



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 17.1.2006  
COM(2006) 6 końcowy

**KOMUNIKAT KOMISJI**

**W SPRAWIE PROMOCJI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

**„NAIADES”**

**Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej**

{SEC(2006) 34}

**KOMUNIKAT KOMISJI**  
**W SPRAWIE PROMOCJI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

**„NAIADES”**

**Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej**

**I. WPROWADZENIE**

W europejskim systemie transportu towarowego istnieje wiele możliwości wprowadzenia ulepszeń. Problemy związane z zatorami, zdolnościami przewozowymi oraz opóźnieniami wpływają niekorzystnie na mobilność oraz konkurencyjność gospodarczą, a dodatkowo są szkodliwe dla środowiska naturalnego oraz obniżają jakość życia. UE zobowiązała się do realizacji celu, jakim jest przejście na mniej energochłonne, czystsze oraz bezpieczniejsze formy transportu. Żegluga śródlądowa nasuwa się jako najbardziej oczywiste rozwiązanie, które może odegrać niepoślednią rolę w realizacji tych celów.

Należy podjąć konkretne działania, aby w pełni wykorzystać potencjał rynkowy w zakresie żeglugi śródlądowej oraz uatrakcyjnić jej użytkowanie. Uwzględniając fakt, że żegluga śródlądowa często stanowi formę transportu transgranicznego, konieczne są działania zarówno na poziomie krajowym jak i wspólnotowym.

Niniejszy komunikat określa zintegrowany program działań. Z myślą o realizacji określonych tutaj celów, Komisja Europejska zachęca państwa członkowskie do aktywnego uczestnictwa w procesie wdrażania programu działań.

**II. MOTYWACJA**

*Przywracanie równowagi w transporcie towarowym*

Biała Księga Komisji „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów” określa szereg celów związanych z zapewnieniem konkurencyjności oraz zrównoważonej mobilności do roku 2010. Istotę tych celów podkreśla także Strategia Lizbońska, która dotyczy wzrostu gospodarczego oraz tworzenia miejsc pracy, jak również szczyt Rady w Gothenburgu (2001 r.) w sprawie strategii trwałego rozwoju.

W obliczu wzrostu handlu zagranicznego oraz poszerzenia UE o kraje Europy Środkowej i Wschodniej, można spodziewać się, że do 2015 r. transport towarowy w Europie wzrośnie o jedną trzecią. Obecny schemat rozwoju transportu oparty głównie na transporcie drogowym jest synonimem zatorów drogowych i zanieczyszczenia środowiska, i może skutkować podwojeniem kosztów, które do 2010 r. mogą osiągnąć wartość 1% rocznego europejskiego PKB.

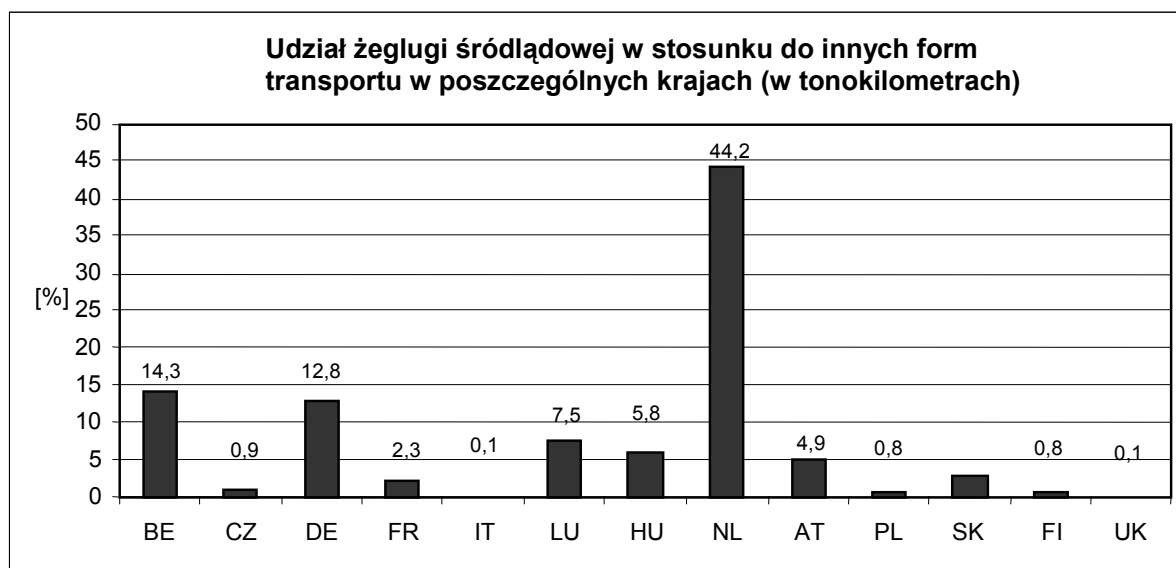
Wraz z transportem kolejowym oraz transportem morskim bliskiego zasięgu, żegluga śródlądowa może przyczynić się do zrównoważenia systemu transportowego, zgodnie z zaleceniami Białej Księgi W kontekście liberalizacji rynku żeglugi śródlądowej Komisja Europejska działa na rzecz wspierania oraz wzmacniania konkurencyjności żeglugi

śródlądowej, w szczególności poprzez poprawę stanu jej integracji z multimodalnymi łańcuchami dostaw.

### *Możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej*

Żegluga śródlądowa cieszy się tradycyjnie dużym powodzeniem w zakresie transportu towarów masowych na długich dystansach. W ostatnim dwudziestoleciu żegluga śródlądowa z powodzeniem zdobywała nowe rynki, takie jak transport śródlądowy kontenerów morskich, który odnotował roczny wzrost na poziomie dwucyfrowym. Jej wejście w obszar towarowego transportu kontynentalnego oraz ruchu na krótkich dystansach otwiera możliwości w zakresie nowych rozwiązań dystrybucyjnych, lepiej dostosowanych do nowoczesnych wymogów logistycznych.

W niektórych regionach żegluga śródlądowa zdobyła już przeszło 40% udziału w rynku transportowym (np. na obszarach zlewisk dużych portów morskich). Ponadto, w latach 1997 - 2004 osiągnięto imponujące wskaźniki wzrostu w przewozach towarowych (w tonokilometrach) w Belgii powyżej 50%, a we Francji ponad 35%. Obecnie branża posiada ponad 12 500 statków, co odpowiada zdolności załadunkowej 440 000 ciężarówek. Żegluga śródlądowa ma najlepsze wskaźniki w odniesieniu do kosztów zewnętrznych, w szczególności jeśli chodzi o zanieczyszczenie środowiska i bezpieczeństwo (2 ½ raza lepsze niż transport drogowy), oraz ogromny potencjał jeśli chodzi o jej wykorzystanie. W tej chwili wykorzystuje się jedynie 10 % potencjału na Dunaju. Udział modalny wynosi 6 %, podczas gdy w Stanach Zjednoczonych żegluga tylko na Mississippi stanowi 12 % udziału modalnego w USA.



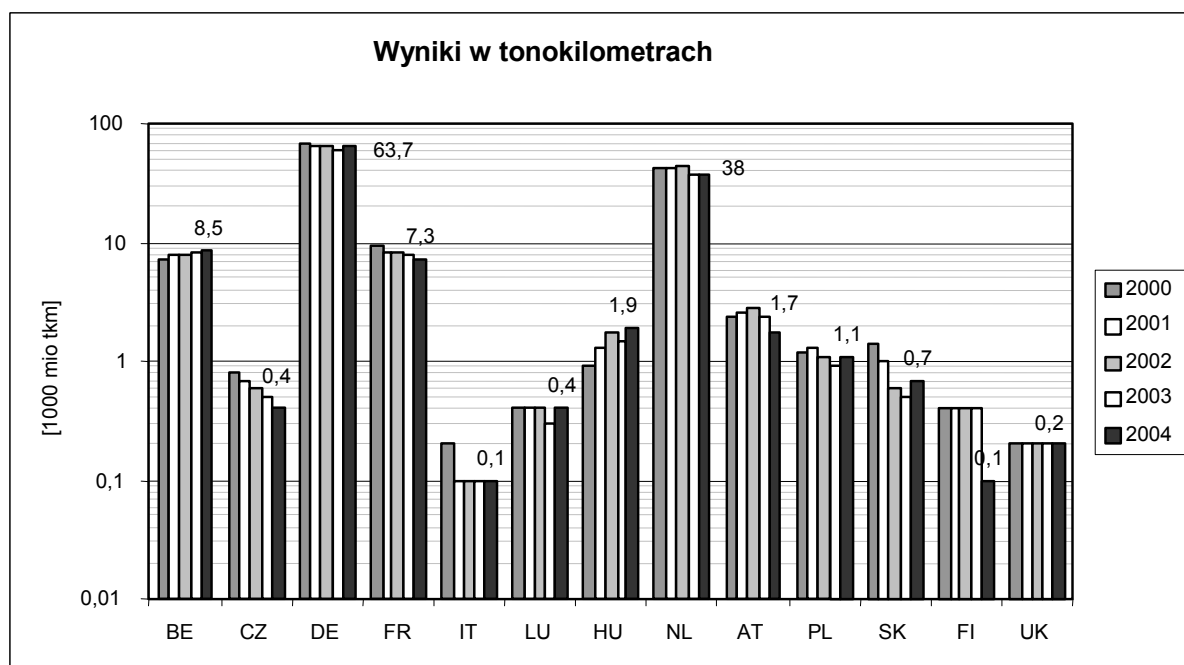
### *Wkład na rzecz trwałego i zrównoważonego wzrostu gospodarczego*

Wzrost przewozów żeglugą śródlądową może doprowadzić do znacznej redukcji kosztów transportu. Dostępność tanich usług w zakresie żeglugi śródlądowej wydaje się stanowić poważny czynnik, wpływający na decyzje dotyczące lokalizacji inwestycji przemysłowych w Europie. Przyczynia się to w znacznym stopniu do utrzymania zatrudnienia w przemyśle europejskim. Tylko w Niemczech około 400 000 miejsc pracy jest pośrednio lub

bezpośrednio związanych z sektorem wodnych dróg śródlądowych oraz spółkami powiązaniymi<sup>1</sup>.

Europejska infrastruktura dróg wodnych charakteryzuje się ogromnym potencjałem w zakresie zdolności przewozowych. Nasilenie wodnego ruchu transportowego zwykle nie jest tak bardzo uzależnione od inwestycji publicznych czy dostępności terenów pod infrastrukturę, jak ma to miejsce w przypadku innych form transportu. Co więcej, żegluga śródlądowa jest jedną z najbezpieczniejszych form transportu. Roczna liczba wypadków śmiertelnych w Holandii, która charakteryzuje się największym natężeniem ruchu towarowego realizowanego w ramach wodnych dróg śródlądowych w Europie, jest bliska zeru.

Żegluga śródlądowa stanowi także najbardziej przyjazną dla środowiska formę transportu naziemnego, której łączne zewnętrzne koszty szacuje się obecnie na 10 euro za 1 000 tonokilometrów (dla porównania: 35 euro w przypadku transportu drogowego, 15 euro w przypadku transportu kolejowego)<sup>2</sup>. Gdyby ładunki transportowane żeglugą śródlądową były przewożone drogą lądową, emisja zanieczyszczeń w Europie wzrosłaby przynajmniej o 10%.



### Przyszłe wyzwania

Celem niniejszego komunikatu Komisji jest podkreślenie zalet żeglugi śródlądowej oraz stawienie czoła przeszkodom, które mogą uniemożliwić wykorzystanie oferowanych przez nią możliwości. Jak wskazano powyżej, żegluga śródlądowa cieszy się znacznym powodzeniem, jednak nadal istnieje wiele przeszkód, które należy pokonać, aby móc w pełni wykorzystać jej potencjał.

Rozdrobniona struktura rynkowa oraz silna konkurencja powodują ograniczone możliwości ponownego inwestowania. Dodatkowo długowieczność statków powoduje, że próg związany z ich modernizacją jest wysoki. Warunki pracy na statku oraz perspektywy zawodowe mogą

<sup>1</sup> Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlin, styczeń 2005.

<sup>2</sup> COM(2002) 54.

nie wydawać się specjalnie atrakcyjne w porównaniu z innymi dziedzinami, dlatego sektor ten cierpi na brak wykwalifikowanego personelu. Administracja publiczna oraz sama branża transportowo-logistyczna często nie są świadome korzyści związanych z żeglugą śródlądową. Często obszar ten nie jest ujmowany w procesie planowania o zasięgu lokalnym i regionalnym. Infrastruktura wodnych dróg śródlądowych oraz obiekty przeładunkowe nadal zmagają się z pewną liczbą wąskich gardeł w strategicznych miejscach oraz cierpią na zaniedbania w zakresie utrzymania i konserwacji. Środki podejmowane w ramach działań budowlanych spotykają się z zastrzeżeniami o charakterze ekologicznym. Technologie informatyczne oraz komunikacyjne, takie jak stosowane w ramach Systemów Informacji Transportu Rzecznoego, wymagają dalszego rozwoju.

Ponadto ramy instytucjonalne dla żeglugi śródlądowej w Europie są fragmentaryczne. To wszystko powoduje nieefektywne wykorzystywanie zasobów administracyjnych oraz brak uwagi ze strony czynników politycznych, co z kolei skutkuje nadmiernie złożonym środowiskiem biznesowym.

### *Konieczność koordynacji działań*

Niewątpliwie istnieje konieczność podjęcia skoordynowanych działań średnio- i długoterminowych przez wszystkie zainteresowane strony, branżę, Wspólnotę Europejską, państwa członkowskie oraz pozostałe odpowiedzialne strony.

## **III. PROGRAM DZIAŁAŃ**

Program działań nazwano „NAIADES” (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe) – Program na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej oraz Dróg Wodnych w Europie<sup>3</sup>. Opiera się on na szczegółowej ocenie i intensywnych konsultacjach przeprowadzonych z branżą i państwami członkowskimi<sup>4</sup>. Skupia się na pięciu uzależnionych od siebie, strategicznych obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę. Zawiera zalecenia działań, jakie Wspólnota Europejska, państwa członkowskie oraz pozostałe zainteresowane strony winny podjąć w latach 2006-2013. Można je podzielić na środki o charakterze legislacyjnym, środki koordynujące oraz środki wspierania (patrz załącznik 1). Realizacja programu będzie prowadzona w ścisłej współpracy z władzami krajowymi i regionalnymi, komisjami rzecznoymi oraz europejskimi podmiotami branżowymi.

### **1. RYNKI**

Oprócz tradycyjnie silnej pozycji w obszarze transportu towarów masowych, żegluga śródlądowa zyskała sobie w Europie Zachodniej miejsce na wartościowym rynku transportu kontenerowego. Jednak rozwój rynku transportu kontynentalnego w Europie Środkowej i Wschodniej, choć obiecujący, nadal znajduje się w fazie początkowej. W obszarach takich jak powtórne przetwarzanie odpadów, towary niebezpieczne, a także transport pojazdów oraz bardzo dużych ładunków

---

<sup>3</sup> Najady to w mitologii greckiej nimfy wodne. Zwykle przebywały w pobliżu rzek, strumyków, źródeł, jezior oraz oczyszczalni.

<sup>4</sup> Opracowanie „Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe” („Perspektywy żeglugi śródlądowej w rozszerzonej Europie”), wrzesień 2004; spotkanie zainteresowanych stron w dniu 25 lutego 2005 r.; konsultacje społeczne w okresie od 15 lipca do 31 sierpnia 2005 r.; spotkania konsultacyjne z zainteresowanymi oraz państwami członkowskimi we wrześniu 2005 r.

niepodzielnych, jak również w żegludze rzeczno-morskiej powstały nowe nisze rynkowe. Celem jest rozwój na tych rynkach solidnych usług w zakresie pełnego transportu w ramach żeglugi śródlądowej oraz lepsza integracja z logistycznym łańcuchem transportowym.

#### *Przyciągnięcie nowych rynków*

Nowe multimodalne usługi wymagają wysokiego stopnia synergii oraz intensywnych działań, których celem będzie penetracja rynku. To wymaga ścisłej współpracy pomiędzy przewoźnikami towarowymi, przedstawicielami branży żeglugowej oraz portami. Utrudniony dostęp do kapitału stanowi przeszkodę w tworzeniu nowych usług. Należy poszukiwać zatem rozwiązań w celu pokonywania początkowych barier. Powinny one ułatwić współpracę między różnymi formami transportu i wspierać zrzeszenia w sektorze.

#### *Wspieranie przedsiębiorczości*

Należy wykorzystać w pełni potencjał jaki niosą ze sobą tradycje związane z przedsiębiorczością w sektorze żeglugi śródlądowej. Wysokie koszty inwestycji oraz utrudniony dostęp do środków finansowych, spowodowane zatomizowanym charakterem sektora (por. tabela w załączniku 2), stanowią przeszkodę w rozwoju i odbudowie sektora. Aby przyciągnąć nowe podmioty oraz umożliwić istniejącym dalszy rozwój, należy zapewnić lepszy dostęp do kapitału, zwłaszcza dla MŚP. Ulgi podatkowe winny stymulować dalsze inwestycje realizowane ze środków pochodzących z zysków operacyjnych. Wytyczne w sprawie pomocy państwa mogłyby stanowić dla państw członkowskich jasne i przewidywalne ramy w zakresie dotacji do żeglugi śródlądowej. Można by również rozważyć rozszerzenie zasad *de minimis* w kontekście trwających prac nad przepisami o pomocy państwa w sektorze transportu.

#### *Poprawa ram administracyjnych oraz regulacyjnych*

Ogólne ramy administracyjne oraz regulacyjne winny wspierać dobrze prosperujący sektor wodnych dróg śródlądowych. Zgodnie z celami lizbońskimi, należy przeprowadzić ocenę procedur administracyjnych z myślą o ich uproszczeniu lub usunięciu oraz stworzeniu warunków dla wspólnych działań państw członkowskich, także w ramach różnych form transportu. Wszelkie niezbędne formalności winna uprościć lepsza koordynacja wszystkich usług publicznych i polityki państwa.

Instrumenty	Podmioty odpowiedzialne
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wytyczne dotyczące pomocy państwa w zakresie programów wsparcia oraz ewentualnie zasady <i>de minimis</i></li> </ul>	KE
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programy wsparcia promujące przechodzenie na inne formy transportu oraz ułatwiające inwestowanie (w tym także ulgi na badania i rozwój oraz podatkowe)</li> </ul>	PC
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unijne badania i rozwój technologiczny oraz programy wsparcia (7PR, Marco Polo, CIP, INTERREG)</li> </ul>	UE/PC/branża
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Podręcznik finansowania żeglugi śródlądowej</li> </ul>	KE
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ułatwienia administracyjne typu „wszystko w jednym okienku” oraz centra na rzecz żeglugi śródlądowej</li> </ul>	KE/PC
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przegląd prawa pod kątem barier w istniejącym oraz nowym ustawodawstwie krajowym i europejskim</li> </ul>	KE/PC/branża
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Harmonizacja wymogów kadrowych, licencji dla statków oraz patentów żeglarskich, dokumentacji intermodalnej, odpowiedzialności oraz jednostek ładunkowych</li> </ul>	KE/UE

KE: Komisja Europejska, UE: Unia Europejska, PC: państwa członkowskie

## 2. FLOTA

Żegluga śródlądowa to efektywna, bezpieczna oraz przyjazna dla środowiska forma transportu. Jej coraz szersze wykorzystanie jest zgodne z polityką transportu i ochrony środowiska. Jednakże nadal istnieje zapotrzebowanie na inwestycje zapewniające nowoczesne i innowacyjne rozwiązania, które pozwoliłyby utrzymać początkowe tempo wzrostu w tych dziedzinach.

*Poprawa efektywności w zakresie logistyki oraz ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej*

Efektywna technologia zwykle skutkuje zwiększą efektywnością logistyczną oraz niższymi kosztami operacyjnymi. Można to osiągnąć dzięki odpowiednim innowacjom w zakresie floty, np. przy projektowaniu statków, dalszej automatyzacji, w tym także wprowadzaniu technologii informatyczno-komunikacyjnych. Należy zbadać oraz wspierać wszelkie innowacyjne koncepcje dotyczące operacji oraz przeładunku dużych i małych statków.

Wprowadzenie technologii ograniczających zużycie paliwa oraz emisję szkodliwych substancji przez nowe i starsze statki, np. hydrodynamiki, ulepszeń w napędzie, oszczędności paliwowych czy filtrowania, umożliwi utrzymanie wysokich standardów w obszarze transportu śródlądowego. Należy także prowadzić badania w zakresie oszczędnych paliw niewęglowych, np. wodorowych komórek paliwowych oraz silników zero-emisyjnych. Zastosowanie powinny znaleźć biopaliwa, zwłaszcza

biodiesel<sup>5</sup>. Ponadto należy uwzględnić dostosowanie projektów statków oraz standardów do warunków panujących na konkretnych rzekach.

Istnieje możliwość dalszego zwiększenia bezpieczeństwa, będącego już na wyjątkowo wysokim poziomie, jakim charakteryzuje się żegluga śródlądowa, dzięki zastosowaniu technologii informatycznych na wodzie i na lądzie (Systemy Informacji Transportu Rzecznego), w tym sprzętu nawigacyjnego, odpowiednich projektów statków oraz dzięki szkoleniom i edukacji.

Innowacje można wprowadzać zarówno w trakcie budowy nowych statków (długoterminowo) jak i przy przebudowie istniejących (krótko- i średnioterminowo). Dla ułatwienia szybkiego transferu nowych technologii należy wzmocnić ramy prawne w zakresie standardów ochrony środowiska i bezpieczeństwa (emisja spalin silników, jakość paliwa, neutralizacja odpadów, transport towarów niebezpiecznych). Działania badawczo-rozwojowe winny koncentrować się na opracowywaniu koncepcji przebudowy statków oraz wsparciu w formie programów (w tym testów pilotażowych), a także ulg podatkowych i szkoleń. Potencjał funduszu rezerwowego dla żeglugi śródlądowej, utworzonego na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 718/1999 i finansowanego przez branżę, mógłby zostać ponownie oceniony w celu poprawy jego wykorzystania i określenia możliwości wskazania dodatkowych źródeł finansowania.

Instrumenty	Podmioty odpowiedzialne
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wytyczne dotyczące pomocy państwa w zakresie programów wsparcia oraz ewentualnie zasady <i>de minimis</i></li> <li>▪ Programy wsparcia promujące efektywność oraz technologie na rzecz ochrony środowiska i poprawy bezpieczeństwa (w tym także ulgi na badania i rozwój oraz podatkowe)</li> <li>▪ Unijne badania i rozwój technologiczny oraz programy wsparcia (7PR, projekty wiodące dla innowacji sektorowych)</li> <li>▪ Europejski fundusz rezerwowo dla żeglugi śródlądowej (rozporządzenie nr 718/1999)</li> <li>▪ Podręcznik finansowania żeglugi śródlądowej</li> <li>▪ Poprawa ustawodawstwa w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa (w tym emisja spalin silników i substancje emitowane przez przewożone ładunki, neutralizacja odpadów, jakość paliwa, transport towarów niebezpiecznych)</li> </ul>	<p>KE</p> <p>PC</p> <p>UE/branża</p> <p>UE/PC/branża</p> <p>KE</p> <p>UE</p>

### 3. ZATRUDNIENIE I KWALIFIKACJE

Poważnym problemem stały się niedobory kadrowe oraz braki w zakresie przedsiębiorczości. W latach dziewięćdziesiątych istniała możliwość zrównoważenia tych niedoborów nowoczesnymi rozwiązaniami technologicznymi oraz poprzez poprawę mobilności członków załóg pochodzących z państw UE i spoza UE.

<sup>5</sup> por. dyrektywa 2003/30/WE.



### *Przyciągnięcie siły roboczej*

Kluczowym elementem strategii winna być poprawa warunków pracy oraz warunków socjalnych poprzez konstruktywny dialog społeczny na szczeblu europejskim. Na poprawę mobilności zawodowej wpłynie także określenie wymogów w zakresie unijnych kwalifikacji zawodowych poprzez wzajemne uznawanie w szerszym zakresie kwalifikacji, np. poprzez europejskie ramy kwalifikacji (ERK). Ponadto inicjatywy rekrutacyjne mogłyby przyczynić się do podniesienia wiedzy, wykraczającej poza sektor, w zakresie możliwości zatrudnienia oraz kariery w żegludze śródlądowej

### *Inwestowanie w kapitał ludzki*

Podstawowym warunkiem solidnego i konkurencyjnego rynku pracy jest funkcjonujący system edukacji i kształcenia. Należy zapewnić istnienie instytucji edukacyjnych i kształcących w sektorze, a ich program nauczania winien być dostosowany do aktualnych potrzeb menedżerskich, technologicznych, językowych oraz żeglugowych. Także wiedza dotycząca żeglugi śródlądowej winna stanowić element programów edukacji logistycznej. Program nauczania winien uwzględniać nowoczesne narzędzia edukacyjne, takie jak symulatory żeglugi na obszarach nieznanach lub krytycznych. Ponadto należy wspierać proces nauki przez całe życie.

<b>Instrumenty</b>	<b>Podmioty odpowiedzialne</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dialog społeczny w sektorze (warunki pracy, uzgodnienia dotyczące czasu pracy, określenie unijnych wymogów dotyczących kwalifikacji zawodowych itd.)</li><li>▪ Kampanie rekrutacyjne</li><li>▪ Podręcznik finansowania żeglugi śródlądowej</li><li>▪ Unijne wsparcie projektów w obszarze edukacji i kształcenia (np. Wspólnotowa edukacja i kształcenie lub programy RTD – 7PR)</li><li>▪ Europejski Fundusz Społeczny (EFS)</li><li>▪ Europejski fundusz rezerwowy dla żeglugi śródlądowej</li><li>▪ Programu szkoleń naukowych na potrzeby żeglugi śródlądowej</li><li>▪ Wspólne przepisy ramowe dotyczące standardów edukacji i kształcenia</li><li>▪ Harmonizacja wymogów kadrowych oraz patentów żeglarskich</li></ul>	<p>Partnerzy społeczni (Komitet ds. Dialogu Branżowego) PC/branża KE UE/branża/ ośrodki edukacyjne i szkoleniowe UE/PC UE/PC/branża UE/ośrodki edukacyjne i szkoleniowe UE/PC UE</p>

#### 4. WIZERUNEK

Wizerunek sektora żeglugi śródlądowej nie nadąża za logistycznymi oraz technologicznymi osiągnięciami sektora. Należy poprawić ogólną świadomość oraz wiedzę na temat rzeczywistego potencjału sektora w kontekście jakości i wiarygodności.

##### *Promowanie żeglugi śródlądowej jako skutecznego partnera handlowego*

Poprawa wizerunku żeglugi śródlądowej to wspólne zadanie dla branży, podmiotów politycznych oraz administracyjnych na szczeblu krajowym i europejskim. Działania promujące, skierowane do decydentów w zakresie logistyki, mogłyby być wspierane oraz koordynowane tak, aby stworzyć spójny i korzystny wizerunek żeglugi śródlądowej oraz otworzyć drogę do przywrócenia równowagi w transporcie.

##### *Ustanowienie oraz rozwój europejskiej sieci na rzecz wsparcia i rozwoju żeglugi śródlądowej*

Niektóre państwa członkowskie stworzyły odpowiednie struktury, poprzez które dostarczają branży najnowsze informacje o nowych możliwościach oraz pomagają w procesie rozwoju żeglugi śródlądowej. Ustanowienie centrów promocji oraz wyznaczenie krajowych punktów pozwoli stworzyć wspólną platformę dla władz oraz branży, a także ułatwi skuteczną realizację polityki. Wyraźnie na to wskazuje porównanie danych dotyczących wzrostu w krajach, w których funkcjonują takie struktury, z krajami, gdzie ich nie ma. Także w krajach kandydujących i stowarzyszonych należy stworzyć lub rozwijać ogólnoeuropejską sieć krajowych centrów na rzecz promocji i rozwoju.

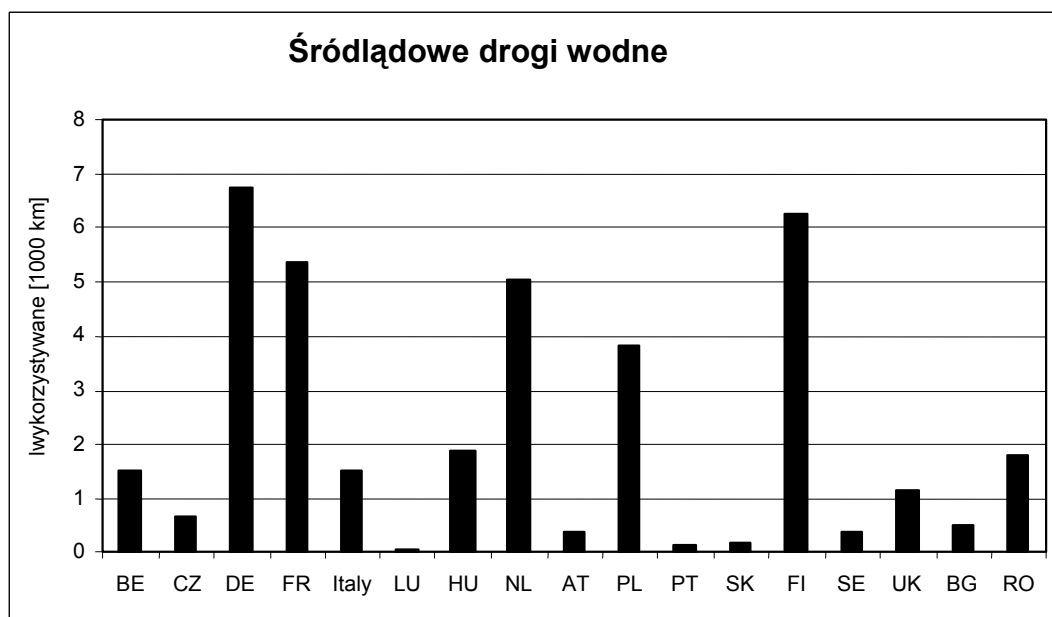
##### *Monitorowanie tendencji oraz sytuacji na rynku żeglugi śródlądowej*

Nieustanna obserwacja odpowiednich wskaźników ekonomicznych oraz społecznych to element kluczowy dla podmiotów gospodarczych, organów kształtujących politykę oraz władz w przewidywaniu tendencji rynkowych. W obecnej sytuacji brak jest odpowiednich szczegółowych danych w tym zakresie. Warunkiem podstawowym do wyciągnięcia jakichkolwiek wniosków na temat sytuacji na rynku jest dostępność porównywalnych oraz zgodnych danych źródłowych. Należy zachęcać krajowe organy administracji do przekazywania tego rodzaju danych. W osiągnięciu tego celu może pomóc zaktualizowane unijne rozporządzenie w sprawie danych dotyczących śródlądowego transportu towarów, które w chwili obecnej przechodzi procedurę legislacyjną. Obecnie tworzone są: Europejski System Obserwacji Rynku, obejmujący CCNR, Komisję Europejską oraz organizacje zawodowe, które w odpowiednim czasie zostaną poddane ponownej ocenie oraz dostosowaniu. Proces ten winien także uwzględnić wskaźniki gospodarcze i społeczne.

Instrumenty	Podmioty odpowiedzialne
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programy wsparcia krajowych organizacji na rzecz promocji i rozwoju oraz ich sieci</li> <li>▪ Rozporządzenie w sprawie danych dotyczących transportu śródlądowego towarów</li> <li>▪ Obserwacja rynku żeglugi śródlądowej</li> </ul>	UE/PC/branża  UE  KE

## 5. INFRASTRUKTURA

Wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36 000 kilometrów dróg wodnych oraz setki portów śródlądowych. Choć przeważająca część sieci dróg wodnych posiada pokaźne wolne zdolności przepustowe, to jednak ich pełne wykorzystanie utrudnia szereg wąskich gardeł spowodowanych ograniczoną głębokością zanurzenia, wielkością mostu oraz wymiarami śluz, co ogranicza konkurencyjność żeglugi śródlądowej.



### *Poprawa sieci multimodalnej*

Należy wdrożyć Europejski plan rozwoju na rzecz poprawy oraz utrzymania infrastruktury dróg wodnych oraz obiektów przeładunkowych, aby usprawnić ogólnoeuropejski transport śródlądowy przy jednoczesnym poszanowaniu wymogów w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego. Plan powinien określić wytyczne w zakresie finansowania oraz nadać priorytet poprawie i utrzymaniu infrastruktury dróg wodnych i obiektów przeładunkowych oraz wyeliminować wąskie gardła,

uzgadniając równocześnie różne cele polityki w zakresie transportu, energii, środowiska naturalnego oraz zrównoważonej mobilności. Plan ten powinien skupiać się wokół sieci TEN-T<sup>6</sup>, ale również obejmować mniejsze sieci. Europejski koordynator mógłby ułatwić jego wdrożenie.

Przepisy ramowe dotyczące pobierania opłat z tytułu korzystania z infrastruktury, obciążające wszystkie rodzaje transportu, które spowodowałyby przypisanie jej użytkownikom zewnętrznych kosztów, takich jak wypadki, zanieczyszczenie powietrza, hałas i zatory, mogłyby przyczynić się do zwiększenia możliwości finansowania. Ponadto, w przypadku pełnego ich zastosowania w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, przepisy takie sprzyjałyby rozwojowi żeglugi śródlądowej. Komisja rozpocznie proces konsultacyjny związany z kwestią opłat z tytułu korzystania z infrastruktury.

Biorąc pod uwagę istniejące zaległości w rozwoju obiektów przeładunkowych oraz dostęp do dróg wodnych, konieczne jest wsparcie zwłaszcza ze strony nowych państw członkowskich oraz krajów przystępujących. Tego rodzaju wsparcie winno koncentrować się na rozwijających się segmentach rynku. Dla lepszego dostosowania statków żeglugi śródlądowej do warunków panujących w portach morskich konieczne jest także wdrożenie innowacyjnych rozwiązań oraz znaczne inwestycje. W celu zapewnienia odpowiednich terenów na cele logistyczne konieczna jest odpowiednia polityka planowania przestrzennego oraz polityka gospodarcza na szczeblu federalnym, regionalnym oraz lokalnym.

#### *Wdrożenie Systemów Informacji Transportu Rzecznego*

Systemy Informacji Transportu Rzecznego (SITR) stanowią element wspierający planowanie oraz zarządzanie ruchem oraz transportem. Przyczyniają się do skuteczniejszego oraz bezpieczniejszego wykorzystania dróg wodnych, śluz, mostów oraz terminali, dzięki ulepszonej elektronicznej wymianie danych oraz poprawie działań logistycznych. Stanowią nieocenione narzędzie dla organów zarządzających drogami wodnymi we wspieraniu realizacji zadań w zakresie zarządzania ruchem oraz monitorowania towarów niebezpiecznych, a ponadto będą szeroko wykorzystywane przez podmioty gospodarcze prowadzące działalność handlową. SITR przyczynią się do poprawy konkurencyjności oraz bezpieczeństwa, zatem należy je wdrożyć oraz rozwijać w sposób uporządkowany w ramach sieci transeuropejskich.

---

<sup>6</sup> por. decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

Instrumenty	Podmioty odpowiedzialne
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Europejski plan rozwoju na rzecz poprawy oraz utrzymania infrastruktury dróg wodnych oraz obiektów przeładunkowych</li> </ul>	UE/PC
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Europejski koordynator</li> </ul>	KE
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finansowanie TEN-T dla projektów priorytetowych nr 18 i nr 30, innych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, a także na rzecz rozwoju portów i terminali</li> </ul>	UE/PC
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dyrektywa SITR i projekty (TEN-T MIP)</li> </ul>	UE/PC
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unijne badania i rozwój technologiczny oraz programy wsparcia (7PR, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG)</li> </ul>	UE
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Krajowe programy finansowania poprawy i utrzymania infrastruktury</li> </ul>	PC
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przepisy ramowe dotyczące pobierania opłat z tytułu korzystania z infrastruktury</li> </ul>	UE
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planowanie przestrzenne zakładające jako priorytet (ponowny) rozwój stref położonych w pobliżu dróg wodnych</li> </ul>	PC
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Interdyscyplinarny dialog na szczeblu planowania i realizacji projektów</li> </ul>	KE/PC

#### IV. POPRAWA STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ

Proponowany program przewiduje różnorodne działania, takie jak harmonizacja prawodawstwa, strategiczna promocję oraz realizowanie konkretnych środków w zakresie wsparcia i koordynacji. Jedynie spójne wdrożenie programu gwarantuje wykorzystanie pełnego potencjału możliwości.

Obecna struktura organizacyjna charakteryzuje się rozdrobnieniem zasobów oraz działań podejmowanych na różnych szczeblach. Aktualnie obowiązują zbiory współistniejących przepisów wydanych przez europejskiego lub krajowego ustawodawcę, Centralną Komisję ds. Żeglugi na Renie (CCNR) lub Komisję Dunaju<sup>7</sup>. To powoduje ogólny brak skuteczności oraz możliwości oddziaływania przez czynniki polityczne.

Istnieje zgoda co do tego, że obecne przepisy muszą zostać unowocześnione. Proces ten już się rozpoczął<sup>8</sup>. Wszelkie możliwe do przeprowadzenia zmiany winny z jednej strony uwzględniać aktualne osiągnięcia, a z drugiej zapewniać dodatkowe korzyści pod względem skuteczności, zasadności, strategii politycznej, oszczędności w zakresie kosztów oraz

<sup>7</sup> Centralna Komisja ds. Żeglugi na Renie powołana została na mocy zrewidowanej Konwencji z Mannheim z 1968 r. Jej członkami są Belgia, Francja, Niemcy, Niderlandy i Szwajcaria. Komisja Dunaju powołana została na mocy Konwencji Belgradzkiej z 1948 r. Jej członkami są Niemcy, Austria, Słowacja, Węgry, Chorwacja, Serbia i Czarnogóra, Rumunia, Bułgaria, Mołdowa, Ukraina i Rosja.

<sup>8</sup> por. zalecenie Komisji dla Rady z dnia 1 sierpnia 2003 r. dotyczące upoważnienia Komisji do otwarcia i prowadzenia negocjacji w sprawie warunków i zasad członkostwa Unii Europejskiej w Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie i Komisji Dunaju, SEC(2003) 897; Sprawozdanie „Grupy EFIN”: Nowe ramy instytucjonalne dla europejskiej żeglugi śródlądowej, październik 2004 r.

zapewniać dostosowanie przepisów na poziomie paneuropejskim. Wszelkie zmiany powinny także uwzględniać istniejące zobowiązania wynikające z zawartych umów międzynarodowych dotyczących Renu i Dunaju, a także pozostałych dróg wodnych, których państwa członkowskie oraz państwa trzecie są sygnatariuszami. Aktualnie rozpatrywane są różne opcje:

1. Dalsze **zwiększenie współpracy** pomiędzy międzynarodowymi komisjami rzecznyymi oraz Komisją Europejską, poparte protokołami ustaleń, w ramach istniejących ram prawnych oraz przy zwiększonej koordynacji działań podejmowanych przez te organizacje.

Już można zaobserwować tego rodzaju współpracę w zakresie wymogów technicznych dla statków. Inne obszary są obecnie badane. Jednak nadal podstawy prawne żeglugi śródlądowej pozostają rozdrobnione i w ramach jednolitego rynku w poszczególnych regionach geograficznych obowiązują różne przepisy.

2. **Przystąpienie Wspólnoty Europejskiej do Komisji Reńskiej oraz Dunaju**<sup>9</sup> wzmocniłoby udział Komisji w zakresie większym niż obecny status obserwatora. Jednak do tej pory nie udało się osiągnąć politycznej zgody w tej kwestii. Przystąpienie Wspólnoty w jeszcze większym stopniu podkreśliłoby fakt jej wyłącznej kompetencji w licznych obszarach.

3. Utworzenie międzyrządowej **paneuropejskiej organizacji żeglugi śródlądowej**, na podstawie nowej międzynarodowej konwencji, której celem byłoby skupienie wszystkich krajów oraz organizacji europejskich zainteresowanych żeglugą śródlądową w jeden organ koordynacyjny.

Zwrócenie politycznej uwagi na kwestię żeglugi śródlądowej oraz strategiczny charakter polityki musiałoby iść w parze z ujednoczeniem różnych zbiorów przepisów. Ponadto do już istniejących ram prawnych doszedłby nowy instytucjonalny wymiar, co mogłyby zająć dużo czasu, gdyż wymagany jest podpis i ratyfikacja wszystkich zainteresowanych stron.

4. Kolejną opcją byłoby powierzenie **Wspólnocie** strategicznego zadania w postaci zajęcia się rozwojem żeglugi śródlądowej w Europie. Wśród zainteresowanych podmiotów, Wspólnota jest jedynym uprawnionym do przyjęcia jednolitego zbioru przepisów obejmującego całe terytorium Unii. Na tej podstawie Wspólnota może opracować strategiczną i wszechstronną politykę w zakresie żeglugi śródlądowej dla jednolitego rynku. Jednak rynek żeglugi śródlądowej w UE powiązany jest z państwami trzecimi (Szwajcaria, Chorwacja, Serbia i Czarnogóra, Rumunia, Bułgaria, Mołdowa, Ukraina, Rosja), których interesy również należy uwzględnić. Ponadto należy wziąć pod uwagę fakt, że historycznie komisje rzek międzynarodowych zdobyły ogromną wiedzę i doświadczenie, które powinno się wykorzystać.

W oparciu o dalsze rozmowy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i uwzględniając postęp we wdrażaniu programu działań, Komisja przedstawi projekt w celu stymulowania procesu modernizacji struktury organizacyjnej żeglugi śródlądowej.

---

<sup>9</sup> Zgodnie z propozycją Komisji z 2003 r. (patrz przypis 8 powyżej).

## V. WNIOSKI

W celu umożliwienia pełnego wykorzystania przez żeglugę śródlądową jej potencjału oraz aby mogła się ona w pełni przyczynić do realizacji celów polityki transportowej, należy usprawnić szereg warunków ramowych.

W niniejszym komunikacie Komisja określa zintegrowany program działań, który skupia się na obszarach strategicznych i kluczowych dla dalszego rozwoju żeglugi śródlądowej. Wspomniane obszary strategiczne wymagają modernizacji struktur organizacyjnych. Modernizacja ta jest konieczna dla wdrożenia programu.

Różne działania oraz środki wskazane w programie zostaną poddane pod obrady Rady i Parlamentu, a następnie dopracowane. Na tej podstawie Komisja przedstawi, stosownie do potrzeb, projekty aktów prawnych oraz wdroży środki przewidziane w ramach polityki. Projekty te poprzedzą szczegółowe oceny wpływu. Ramy czasowe dla wdrożenia planu określono na lata 2006 – 2013.

Zgodnie z zasadą pomocniczości program jest adresowany do wszystkich szczebli odpowiedzialnych za żeglugę śródlądową, do samej branży, w tym partnerów społecznych, a także do państw członkowskich odpowiadających za infrastrukturę, do Komisji oraz pozostałych instytucji. We współpracy z powyższymi podmiotami, Komisja będzie regularnie monitorować postęp we wdrażaniu programu działań.

Komisja zwraca się do Parlamentu Europejskiego oraz do Rady o podpisanie niniejszego komunikatu oraz o wsparcie programu działań.

## A. INSTRUMENTY PRAWNE

Harmonizacja:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wymogi techniczne dla statków</li> <li>▪ intermodalne jednostki ładunkowe (MJL)</li> <li>▪ dane dotyczące transportu śródlądowego towarów</li> </ul>	<p>w toku 2006</p> <p>2007</p>
Wytyczne dotyczące pomocy państwa w zakresie programów wsparcia oraz ewentualnie zasad <i>de minimis</i> dla żeglugi śródlądowej.	2007
Harmonizacja:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ transport towarów niebezpiecznych</li> <li>▪ emisje spalin silnikowych</li> </ul>	<p>2007</p> <p>2007</p>
Wzmocnienie pozycji oraz normatywnych przepisów ramowych dla żeglugi śródlądowej.	2008
Harmonizacja:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ patenty żeglarskie</li> <li>▪ intermodalna odpowiedzialność</li> <li>▪ wymogi kadrowe</li> <li>▪ neutralizacja odpadów</li> <li>▪ standardy edukacji i szkolenia</li> <li>▪ intermodalna dokumentacja</li> <li>▪ pobieranie opłat z tytułu korzystania z infrastruktury</li> <li>▪ jakość paliwa</li> </ul>	<p>2008</p> <p>2008</p> <p>2009</p> <p>2009</p> <p>2009</p> <p>2010</p> <p>2013</p>

## « NAIADES » Omówienie programu działań

### B. INSTRUMENTY POLITYKI

Koordinator TEN ds. śródlądowych dróg wodnych	2006
Podręcznik finansowania żeglugi śródlądowej	2006/7
Przegląd prawa pod kątem barier w istniejącym oraz nowym ustawodawstwie krajowym i europejskim	2006/7
Ułatwienia administracyjne typu „wszystko w jednym okienku” oraz centra na rzecz żeglugi śródlądowej	2006/7
Dialog społeczny w sektorze	2006/7
Obserwacja rynku żeglugi śródlądowej	2008
Europejski plan rozwoju na rzecz poprawy oraz utrzymania infrastruktury dróg wodnych oraz obiektów przeładunkowych	2009
Kampanie rekrutacyjne	
Planowanie przestrzenne zakładające jako priorytet (ponowny) rozwój stref położonych w pobliżu dróg wodnych	
Interdyscyplinarny dialog na szczeblu planowania i realizacji projektów	

## ZALĄCZNIK 1

### C. INSTRUMENTY WSPARCIA

<b>Europejski fundusz rezerwy dla żeglugi śródlądowej</b>	2007/8
<b>Krajowe programy wsparcia</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promowanie przechodzenia na inne formy transportu, ułatwienia inwestycyjne</li> <li>▪ Technologie zapewniające efektywność, ochronę środowiska naturalnego i bezpieczeństwo</li> <li>▪ Organizacje na rzecz promocji i rozwoju</li> <li>▪ Poprawa i utrzymanie infrastruktury</li> </ul>	
<b>Europejskie programy na rzecz RTD i wsparcia</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Usługi: Marco Polo, CIP, INTERREG, itd.</li> <li>▪ Flota: programy RTD (7PR), itd.</li> <li>▪ Zatrudnienie i kwalifikacje SOCRATES, LEONARDO DA VINCI, itd.</li> <li>▪ Infrastruktura <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekty priorytetowe w ramach TEN-T 18&amp;30</li> <li>- RIS (TEN-T MIP)</li> <li>- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, itd.</li> </ul> </li> </ul>	2013



Przewoźnicy żeglugi śródlądowej  
2002

	Państwo	Ilość przewoźników	Obrót w mln EUR	Ilość zatrudnionych
1	Belgia*	235	163,1	735
2	Republika Czeska			
3	Niemcy	1257	1690,7	11223
4	Francja	1176	476,7	
5	Włochy	711	211,9	2959
6	Luksemburg	103	42,7	1212
7	Węgry	105	66,1	1920
8	Niderlandy	3510	1374	9207
9	Austria	59	83	330
10	Polska			
11	Portugalia	26	23,4	838
12	Słowenia	20	0,4	26
13	Słowacja			
14	Finlandia	85	21,6	252
15	Szwecja	393	69,5	1021
16	Zjednoczone Królestwo	217	165,5	1921
	<b>EU-25</b>	<b>7662</b>	<b>4225,5</b>	<b>30909</b>
17	Bulgaria	12		
18	Rumunia	102	77,8	4123

\*2001

Źródło: Eurostat (działalność gospodarcza zgodnie z klasyfikacją NACE Rev. 1)