

Opinia Komitetu Regionów – Pakiet NAIADES II

(2014/C 126/12)

I. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

Uwagi ogólne

1. **Z zadowoleniem przyjmuje** pakiet NAIADES II jako logiczną kontynuację programu NAIADES I, który był pierwszym zintegrowanym podejściem na szczeblu UE do rozwoju śródlądowego transportu wodnego. W pełni popiera wysiłki Komisji zmierzające do ożywienia sektora żeglugi śródlądowej i zwiększenia jego udziału w ogólnym transporcie, by wykorzystać cały jego potencjał.
2. **Popiera** nadanie przez Komisję priorytetowego znaczenia przejściu z transportu drogowego na transport kolejowy, żeglugę śródlądową i transport drogą morską, przy jednoczesnym położeniu nacisku na internalizację kosztów zewnętrznych wszystkich środków transportu.
3. **Opowiada się za** rozwojem sektora żeglugi śródlądowej i uważa, że umożliwi on rozwiązanie problemu zagęszczenia ruchu drogowego. **Uważa**, że ten środek transportu jest niezawodny, bezpieczny i zrównoważony z uwagi na jego potwierdzone bezpieczeństwo i wpływ na środowisko.
4. **Podkreśla** rolę władz lokalnych i regionalnych w planowaniu przestrzennym i w planowaniu działalności transportowej zważywszy, że skuteczne gospodarowanie gruntami może ułatwić łączenie działalności gospodarczej i przyczyniać się do tworzenia zintegrowanych klastrów, które zmniejszają potrzebę ruchu transportowego i uatrakcyjniają opcję transportu multimodalnego. Ponadto **uznaje** znaczenie infrastruktury transportowej dla regionalnego rozwoju gospodarczego i rolę portów śródlądowych jako ośrodków gospodarczych. **Uznaje** także wkład dróg wodnych w ograniczanie intensywności ruchu w portach morskich i w ramach innych systemów transportowych. **Pragnie zaznaczyć**, że władze lokalne i regionalne ponoszą istotne koszty rozwoju kluczowego mienia infrastrukturalnego i zarządzania nim oraz muszą odgrywać centralną rolę w wysiłkach na rzecz maksymalnego wykorzystywania zdolności przewozowej śródlądowych dróg wodnych.
5. **Zdaje sobie sprawę**, że w przeciwieństwie do innych dróg transportowych, śródlądowe drogi wodne nie tylko służą potrzebom transportowym, ale odgrywają ważną rolę w zaopatrzeniu w wodę, ochronie przeciwpowodziowej, produkcji energii, rekreacji i turystyce. Tworzą także ważne ekosystemy i spełniają określone funkcje w rolnictwie i akwakulturze. W związku z tym **zachęca** sektor śródlądowego transportu wodnego do utrzymania swej wiodącej pozycji jako przyjazny dla środowiska środek transportu i zachowania odpowiedniej równowagi między własnymi działaniami a innymi (czasem konkurencyjnymi) funkcjami dróg wodnych.
6. **Wspiera** interwencje publiczne mające na celu poprawę warunków działalności sektora i jego infrastruktury oraz efektów działalności środowiskowej, większą innowacyjność i integrację z łańcuchami logistycznymi. **Uważa**, że mimo iż sektor śródlądowego transportu wodnego działa na zliberalizowanym wewnętrznym rynku transportu, tego rodzaju inwestycje publiczne dadzą się uzasadnić z uwagi na istotny wpływ kryzysu gospodarczego na ten sektor i na generowane przez niego zwroty społeczno-ekonomiczne i środowiskowe.

Zasady pomocniczości i proporcjonalności

7. **Jest zdania**, że pakiet NAIADES II jest zgodny z zasadami pomocniczości i proporcjonalności.

Szczegółowe uwagi dotyczące komunikatu

8. **Zgadza się** z ogólną oceną Komisji dotyczącą sektora żeglugi śródlądowej: przewagą właścicieli-szyprów, rozproszeniem usług, osłabioną pozycją wobec innych podmiotów sektora transportu, utrzymującą się od dłuższego czasu stałą tendencją spadkową w ilości wykonywanych zadań transportowych w porównaniu z transportem drogowym, nadwyżkami zdolności przewozowej prowadzącymi do konkurencji cenowej, brakiem możliwości reinwestowania i wprowadzania innowacji, ograniczonym postępem w zmniejszaniu głównych dysproporcji w poziomie rozwoju infrastruktury i zagęszczenia ruchu i utratą konkurencyjności na skutek spowolnienia wzrostu gospodarczego w UE.

9. **Popiera** w związku z tym główne obszary interwencji w ramach programu NAIADES II podejmowane z myślą o tym, by sektor żeglugi śródlądowej stał się środkiem transportu wysokiej jakości: dobrze zarządzanym, wydajnym, bezpiecznym, zintegrowanym w łańcuchach transportu intermodalnego, z wysokiej jakości miejscami pracy zajmowanymi przez wykwalifikowanych pracowników oraz spełniającym wysokie standardy w zakresie ochrony środowiska. **Uważa**, że sektor żeglugi śródlądowej może wnieść znaczący wkład w europejską politykę transportową i musi być z nią wystarczająco zintegrowany.

10. **Sugeruje**, że potrzebne jest teraz pełne zaangażowanie państw członkowskich w realizację głównych celów, a także zaangażowanie sektora żeglugi śródlądowej w bardziej proaktywne i spójne podejście do przezwyciężenia niektórych podstawowych słabości sektora.

11. **Zdaje sobie sprawę** z niedoskonałości programu NAIADES I i **sugeruje**, że w celu zapewnienia większej skuteczności programu NAIADES II, Komisja Europejska powinna opracować jasno określony plan wdrażania, w razie potrzeby wykorzystując w tym celu środki dostępne w ramach platformy PLATINA⁽¹⁾. Plan ten powinien określać cele i etapy i cechować się spójniejszym podejściem do pozyskiwania środków finansowych i innych zasobów.

(a) *Wysokiej jakości infrastruktura*

12. **Ostrzega** przed postrzeganiem śródlądowego transportu wodnego w oderwaniu od innych rodzajów transportu. **Uważa**, że tworzenie większej ilości wzajemnych połączeń pomiędzy nim a innymi środkami transportu pomoże zwiększyć jego udział w rynku i przyczyni się do wzmocnienia całego sektora.

13. **Z zadowoleniem przyjmuje** włączenie śródlądowych dróg wodnych do sześciu z dziewięciu korytarzy sieci bazowej TEN-T i wyraża nadzieję, że sposób wdrażania tych korytarzy i struktury zarządzania nimi będą wystarczająco reprezentatywne dla wszystkich środków transportu oraz że potencjał i specyfika śródlądowego transportu wodnego zostaną należycie uwzględnione w ramach sieci TEN-T, co pozwoli odpowiednio zaradzić problemowi wąskich gardeł i brakujących połączeń.

14. **Ma nadzieję**, że podjęte długoterminowe zobowiązanie na rzecz tworzenia kompleksowej sieci bazowej jest krokiem w kierunku tworzenia stabilnych ram prawnych, które powinny pomóc w przyciągnięciu nowych inwestycji do sektora śródlądowego transportu wodnego.

15. **Zachęca** zainteresowane państwa członkowskie, by we współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi i innym zainteresowanymi stronami wywiązały się z podjętych zobowiązań i przedłożyły Komisji szczegółowe propozycje projektów śródlądowych dróg wodnych i portów. Umożliwi to wykorzystanie instrumentu „Łącząc Europę” i potencjalnego zwiększenia współfinansowania (do 40 %) przewidzianego na tego rodzaju projekty. **Uważa**, że zarówno inwestycje w infrastrukturę materialną, jak i w niematerialną, pomogą sektorowi zrealizować jego potencjał.

16. **Zachęca** w dalszym ciągu zainteresowane państwa członkowskie, aby przy opracowywaniu ramowych planów inwestycji i krajowych instrumentów planowania odpowiednio uwzględniały śródlądowy transport wodny i wprowadzały w życie podjęte już zobowiązania, tak aby wspierać kształtowanie i dalszy rozwój regionalnych ośrodków działalności gospodarczej.

17. **Podkreśla**, że wszędzie tam, gdzie to stosowne, należy zadbać o utrzymanie i modernizację mniejszych torów wodnych w celach nawigacyjnych, by zachować kompleksową sieć i zapewnić rentowność mniejszych operatorów sektora.

(b) *Wysoka jakość dzięki innowacyjności*

18. **Zdaje sobie sprawę** z braku kultury innowacyjności w sektorze żeglugi śródlądowej i z jego przyczyn i podziela pogląd Komisji, że sektor ten powinien wziąć większą odpowiedzialność za inicjatywy w zakresie badań, rozwoju i innowacji (BRI), określić przyszłe priorytety i w sposób bardziej proaktywny wykorzystywać możliwości.

19. **Sugeruje**, że władze lokalne i regionalne mogłyby przyczynić się do stosowania innowacji w sektorze poprzez wspieranie przystosowanych polityk w tym zakresie i ukierunkowane wykorzystywanie zasobów i instrumentów finansowych.

(c) *Sprawne funkcjonowanie rynku*

20. **Wspiera** wysiłki Komisji zmierzające do zmniejszenia rozproszenia uczestników rynku i zachęcające do synergii między nimi. Zdaje sobie sprawę, że niektóre przepisy dotyczące sektora żeglugi śródlądowej są stanowione na szczeblu regionalnym lub krajowym, i uważa, że, uwzględniając zasadę pomocniczości, Komisja będzie musiała wykazać się możliwie najdalej posuniętą elastycznością w procesie harmonizacji.

⁽¹⁾ PLATINA – platforma na rzecz wdrażania programu NAIADES, finansowana w ramach 7PR.

21. **Popiera** internalizację kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich środków transportu, ale zaznacza, że nie należy wykorzystywać tego do podnoszenia kosztów transportu. **Jest zdania**, że prawidłowe wyliczenie kosztów związanych z czynnikami zewnętrznymi umożliwi lepszą porównywalność każdego środka transportu i mogłoby doprowadzić do wykorzystywania bardziej przyjaznych środowisku środków transportu, zachęcić sektor do zajęcia się kwestią kosztów zewnętrznych i zwiększyć korzyści dla transportu wodnego.

22. **Uważa** z drugiej strony, że należy starannie rozważyć kwestię nakładania opłat z tytułu korzystania z nowej infrastruktury lub w celu utrzymania istniejącej infrastruktury, gdyż oznaczałoby to dodatkowe obciążenie finansowe śródlądowego transportu wodnego i wymagałoby także zajęcia się kwestią opłat nakładanych na innych użytkowników dróg wodnych.

23. **Odnotowuje** propozycję Komisji dotyczącą dokonania oceny przeszkód w dalszym rozwoju portów śródlądowych. Z zadowoleniem przyjąłby przeprowadzenie – przed wszczęciem procedur legislacyjnych – dalszych konsultacji w tej sprawie z zainteresowanymi władzami lokalnymi i regionalnymi.

d) *Poprawa jakości ochrony środowiska dzięki niskiemu poziomowi emisji*

24. **Popiera** wysiłki na rzecz ekologizacji floty i ograniczania zanieczyszczeń powietrza i podkreśla, że podejście to musi być neutralne technologicznie z punktu widzenia technologii silnika i wyboru paliw, a także mieć najlepszy stosunek kosztów i korzyści.

25. **Sugeruje** jednakże, że określenie możliwych korzyści w dziedzinie energii i ograniczania emisji dwutlenku węgla, jakie może przynieść ekologizacja floty, wymaga przeprowadzenia dokładnej oceny uwzględniającej wiek statku, pracę silnika, charakterystykę urządzeń ładunkowych danej jednostki, a także wzięcia pod uwagę dużej energochłonności związanej z dostarczaniem nowego silnika. W tym kontekście apeluje o poczynienie większych wysiłków w celu poprawy racjonalności gospodarczej i standaryzacji urządzeń służących do modernizacji, tak aby zmniejszyć koszty i emisję ze wszystkich statków.

26. **Jest zdania**, że brakuje obecnie zachęt, zarówno w postaci instrumentów prawnych, jak i środków finansowych, które umożliwiłyby sektorowi żeglugi śródlądowej skuteczne zajęcie się ograniczeniem emisji. Opowiada się w związku z tym za podejściem zintegrowanym, które przewiduje wykorzystanie wielu funduszy, takich jak LIFE+, TEN-T i „Horyzont 2020”, do ekologizacji floty śródlądowej. Z niecierpliwością oczekuje na ocenę skutków różnych rozważanych obecnie możliwości ograniczenia emisji ze statków, zarówno dużych, jak i małych, oraz statków nowych i już eksploatowanych, co umożliwiłoby zwalczanie zanieczyszczenia powietrza u źródła.

27. **Kwestionuje** przyjęte w dokumencie roboczym służb Komisji założenie, że LNG⁽²⁾ jest jedynym sposobem osiągnięcia odpowiedniej jakości powietrza. Kwestionuje także zakładaną rzekomą łatwość transferu rozwiązań technologicznych pomiędzy różne środki transportu w chwili, gdy nadal trwa debata na temat najwłaściwszego rozwiązania technologicznego, który umożliwiłby sektorowi spełnienie odpowiednich standardów. **Uważa**, że LNG jest obiecującą opcją, ale nie jedyną, a harmonogram jego wprowadzania nie wydaje się realistyczny.

28. **Zwraca uwagę**, że bez należytego zaangażowania samych zainteresowanych wspieranie rozwoju ekologicznego transportu śródlądowego może być utrudnione.

e) *Wykwalifikowana siła robocza i wysoka jakość miejsc pracy*

29. **Popiera** zaproponowane przez Komisję podejście polegające na podniesieniu umiejętności i kwalifikacji w sektorze, co powinno poprawić dostęp do zatrudnienia i mobilność, zwiększyć bezpieczeństwo, podnieść jakość miejsc pracy i stworzyć równe warunki działania.

f) *Integracja usług śródlądowego transportu wodnego w logistyczne łańcuchy multimodalne*

30. **Odnotowuje** potencjalną rolę władz lokalnych i regionalnych w lepszej integracji logistyki transportowej w żegludzie śródlądowej z planami zrównoważonej mobilności w miastach.

31. **Opowiada się** za zintegrowaniem odpowiednich przepływów informacji z innych sektorów transportu z usługami informacji rzecznej (RIS) tam, gdzie daje się to praktycznie uzasadnić. Uznaje, że chociaż nie zostały jeszcze rozwiązane kwestie: (a) dzielenia się informacjami, które mogą mieć charakter szczególnie chronionych informacji handlowych, i (b) obciążeń, jakie stwarzają dla operatorów inwestycje w inteligentne systemy transportowe, to jest zdania, że zmodyfikowane RIS mogą być cennym narzędziem zarządzania łańcuchem dostaw, optymalizacji przepływu towarów i ograniczania kosztów i emisji.

(²) Skroplony gaz ziemny (LNG).

32. **Z niecierpliwością oczekuje** wyników przeprowadzanej obecnie oceny RIS. Ma nadzieję, że Komisja będzie w stanie zaproponować zmiany do dyrektywy w sprawie RIS, gdyż uważa, że inteligentne systemy transportowe (ITS) są istotnym elementem ułatwiającym wprowadzanie skutecznego transportu intermodalnego, pomagającym zapewnić sprawne funkcjonowanie śródlądowych dróg wodnych i zmniejszającym obciążenia administracyjne, w tym złożone wymagania transgraniczne ustanowione między UE i państwami trzecimi.

Zarządzanie

33. **Popiera** zamiar zastosowania nowego podejścia do zarządzania sektorem żeglugi śródlądowej w celu rozwiązania problemu nakładania się przepisów prawnych i kompetencji. W tym kontekście z zadowoleniem przyjmuje podpisanie porozumienia administracyjnego między DG MOVE a Centralną Komisją Żeglugi na Renie (CCNR). Zapewni ono ramy wzmocnionej współpracy wspierającej rozwój sektora żeglugi śródlądowej. **Oczekuje z niecierpliwością** zawarcia podobnych porozumień z innymi komisjami rzecznyymi.

34. **Zachęca** jednostki żeglugi śródlądowej do zwiększenia koordynacji, by poprawić reprezentację tego sektora i przyjąć bezpośrednią odpowiedzialność za niektóre cele pakietu NAIADES II.

35. **Podkreśla** potencjał strategii UE na rzecz regionu Dunaju, jeśli chodzi o zintegrowany rozwój i zarządzanie dorzeczem. **Uważa**, że wdrożenie tej strategii mogłoby bardzo ulepszyć żeglugę transportową na Dunaju, która dysponuje istotnym potencjałem zwiększenia natężenia ruchu.

Finansowanie

36. **Odnotowuje**, że komunikat Komisji zawiera szereg odniesień do różnych unijnych programów finansowania (EFS, instrument „Łącząc Europę”, program „Horyzont 2020”), jednak wydaje się brakować w nim spójnego i systematycznego podejścia do wykorzystywania funduszy dla osiągnięcia wyznaczonych celów.

37. **Zwraca się** do Komisji o pilne opracowanie proponowanego dokumentu roboczego służb Komisji (SWD) w sprawie finansowania programu NAIADES. **Zaleca**, by oprócz identyfikacji i ilościowego określenia potrzeb inwestycyjnych sektora żeglugi śródlądowej zwrócić uwagę na zapewnienie jasnych wytycznych w sprawie dostępu do funduszy. Zaznacza, że dokument SWD byłby pożytecznym przyczynkiem do planu wdrażania (zaproponowanego w punkcie 11 powyżej).

38. **Jest zdania**, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne mogą wspierać kluczowe cele programu NAIADES, ale wyraża pewne obawy, że wskaźniki bazowe służące ocenie wyników tych funduszy, zwłaszcza EFRR i Funduszu Spójności, odnoszą się wyłącznie do infrastruktury drogowej i kolejowej. Wydaje się to zachęcać do inwestowania w te właśnie środki transportu kosztem śródlądowych dróg wodnych, które również oferują tego rodzaju możliwości.

39. **Odnotowuje** zawarte w komunikacie odniesienie do instrumentów finansowych i uważa, że istnieje pewna możliwość finansowania sektora żeglugi śródlądowej przez Europejski Bank Inwestycyjny.

Uwagi szczegółowe na temat wniosku dotyczącego rozporządzenia

40. **Popiera** argumenty przemawiające za zaproponowaną zmianą do rozporządzenia w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej. Wprowadzenie jej ułatwiłoby wykorzystywanie funduszu rezerwowego i przeznaczenie go na dodatkowe środki służące promowaniu żeglugi śródlądowej, zgodnie z celami programu NAIADES II.

Uwagi szczegółowe na temat wniosku dotyczącego dyrektywy

41. **Zgadza się** z celem proponowanej dyrektywy, jakim jest oddzielenie standardów technicznych od aspektów proceduralnych, co powinno uprościć proces aktualizacji tych standardów i zwiększyć przejrzystość sektora.

42. **Popiera** zaproponowane pragmatyczne i elastyczne podejście przewidujące złagodzenie wymagań lub częściowe stosowanie wymagań technicznych dotyczących określonych rejonów (państw członkowskich), w zależności od charakterystyki ich śródlądowych dróg wodnych.

II. ZALECANE POPRAWKI

Poprawka 1

COM(2013) 621 final

Motyw 2

Uzasadnienie

Motyw 2 rozporządzenia odnosi się do dostosowywania statków zgodnie z postępowaniem technicznym. Komitet Regionów pragnie dodać odniesienie do modernizacji z myślą o uczynieniu statków bardziej przyjaznymi dla środowiska, co jest jednym z głównych celów programu NAIADES II.

Poprawka 2

COM(2013) 621 final

Artykuł 1

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Artykuł 8 rozporządzenia (WE) nr 718/1999 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 8</p> <p>Nie naruszając przepisów art. 3 ust. 5, każde państwo członkowskie może przedsięwziąć środki mające na celu w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> — ułatwienie przewoźnikom śródlądowym opuszczania branży w celu wcześniejszego przejścia na emeryturę albo przekwalifikowania się do pracy w innej dziedzinie, — organizację szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania członków załogi odchodzących z sektora, — doskonalenie umiejętności w zakresie żeglugi śródlądowej w celu zapewnienia rozwoju i przyszłości branży, — zachęcanie właścicieli-szyprów do przystępowania do stowarzyszeń branżowych i wzmacnianie organizacji reprezentujących sektor śródlądowego transportu wodnego na szczeblu Unii, — zachęcanie do dostosowywania statków do postępu technicznego w celu polepszenia warunków pracy oraz zwiększenia bezpieczeństwa, — zachęcanie do modernizacji statków za pomocą rozwiązań innowacyjnych i ich dostosowywania do postępu technicznego w zakresie ochrony środowiska”. 	<p>Artykuł 8 rozporządzenia (WE) nr 718/1999 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 8</p> <p>Nie naruszając przepisów art. 3 ust. 5, każde państwo członkowskie może przedsięwziąć środki mające na celu w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> — ułatwienie przewoźnikom śródlądowym opuszczania branży w celu wcześniejszego przejścia na emeryturę albo przekwalifikowania się do pracy w innej dziedzinie, — organizację szkoleń zawodowych lub programów przekwalifikowania członków załogi odchodzących z sektora, — doskonalenie umiejętności w zakresie żeglugi śródlądowej w celu zapewnienia rozwoju i przyszłości branży, — wspieranie zachęcanie <u>wspieranie</u> zachęcanie <u>zachęcanie</u> właścicieli-szyprów do przystępowania w przystępowaniu <u>do przystępowania w przystępowaniu</u> do stowarzyszeń branżowych i wzmacnianie organizacji reprezentujących sektor śródlądowego transportu wodnego na szczeblu Unii, — propagowanie zachęcanie <u>propagowanie</u> do dostosowywania statków do postępu technicznego w celu polepszenia warunków pracy oraz zwiększenia bezpieczeństwa, — zachęcanie do modernizacji statków za pomocą rozwiązań innowacyjnych i ich dostosowywania do postępu technicznego w zakresie ochrony środowiska”. <p><u>Możliwe jest także podjęcie innych środków, jeśli są one zgodne z celami pakietu NAIADES i przyczyniają się do ich osiągnięcia.</u></p>

Uzasadnienie

Komitet Regionów pragnąłby, by fundusz rezerwy wykorzystywano w sposób proaktywny i by pomógł on w osiągnięciu celów określonych w pakiecie NAIADES. Uważa ponadto, że słowo „zachęcanie” jest zbyt ogólne i powinno zostać zastąpione mocniejszym sformułowaniem, by zapewnić bardziej proaktywne podejście ze strony państw członkowskich.

Bruksela, 31 stycznia 2014 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO