

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie pakietu „NAIADES II”, na który składają się trzy dokumenty: wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej

COM(2013) 621 final – 2013/0303 (COD)

wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

COM(2013) 622 final – 2013/0302 (COD)

komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego – NAIADES II”

COM(2013) 623 final

(2014/C 177/11)

Sprawozdawca: **Jan SIMONS**

Komisja, w dniu 10 września 2013 r., Rada, w dniu 7 i 31 października 2013 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 8 i 22 października 2013 r., postanowiły, zgodnie z art. 91 ust. 1 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

pakietu „NAIADES II”,

na który składają się trzy dokumenty:

wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej

COM(2013) 621 final – 2013/0303 (COD),

wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej wymagania techniczne mające zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

COM(2013) 622 final – 2013/0302 (COD),

komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego – NAIADES II” COM(2013) 623 final.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 18 grudnia 2013 r.

Na 495. sesji plenarnej w dniach 21–22 stycznia 2014 r. (posiedzenie z 21 stycznia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 140 do 2 – 10 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje i popiera działania proponowane przez Komisję w komunikacie oraz dwóch wnioskach legislacyjnych, pragnie jednak sformułować następujące zalecenia.

1.2 Jego zdaniem przyczyną faktu, iż nie udało się zwiększyć udziału żeglugi śródlądowej w całkowitej wielkości przewozów w UE, było zwłaszcza niewystarczające wsparcie polityczne i finansowe żeglugi śródlądowej w ubiegłych latach.

1.3 Komitet wzywa zatem Komisję do udostępnienia wystarczających środków finansowych (logicznie rzecz biorąc, Komitet oczekuje, że będzie to co najmniej 20 %) z budżetu programu „Łącząc Europę” oraz z określonych części programu „Horyzont 2020”, w szczególności dotyczących innowacji, na śródlądowe drogi wodne i sektor żeglugi śródlądowej, tak by zrealizować cele programu Komisji. Ponadto Komisja powinna wspierać państwa członkowskie w utrzymywaniu i rozwijaniu infrastruktury i je do tego zachęcać. Należy też opracować nowe mechanizmy finansowania.

1.4 Zważywszy na istotne znaczenie infrastruktury dla realizacji celów Komisji, Komitet wzywa państwa członkowskie, by wywiązały się ze swoich zadań w tej dziedzinie. W tym względzie zwraca uwagę m.in. na strategię na rzecz regionu Dunaju z 2010 r., mającą na celu stymulowanie rozwoju krajów naddunajskich, i na podpisaną w jej następstwie w czerwcu 2012 r. deklarację.

1.5 Komitet popiera strategię na rzecz regionu Dunaju, jednak stwierdza, że zarówno ją, jak i podpisaną w 2012 r. deklarację realizowano dotychczas w niedostatecznym stopniu. Wnosi zatem, by Komisja powołała grupę roboczą, która będzie monitorować przestrzeganie zobowiązań podjętych w ramach strategii i deklaracji.

1.6 Komitet zdecydowanie popiera dokument roboczy służb Komisji na temat programu NAIADES w odniesieniu do wdrażania środków ekologizacji na poziomie sektorowym. Także w tym przypadku apeluje o udostępnienie wystarczających środków finansowych, aby skorygować utracone szanse związane z programem NAIADES I.

1.7 Odsyłając do swoich wcześniejszych opinii w sprawie zabezpieczenia społecznego w sektorze, Komitet wzywa wszystkie zainteresowane podmioty do rozwijania dalszych inicjatyw w tym zakresie. Zamierzona, oparta na dialogu społecznym harmonizacja profili zawodowych i koordynacja kwalifikacji zawodowych na poziomie europejskim odgrywają w tym zakresie pierwszoplanową rolę, a Komisja nada im konkretne kształty w ścisłej współpracy z komisjami rzecznyymi, zwłaszcza z Centralną Komisją Żeglugi na Renie.

1.8 Komitet za istotny postęp uważa propozycje dotyczące współpracy instytucjonalnej między Unią Europejską a komisjami dla poszczególnych rzek. Wzywa odpowiednie instytucje, by zadbały o ścisłe dostosowanie różnych systemów prawnych i w ten sposób zapewniły zamierzoną harmonizację.

2. Wprowadzenie

2.1 Żegluga śródlądowa przewozi rocznie ok. 500 mln ton ładunków, co odpowiada 25 mln samochodów ciężarowych i 140 mld tonokilometrów pracy przewozowej. Jednocześnie odgrywa ważną rolę w dziedzinie transportu pasażerskiego, zarówno jeśli chodzi o turystykę (statki wycieczkowe i rejsy jednodniowe), jak i w coraz większym stopniu transport miejski i lokalny (np. promy).

2.2 Tradycyjny rynek transportu, taki jak transport towarów masowych na duże odległości, rozszerzają nowe innowacyjne usługi, w których żegluga na krótkie odległości odgrywa coraz ważniejszą rolę.

2.3 Korzyści skali i efektywność energetyczna sprawiają, że żegluga śródlądowa odznacza się najniższymi kosztami zewnętrznymi w zakresie emisji CO₂, hałasu, wypadków i zatorów. Ze względu na najwyższe na całym świecie normy bezpieczeństwa ten rodzaj transportu jest największym przewoźnikiem towarów niebezpiecznych w Europie.

2.4 W sektorze żeglugi śródlądowej pracuje około 44 tys. ludzi, a w sposób pośredni wiąże się z nim około 12 tys. miejsc pracy. Sektor ten boryka się z niedoborami wykwalifikowanego personelu i w związku z tym oferuje szukającym pracy szanse na rynku pracy. Dzięki nowym programom szkoleniowym i perspektywom kariery żegluga śródlądowa oferuje młodym ludziom ciekawe miejsca pracy.

2.5 Żegluga śródlądowa działa na w pełni zliberalizowanym rynku, ale od 2008 r. cierpi z powodu skutków kryzysu gospodarczego. Ze względu na recesję gospodarczą wielkość przewozów w ostatnich latach zmalała, co doprowadziło do nadmiernej zdolności przewozowej w wodnym transporcie śródlądowym i, co za tym idzie, niskich cen przewozów. Różnorodne badania wskazują na to, że sytuacja poprawi się dopiero za kilka lat.

2.6 Rozbudowana europejska sieć śródlądowych dróg wodnych obejmuje ok. 37 000 km rzek i kanałów i może przyjąć jeszcze większe natężenie ruchu. Wymaga to jednak dobrego utrzymania sieci dróg wodnych. Także w trakcie realizacji programu NAIADES I (lata 2006–2014), przede wszystkim z powodu cięć w budżetach krajowych, śródlądowe drogi wodne były w niedostatecznym stopniu konserwowane i nie uzupełniono brakujących odcinków. Ponadto długie i powolne procedury oraz niepotrzebne obciążenia administracyjne utrudniały realizację projektów infrastrukturalnych dotyczących dróg wodnych.

3. Treść komunikatu

3.1 Dnia 10 września 2013 r. Komisja opublikowała komunikat „W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego – NAIADES II”. Stwierdziła, że poprzedni program NAIADES I stworzył dynamikę działań, lecz gospodarcze i ekologiczne perspektywy żeglugi śródlądowej pogarszają się, a w zakresie ulepszenia infrastruktury praktycznie nie odnotowano postępów. Co więcej sektor ten znajduje się w sytuacji kryzysu gospodarczego, czego wynikiem jest nadmierna zdolność przewozowa.

3.2 Szanse i wyzwania, przed jakimi stoi ten rodzaj transportu, skłoniły Komisję do podjęcia decyzji o kontynuowaniu programu na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej. Dzięki programowi NAIADES II Komisja chce wywołać w długim okresie przemiany strukturalne w sektorze żeglugi śródlądowej bez ingerowania w funkcjonowanie wolnego rynku.

3.3 W programie NAIADES zaproponowano konkretne działania w następujących dziedzinach:

- infrastruktura wysokiej jakości, przez co rozumie się także lepsze połączenia i integrację żeglugi śródlądowej z innymi rodzajami transportu; istotną rolę łączników odgrywają tu porty (morskie i śródlądowe);
- innowacje;
- dobrze funkcjonujący rynek;
- mniejsze obciążenie środowiska dzięki ograniczeniu emisji;
- wykwalifikowana siła robocza i miejsca pracy wysokiej jakości;
- włączenie żeglugi śródlądowej do multimodalnych łańcuchów logistycznych.

3.4 Programowi NAIADES towarzyszą dwa wnioski ustawodawcze – jeden ustanawiający wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, a drugi dotyczący dostosowania zdolności przewozowych w żegludze śródlądowej. Obydwa instrumenty obowiązują już od dawna w żegludze śródlądowej. Celem nowych wniosków Komisji jest modernizacja tych instrumentów prawnych. Częścią komunikatu jest także rozszerzony dokument roboczy służb Komisji na temat ekologizacji floty.

3.4.1 Wniosek Komisji dotyczący nowej dyrektywy technicznej zastępującej dyrektywę 2006/87 ma na celu lepszą koordynację między różnymi organami regulacyjnymi i przewiduje mechanizm ułatwiający tę koordynację. Stanowi on pierwszy konkretny przejaw zamierzonej współpracy instytucjonalnej na poziomie regulacyjnym.

3.4.2 Wniosek Komisji zmieniający rozporządzenie 718/1999 w sprawie zdolności przewozowych przewiduje zwiększenie możliwości inwestowania środków z funduszy rezerwowych przez organizacje reprezentatywne w żeglugę śródlądową, zwłaszcza na cele ekologiczne. Ten wniosek wpisuje się w ramy całego pakietu proponowanych przepisów.

3.5 We wniosku wskazano różne podmioty odpowiedzialne za realizację działań określonych w komunikacie. Tworzenie infrastruktury wysokiej jakości wchodzi w zakres odpowiedzialności UE i państw członkowskich. Podobnie jest w przypadku tworzenia lepszych ram prawnych, które mają zapewnić równe warunki konkurencji na rynku wewnętrznym. Odpowiedzialność za przejrzystość rynku i innowacje ponosi sektor żeglugi.

3.6 Komunikat dotyczy także poprawy zarządzania. Ze względów historycznych żegluga śródlądowa podlega różnym systemom prawnym. Zasadę swobody żeglugi na wielkich europejskich rzekach zapisano w międzynarodowych traktatach i wynikającym z nich prawodawstwie. Ponadto UE także posiada kompetencje w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Aby rozwiązać problem pokrywających się kompetencji i działań, Komisja proponuje nowe podejście. Zakłada ono ścisłą współpracę z Centralną Komisją Żeglugi na Renie. Z myślą o tej współpracy podpisano odpowiednie porozumienie.

3.7 Na NAIADES II nie przeznaczono oddzielnego budżetu służącego finansowaniu proponowanych rozwiązań. W komunikacie na poziomie UE odesłano w związku z tym do instrumentu „Łącząc Europę”, jeśli chodzi o środki dotyczące infrastruktury, a jeśli chodzi o finansowanie badań, rozwoju i innowacji – do programu „Horyzont 2020”. Ponadto te dwa instrumenty mają zapewniać wsparcie finansowe dla towarzyszących rozwiązań politycznych i ekologizacji floty.

3.8 Komisja chce podnieść poziom ambicji w zakresie promowania żeglugi śródlądowej, koncentrując się na dziedzinach o największej wartości dodanej. Oczekuje ponadto, że państwa członkowskie i sam sektor żeglugi wniosą swój wkład w działania.

4. Uwagi ogólne

4.1 Komitet zdecydowanie popiera lepsze wykorzystanie możliwości wiążących się z żeglugą śródlądową, zwłaszcza z uwagi na znaczne korzyści, jakie oferuje ten rodzaj transportu w zakresie usług przewozowych, zrównoważonego rozwoju i kosztów zewnętrznych. Znaczenie i potencjał żeglugi śródlądowej oferują spore możliwości zarówno w transporcie towarów, jak i w transporcie pasażerskim. Poza branżą rejsów wycieczkowych rolę transportu wodnego coraz bardziej uznaje się w gęsto zaludnionych obszarach miejskich, na których prowadzone są przewozy promowe.

4.2 Komitet zgadza się z uwagami Komisji dotyczącymi zbyt słabego wykorzystania żeglugi śródlądowej i popiera starania Komisji o zwiększenie udziału tego sektora w całym transporcie. Dążąc do lepszej integracji żeglugi śródlądowej i stworzenia odpowiednich do tego warunków ramowych, Komisja nie zwraca jednak dostatecznej uwagi na znaczenie konkretnego finansowego wsparcia programu. Komitet stwierdza, że NAIADES II to nowy ambitny plan, lecz jak dotąd nie ma wystarczającej jasności w kwestii jego finansowania. Komitet oczekuje więc z zainteresowaniem na dokument roboczy służb Komisji na temat finansowania programu i wzywa Komisję do uwzględnienia uprzednich niedociągnięć.

4.3 W bilansie sporządzonym przez Komisję podczas śródkresowego przeglądu NAIADES I stwierdzono, że program ten był bodźcem dla działań i zwiększył świadomość potencjału tego sektora, zwłaszcza wśród decydentów politycznych szczebla krajowego.

4.4 Ponadto doświadczenia związane z NAIADES I i najnowszymi wytycznymi dla TEN-T pokazują, że państwa członkowskie, podpisując się pod celami komunikatu, powinny zaciągnąć pewne zobowiązania. Komitet apeluje zatem do Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji, by wprowadziły jasne i konkretne zapisy dotyczące.

4.5 Dla Komitetu jest jasne, że wspieranie żeglugi śródlądowej wymaga ścisłej współpracy między Komisją Europejską a komisjami rzecznyymi. Komitet popiera te propozycje i zwraca w tym kontekście uwagę na ważną rolę Centralnej Komisji Żeglugi na Renie, jeśli chodzi o rozwój żeglugi śródlądowej i wysokich norm technicznych i norm bezpieczeństwa.

4.6 Komitet zauważa, że infrastruktura ma duże znaczenie dla realizacji celów Komisji. Aby promować lepszą integrację żeglugi śródlądowej i zagwarantować jej niezawodność, niezbędna jest dobrze utrzymana sieć dróg wodnych bez wąskich gardeł i brakujących połączeń. Komitet wzywa państwa członkowskie, by wywiązały się ze swoich zadań w tej dziedzinie.

4.7 Z uwagi na ograniczony budżet instrumentu „Łącząc Europę” Komitet oczekuje, że Komisja umożliwi przeznaczenie co najmniej 20 % dostępnych środków na śródlądowe drogi wodne oraz wesprze i zmotywuje państwa członkowskie, by konserwowały i rozbudowywały tę infrastrukturę. W przeciwieństwie do infrastruktury samochodowej i do kolei drogi żeglowne w Europie oferują jeszcze wystarczający potencjał do przyjęcia wielokrotności obecnie przewożonych ładunków, tak że inwestycje w drogi wodne mogą przynieść maksymalny zwrot z inwestycji.

4.8 Komitet przyjął do wiadomości zamiar rozpoczęcia konsultacji w sprawie opłat za infrastrukturę, aby doprowadzić do internalizacji kosztów zewnętrznych w żegludzie śródlądowej. Komitet zwraca uwagę, że kwestią internalizacji kosztów zewnętrznych w żegludzie śródlądowej należy zajmować się z ogromną rozważą i że instrument ten należy stosować tylko w celu zwiększenia wielkości transportu wodnego drogą śródlądową oraz poprawy jego konkurencyjności.

4.9 Celem NAIADES II jest między innymi zwiększenie atrakcyjności sektora na rynku pracy i utworzenie wysokiej jakości miejsc pracy oraz pobudzenie mobilności zawodowej. Do tego mają zmierzać starania na rzecz harmonizacji profili zawodowych i koordynacji kwalifikacji zawodowych na poziomie europejskim. Może to się przyczynić do rozwiązania problemu niedoboru wykwalifikowanych pracowników w żegludzie śródlądowej.

4.10 Jeśli chodzi o zabezpieczenie społeczne, Komitet odsyła do swojej opinii z 2005 r. (TEN/200), w której wzywał do ustalenia wspólnotowej polityki społecznej w żegludze śródlądowej. W ubiegłych latach prowadzono w tej dziedzinie intensywne działania w ramach dialogu społecznego. Doprowadziło to obecnie do opracowania szczegółowego uregulowania w dziedzinie czasu pracy w żegludze śródlądowej, w którego sprawie partnerzy społeczni podpisali porozumienie. Komitet zachęca do dalszych inicjatyw w ramach dialogu społecznego, które zwiększyłyby atrakcyjność tych zawodów.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 Jeśli chodzi o nowe wytyczne dla TEN-T, Komitet wzywa Komisję, by podczas wdrażania nowego podejścia opartego na korytarzach multimodalnych zadbać o mocną pozycję śródlądowych dróg wodnych. W planach dotyczących korytarzy multimodalnych trzeba mieć na uwadze wystarczające uwzględnienie wszystkich rodzajów transportu. Podczas realizacji tych planów ważną rolę powinien odgrywać sektor żeglugi śródlądowej.

5.2 Komitet uważa za bardzo istotne, by wszystkie śródlądowe drogi wodne klasy IV i wyższych zostały ujęte w sieci bazowej TEN-T. Tym samym państwa członkowskie zobowiązałyby się do zagwarantowania utrzymania i poprawy tych dróg wodnych oraz do udzielenia wszelkiego wsparcia w celu usunięcia wąskich gardeł, tak by w pełni korzystać z rezerw przepustowości europejskich śródlądowych dróg wodnych. Komitet pragnie zwrócić uwagę na rzeki dysponujące jeszcze dużymi możliwościami przyjęcia natężenia transportu, takie jak Dunaj i Łaba. Wzywa państwa członkowskie do zlikwidowania z pomocą Komisji wąskich gardeł na tych rzekach i do niezwłocznego podjęcia działań na rzecz uzupełnienia brakujących ogniw, takich jak połączenie między Sekwaną a Skaldą.

5.3 Dunaj odgrywa szczególną rolę w kontekście rozwoju transportu w krajach Środkowej i Wschodniej Europy. Komisja uznała to w przyjętej w 2010 r. strategii dla regionu Dunaju, której celem jest stymulowanie rozwoju krajów naddunajskich. Transport na Dunaju stanowi jeden z filarów tej strategii, a jego celem jest przyczynienie się do rozwoju żeglugi śródlądowej na tej ważnej rzece. W następstwie tej inicjatywy kraje naddunajskie (niestety prócz jednego) podpisały w czerwcu 2012 r. deklarację, w której zobowiązują się do przestrzegania odpowiednich norm w utrzymaniu Dunaju, by zapobiec zablokowaniu żeglugi w przyszłości z powodu niewystarczającej głębokości rzeki.

5.4 Komitet popiera tę strategię Komisji, jednak stwierdza, że jak dotąd jej realizacji ani deklaracji podpisanej w 2012 r. nie nadano dostatecznie konkretnych kształtów. Wzywa zatem Komisję do powołania grupy roboczej, która nadzorowałaby przestrzeganie ustaleń zawartych w strategii i w deklaracji oraz w pełni rozwiązałaby stwierdzone problemy, tak by nic nie zagrażało planowanemu rozwojowi żeglugi w tym ważnym korytarzu.

5.5 Komisja stwierdza, że w dziedzinie innowacji żegluga śródlądowa pozostaje w tyle za innymi rodzajami transportu. Wynika to między innymi z długiej żywotności środków produkcji. Ponadto w sektorze tym nie ma wystarczającej kultury innowacyjności. Komisja wzywa sektor do przejścia wiodącej roli w tej dziedzinie i do opracowania polityki dotyczącej innowacji.

5.6 Komitet zgadza się z tymi obserwacjami, ale zwraca przy tym uwagę, iż długa żywotność sprzętu w żegludze śródlądowej i wysokie nakłady inwestycyjne sprawiają, że innowacje w tym sektorze są wolniej wprowadzane. Ze względu na wysokie koszty inwestycji trzeba stymulować innowacje za pośrednictwem wystarczających zachęt finansowych i gospodarczych oraz poprzez wspieranie dostępu do finansowania, czego jednak nie przewidziano w wystarczającym stopniu w omawianym programie.

5.7 Komitet zwraca uwagę na to, że sam sektor w związku z wprowadzeniem statków napędzanych LNG zrealizował już bardzo ambitne zamierzenia służące innowacji. Komitet wzywa właściwe organy, by możliwie szybko stworzyły ramy prawne dotyczące tej kwestii oraz dostaw paliw alternatywnych i rozwinęły infrastrukturę umożliwiającą szerokie wdrożenie tego innowacyjnego rozwiązania i jego dalszą stymulację.

5.8 Komunikatowi towarzyszy dokument roboczy służb Komisji na temat ekologizacji floty. Komisja przedstawia w nim różne scenariusze, jak osiągnąć ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza. Komitet podkreśla, że żegluga śródlądowa powoduje znacznie niższe emisje CO₂ niż transport drogowy i kolejowy, o czym jednak nie wspomina się w tym dokumencie.

5.9 Ponieważ uwaga koncentruje się na innych niż CO₂ substancjach zanieczyszczających powietrze, Komisja dochodzi do wniosku, że żegluga śródlądowa może stać się największym źródłem zanieczyszczeń. Komitet stwierdza w tym względzie, że opracowując przyszłe normy emisji, należy zapobiec zakłóceniom konkurencji i uwzględnić odpowiednią ofertę właściwych silników dla sektora żeglugi śródlądowej.

5.10 Komitet jest zdania, że Komisja może odgrywać ważną rolę w zachęcaniu sektora do innowacji i ekologizacji oraz że powinna oferować znaczne wsparcie finansowe. Zważywszy na społeczne korzyści, jakie wynikają z poprawy oddziaływania żeglugi śródlądowej na środowisko, uzasadnione jest udzielanie na to wsparcia ze środków europejskich i krajowych. Wsparcie to może zadziałać jak silny katalizator.

5.11 Komitet wzywa zatem Komisję, by po ustaleniu wieloletniego budżetu Unii Europejskiej wykorzystwała wszystkie możliwości, aby udostępnić środki z instrumentu „Łącząc Europę” i programu „Horyzont 2020” na wdrożenie rozwiązań ekologizacyjnych na statkach i inne środki przewidziane we wniosku dotyczącym NAIADES.

5.12 Ponadto Komitet wzywa sektor, by dla poprawy swego wizerunku wykorzystał też dostępne środki z funduszy rezerwowych na cele ekologizacji. Możliwość taka powstanie dzięki proponowanemu dostosowaniu zdolności przewozowych, które jest częścią pakietu NAIADES II.

5.13 Profesjonalizacja i ściślejsza współpraca w obrębie sektora oraz między nim a innymi branżami stanowią z pewnością przyczynek do strukturalnej poprawy jego pozycji gospodarczej, zważywszy że niedawno kryzys gospodarczy w żegludze śródlądowej ponownie doprowadził do powstania systemowych nadmiernych zdolności w sektorze.

Bruksela, 21 stycznia 2014 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE
