. 1315/2013 har høj prioritet. Koordineringen af projektgennemførelsen sikres i forbindelse med TEN-T-korridorerne.

46

Kommissionen er enig i, at flodvedligeholdelse er afgørende for indlandsskibsfarten.

Spørgsmålet om »vedligeholdelse« af indre vandveje blev første gang rejst i NAIADES-programmet 2006. Før da anså man det for at være et anliggende under medlemsstaternes enekompetence. Desuden blev Donaustrategien indført med regionalpolitikken, og den har stærkt fokus på problemet med vedligeholdelse af sejlrenden.

Kommissionen vil gerne understrege, at vedligeholdelse påhviler den enkelte flodstat og i princippet ikke kan finansieres over EU-budgettet.

For så vidt angår Donaufloden fremmede Kommissionen transportministrenes undertegnelse af mødekonklusionerne vedrørende anvendelsen af masterplanen for genopbygning og vedligeholdelse.

Ifølge den nye TEN-T-forordning skal de indre vandvejes infrastruktur vedligeholdes ordentligt (artikel 15, stk. 3, litra b)), og der hjemles mulighed for støtte til indkøb af vedligeholdelsesudstyr.

47

Kommissionen mener, at det ville kræve et egentligt retsgrundlag at få sikkerhed for medlemsstaternes reelle vedligeholdelse, hvilket der ikke er taget højde for i den nye TEN-T-forordning.

Tekstboks 10 — Første afsnit

Siden det første møde, som Retten nævner, er der blevet afholdt endnu et møde blandt ministrene fra Donaustaterne i Bruxelles den 3. december 2014. Alle Donaustater var repræsenteret, såvel EU-medlemsstater som tredjelande. Alle undtagen Serbien (som har tilkendegivet, at de vil gøre det på et senere tidspunkt) og Ungarn underskrev mødekonklusionerne vedrørende koordineret vedligeholdelse og genopbygning.

49

Se svar på punkt 47.

Konklusioner og anbefalinger

50

Kommissionen mener, at strategiernes virkning er blevet holdt op mod vejledende, brede politikmål, som Kommissionen ikke alene kan sikre bliver nået. Hvidbogen fra 2001 indeholder da også kun politiske målsætninger, der ikke er juridisk bindende. Når det er muligt og hensigtsmæssigt, illustreres målsætninger med kvantitative mål. Men det er normalt ikke i Kommissionens magt alene at nå (ikke-bindende) politikmål af dette tidsmæssige og politiske omfang, da f.eks. befolkningstilvækst og -bevægelser, økonomisk udvikling, folks præferencer og forretningsbeslutninger alle spiller en rolle. Valget af indre vandveje til transport afhænger af, om denne transportform relativt set kan konkurrere med vejtransport, og dermed af mange faktorer, herunder brændstofpriser, lønomkostninger og beskatning.

I betragtning af udviklingen siden vedtagelsen af strategidokumenterne påpeger Kommissionen, at de overordnede fremskridt bør måles i forhold til referencescenarier. Som et referencescenarie blev der i hvidbogen fra 2001 peget på risikoen for, »at vejtransportsektoren bliver fuldstændigt dominerende på godstransportområdet« i EU i fremtiden, hvis der ikke gøres en indsats. På den baggrund kan de indre vandvejes stigende andel af godstransporten ses som en positiv udvikling.

Desuden ønsker Kommissionen at påpege, at de indre vandvejes samlede transportandel faktisk er steget siden 2006, som blev et vendepunkt i Kommissionens politik for indre vandveje med vedtagelsen af NAIADES-programmet og den øgede støtte til IWT-projekter fra TEN-T-programmet.

51

Kommissionen mener, at koordineringen blandt medlemsstaterne er afgørende for udviklingen af transporten ad indre vandveje. Derfor er der oprettet multimodale hovednetkorridorer gennem Connecting Europe-faciliteten i forbindelse med den nye TEN-T-forordning for at understøtte den koordinerede gennemførelse af TEN-T-hovednettet.

52

Indtil 2013 koncentrerede Kommissionen sin støtte om de projekter, der er vigtigst for transport ad indre vandveje såsom forbindelsen Seinen-Schelde eller forbedring af strækningen Straubing-Vilshofen på Donau.

Fra 2013 og frem vil den nye struktur på basis af hovednetkorridoren i henhold til forordning (EU) nr. 1315/2013 give mulighed for at lægge øget vægt på fordele ved korridorerne.

Se også Kommissionens svar på punkt 50.

Anbefaling 1 a)

Kommissionen støtter denne anbefaling.

Anbefaling 1 b)

Kommissionen accepterer denne anbefaling for TEN-T-finansieringsinstrumenters vedkommende og mener, at denne tilgang vil blive forbedret yderligere ved gennemførelsen af hovednetkorridoren som fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013. Den første forslagsindkaldelse i henhold til den nyoprettede Connecting Europe-facilitet er koncentreret om at fjerne flaskehalse og huller i hovednetkorridorerne. Det bør bemærkes, at medlemsstaterne inden 2030 skal have afhjulpet alle flaskehalse i hovednettet. Der er dermed udsigt til betydelige fordele for alle projekter, der omhandler disse flaskehalse.

Hvad angår de europæiske struktur- og investeringsfonde accepterer Kommissionen delvis denne anbefaling. I perioden 2014-2020 vil projekter om transport ad indre vandveje (IWT-projekter) skulle bidrage til det tematiske mål »Fremme af bæredygtig transport og afskaffelse af flaskehalsproblemer i vigtige netinfrastrukturer«. Desuden er det en forudsætning for udbetaling af midler, at der findes en transportstrategi med et afsnit om indre vandveje. Projektudvælgelsens decentrale karakter giver dog ikke Kommissionen mulighed for at foretage en prioritering af de projekter, som medlemsstaterne har udvalgt.

53

Kommissionen finder, at EU's strategier blev understøttet af en passende analyse, der blev foretaget på EU-plan. En analyse af hver enkelt korridor ligger uden for EU-strategidokumenternes afgrænsning. Desuden afhænger den potentielle rolle, som transport ad de indre vandveje kan spille for overflytningen af trafik mellem transportformerne, af alt for mange faktorer, der ligger uden for EU's transportpolitiske kontrol, til at der kan fastsættes kvantitative mål for trafikoverflytning til indre vandveje.

Kommissionen er enig i, at visse medlemsstater valgte en anderledes tilgang til transport ad de indre vandveje, hvilket er en af grundene til, at Kommissionen har foreslået en skærpet TEN-T-politik.

54

Koncentrationen om de prioriteter, som Kommissionen foreslog, var til dels virkningsløs på grund af medlemsstaternes manglende engagement.

I forbindelse med de nye TEN-T-retningslinjer har medlemsstaterne givet tilsagn om inden 2030 at gennemføre alle hovednet, herunder indre vandveje.

Den første forslagsindkaldelse i henhold til den nyoprettede Connecting Europe-facilitet hjemler mulighed for støtte til indkøb af vedligeholdelsesudstyr, om end vedligeholdelsen fortsat påhviler medlemsstaterne, som afholder udgifterne hertil over deres eget budget.

Anbefaling 2 a)

Kommissionen accepterer denne anbefaling.

Kommissionen har allerede foretaget den første analyse af hver af hovednetkorridorerne (korridorundersøgelser) efter den nye TEN-T-forordnings ikrafttræden. Korridorundersøgelserne indeholder ikke blot transportmarkedsanalyser, men også en grundig analyse af hele korridoren, herunder infrastrukturens overholdelse af TEN-T-kravene. Analyserne vil blive målrettet yderligere i 2015/2016. For hver af TEN-T-korridorerne er der udnævnt en europæisk koordinator.

Anbefaling 2 b)

Kommissionen accepterer denne anbefaling.

Hovednetkorridorerne er det primære redskab til gennemførelse af hovednettet inden den fastsatte tidsfrist. For alle ni hovednetkorridorer udarbejder den europæiske koordinator en arbejdsplan, som indeholder målsætningerne for korridorerne, herunder for transport ad indre vandveje, som fastsat i forordning (EU) nr. 1315/2013. Arbejdsplanerne vil blive sendt til medlemsstaterne til godkendelse. Disse fremsætter deres bemærkninger under hensyntagen til projekternes gennemførlighed og budgetmæssige begrænsninger.

Når de endelige arbejdsplaner er godkendt af medlemsstaterne, kan der aftales gennemførelsesafgørelser med dem.

Anbefaling 2 c)

Kommissionen accepterer denne anbefaling.

For så vidt angår Donaubækkenet, er staterne langs Donau forpligtet til at rapportere regelmæssigt om flodens status og vedligeholdelse til Donau-kommissionen. På EU-plan findes der ikke sådanne forpligtelser.

SÅDAN FÅR MAN FAT I PUBLIKATIONER FRA EU

Gratis publikationer:

- et eksemplar:
via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>)
- flere eksemplarer eller plakater/kort:
hos Den Europæiske Unions repræsentationer (http://ec.europa.eu/represent_da.htm)
hos delegationerne i ikke-EU-lande (http://eeas.europa.eu/delegations/index_da.htm)
ved at kontakte Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_da.htm)
eller ringe på 00 800 6 7 8 9 10 11 (frikaldsnummer fra overalt i EU) (*).

(*) Oplysningerne er gratis ligesom de fleste opkald (nogle operatører, telefonbokse eller hoteller kan dog kræve penge for opkaldet).

Betalingspublikationer:

- via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Transport ad indre vandveje er en af de tre vigtigste landtransportformer i Europa. Fartøjer til indlandssejls har en lastkapacitet svarende til hundredvis af lastvogne og kan derfor bidrage til at spare transportomkostninger, nedbringe emissioner og aflaste veje. Med henblik på denne beretning undersøgte Revisionsretten, om EU's strategier vedrørende transport ad indre vandveje var sammenhængende og baseret på relevante og omfattende analyser. Revisionsretten undersøgte endvidere, om de projekter, der blev medfinansieret af EU-budgettet, havde bidraget effektivt til at øge den andel af godstransporten, der foretages ad indre vandveje, og til at forbedre besejlingsforholdene.



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET



Publikationskontoret