

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”NAIADES II -paketti, joka sisältää seuraavat kolme asiakirjaa: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhteisön sisävesiliikenteen aluskapasiteettia koskevista toimintalinjoista sisävesiliikenteen edistämiseksi annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 718/1999 muuttamisesta

COM(2013) 621 final – 2013/0303 (COD)

Liite ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta

COM(2013) 622 final – 2013/0302 (COD)

ja Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Tavoitteena laadukas sisävesiliikenne – NAIADES II”

COM(2013) 623 final

(2014/C 177/11)

Esittelijä: **Jan SIMONS**

Komissio päätti 10. syyskuuta 2013, neuvosto 7. ja 31. lokakuuta 2013 ja Euroopan parlamentti 8. ja 22. lokakuuta 2013 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan ja 304 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

NAIADES II -paketti, joka sisältää seuraavat kolme asiakirjaa:

Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus yhteisön sisävesiliikenteen aluskapasiteettia koskevista toimintalinjoista sisävesiliikenteen edistämiseksi annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 718/1999 muuttamisesta

COM(2013) 621 final – 2013/0303 (COD)

Liite ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta

COM(2013) 622 final – 2013/0302 (COD)

Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Tavoitteena laadukas sisävesiliikenne – NAIADES II

COM(2013) 623 final.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 18. joulukuuta 2013.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 21.–22. tammikuuta 2014 pitämässään 495. täysistunnossa (tammikuun 21. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 140 ääntä puolesta ja 2 vastaan 10:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Komitea suhtautuu myönteisesti komission tiedonannossaan ja kahdessa säädösehdotuksessaan tekemiin toimintaehdotuksiin ja kannattaa niitä, mutta antaa seuraavat suositukset.

1.2 Se, että sisävesiliikenne ei ole saanut viime vuosina riittävästi poliittista ja taloudellista tukea, on komitean mielestä ensisijaisena syynä siihen, ettei sisävesiliikenteen osuus kuljetusmarkkinoista ole kasvanut.

1.3 Siksi komitea kehottaa komissiota asettamaan vesiväyliä ja sisävesiliikennettä varten käyttöön riittävästi varoja – komitean mielestä on loogista odottaa vähintään 20 prosenttia – ”Verkkojen Eurooppa” -välineen sekä Horisontti 2020 -puiteohjelman tiettyjen osien, erityisesti innovointiin liittyvien, budjeteista, jotta komission ohjelmassa asettamat tavoitteet saavutetaan ja jotta sen turvin jäsenvaltioita tuetaan ja kannustetaan niitä ylläpitämään ja laajentamaan alan infrastruktuuria. Samalla on myös kehitettävä uusia rahoitusmekanismeja.

1.4 Viitaten infrastruktuurin suureen merkitykseen komission tavoitteiden toteuttamisessa komitea kehottaa jäsenvaltioita kantamaan vastuunsa tämän tehtäväkenttensä osalta. Tässä yhteydessä komitea viittaa muun muassa Tonavan aluetta koskevaan EU:n strategiaan Tonavan maiden kehittämiseksi (2010) ja sen jatkoksi kesäkuussa 2012 allekirjoitettuun julistukseen.

1.5 Komitea tukee Tonava-strategiaa, mutta toteaa kuitenkin, että kyseistä strategiaa ja vuonna 2012 allekirjoitettua julistusta ei ole tähän mennessä toimeenpantu riittävässä määrin. Siksi se kehottaa komissiota perustamaan työryhmän valvomaan strategiaan ja julistukseen kytkeytyvien sopimusten noudattamista.

1.6 Komitea kannattaa voimakkaasti sektoritason viherryttämistoimenpiteiden toimeenpanemista käsittelevää, komission yksiköiden laatimaa NAIADES-valmisteluasiakirjaa. Se toivoo myös tässä yhteydessä, käyttöön asetetaan riittävästi varoja, myös NAIADES I -ohjelmassa menetetyin mahdollisuuden paikkaamista ajatellen.

1.7 Alan sosiaaliturvaa käsittelevään aiempaan lausuntoonsa viitaten komitea kehottaa kaikkia asianosaisia kehittämään lisää kyseistä alaa koskevia aloitteita. Ammattiprofiilien ja Euroopassa hankitun ammattipätevyyden tavoiteltu, sosiaalialogin pohjalta tapahtuva yhdenmukaistaminen on asiassa keskeistä. Komissio työstää asiaa tiiviissä yhteistyössä jokikomissioiden, erityisesti Reinin navigaation keskuskomission, kanssa.

1.8 Komitea pitää Euroopan unionin ja jokikomissioiden välistä toimielinyhteistyötä koskevia ehdotuksia tärkeänä kehityksenä. Se kehottaa asianomaisia elimiä sopeuttamaan eri oikeusjärjestelmät tiiviisti toisiinsa tavoitellun yhdenmukaistamisen saavuttamiseksi.

2. Johdanto

2.1 Sisävesiliikenteessä kuljetetaan vuosittain noin 500 miljoonaa tonnia rahtia. Se vastaa 25 miljoonaa kuorma-autolastia ja 140 miljardin tonnikipometrin kuljetussuoritetta. Sisävesiliikenteellä on myös merkittävä rooli henkilöliikenteessä ja matkailussa (risteilyalukset ja päiväretket) sekä yhä enemmän kaupunki- ja seutuliikenteessä (esim. lauttapalvelut).

2.2 Perinteisiä kuljetusmarkkinoita, kuten pitkän matkan irtolastikuljetuksia, laajennetaan uusiin innovatiivisiin palveluihin, joissa sisävesiliikenteellä on yhä tärkeämpi rooli myös lyhyillä etäisyyksillä.

2.3 Mittakaavaetunsa ja energiatehokkuutensa ansiosta sisävesiliikenteelle luonteenomaista ovat myös alhaisimmat hiilidioksidipäästöistä, melusta, onnettomuuksista ja ruuhkista aiheutuvat ulkoiset kustannukset. Maailmanlaajuisesti korkeimman turvatasonsa vuoksi sisävesiliikenne on suurin vaarallisten aineiden kuljetusmuoto Euroopassa.

2.4 Sisävesiliikenteessä työskentelee noin 44 000 henkilöä ja alaan on välillisesti sidoksissa noin 12 000 työpaikkaa. Sisävesiliikenteessä vallitsee kova pula ammattitaitoisesta työvoimasta, ja niinpä se tarjoaa työnhakijoille mahdollisuuksia työmarkkinoilla. Uusine koulutusohjelmineen ja uranäkymineen sisävesiliikenne tarjoaa nuorille haasteellisia työtehtäviä.

2.5 Sisävesiliikennettä harjoitetaan täysin vapailla markkinoilla, mutta se on kuitenkin aina vuodesta 2008 alkaen kärsinyt talouskriisin seurauksista. Taantumana vuoksi liikenteen volyymi on viime vuosina supistunut, mikä on aiheuttanut ylikapasiteettia sisävesiliikenteessä ja siten alentanut kuljetushintoja. Useissa tutkimuksissa oletetaan, että tämä tilanne paranee vasta joidenkin vuosien kuluttua.

2.6 Laajentuneessa eurooppalaisessa sisävesiväylien verkossa, johon kuuluu noin 37 000 km jokia ja kanavia, on vielä riittävästi kapasiteettia ottaa vastaan uusia liikennevirtoja. Tämä edellyttää kuitenkin hyvin ylläpidettyä vesiväyläjärjestelmää. NAIADES I -toimintaohjelman voimassaoloaikana (2006–2014) sisävesiväyliä hoidettiin silti riittämättömästi eikä puuttuvia yhteyksiä toteutettu, useimmiten jäsenvaltioiden budjettileikkausten vuoksi. Sen lisäksi infrastruktuurihankkeiden toteuttamista haittaavat pitkät ja hitaat menettelyt sekä (vältettävissä olevat) hallinnolliset rasitteet.

3. Tiedonannon pääsisältö

3.1 Komissio julkaisi 10. syyskuuta 2013 tiedonannon ”Tavoitteena laadukas sisävesiliikenne – NAIADES II”. Komissio toteaa, että edeltänyt NAIADES I -ohjelma sysäsi kehityksen liikkeelle, mutta että sisävesiliikenteen taloudelliset ja ympäristöön liittyvät näkymät huonontuvat, ja infrastruktuurin parantaminen on erittäin hidasta. Lisäksi ala kärsii talouskriisistä, mistä seuraa ylikapasiteettia.

3.2 Tämän kuljetusmuodon tarjoamat mahdollisuudet ja kohtaamat haasteet saivat komission päättämään, että se jatkaa aiempaa sisävesiliikenteen toimintaohjelmaansa. NAIADES II -ohjelmalla komission aikoo edistää sisävesiliikenteen rakenteellisia muutoksia pitkällä aikavälillä ilman, että se puuttuu vapaisiin markkinoihin.

3.3 NAIADES-ohjelmassa ehdotetaan konkreettisia toimia seuraavilla aloilla:

- laadukas infrastruktuuri, millä tarkoitetaan myös parempia yhteyksiä ja sisävesiliikenteen yhdistämistä muihin kuljetusmuotoihin. Satamilla (meri- ja sisävesisatamat) on merkittävä rooli yhdistäjinä.
- innovointi
- hyvin toimivat markkinat
- ympäristökuormituksen keventäminen päästöjä vähentämällä
- ammattitaitoiset työntekijät ja laadukkaat työpaikat
- sisävesiliikenteen integrointi multimodaaliseen logistiikkaketjuun.

3.4 Tähän toimintaohjelmaan liittyy kaksi säädösehdotusta. Niistä ensimmäinen koskee sisävesialusten teknisiä vaatimuksia ja toinen sisävesiliikenteen kapasiteettiasetuksen muuttamista. Molemmat oikeudelliset asiakirjat ovat olleet voimassa sisävesiliikenteessä jo pitkään. Komission uusin ehdotuksin on määrä nykyaikaistaa kyseisiä välineitä. Lisäksi tiedonanto sisältää komission yksiköiden laajennetun työasiakirjan aluskannan ympäristöystävällisyyden lisäämisestä.

3.4.1 Komission ehdotuksella direktiiviksi, jolla korvataan direktiivi 2006/87/EY, on tarkoitus mukauttaa eri sääntelyviranomaiset paremmin toisiinsa. Siinä säädetään myös asiaa edistävästä mekanismista. Tavoiteltu institutionaalinen yhteistyö konkretisoituu tässä ensimmäistä kertaa sääntelyn tasolla.

3.4.2 Komission ehdotuksessa kapasiteettiasetuksen N:o 718/1999 muuttamisesta laennetaan mahdollisuuksia, joita varten sisävesiliikennettä edustavat järjestöt voivat sijoittaa vararahastoista saatavia varoja etenkin ekologisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Ehdotus on linjassa koko muun, esitettyjä toimenpiteitä koskevan paketin kanssa.

3.5 Tiedonannossa esitettyjen toimien täytäntöönpanoa varten ehdotuksessa nimetään eri toimijoita. Laadukkaan infrastruktuurin toteuttaminen on EU:n ja sen jäsenvaltioiden vastuulla. Sama koskee parempaa oikeudellista kehystä, jonka on määrä muodostaa tasapuoliset toimintaedellytykset sisämarkkinoilla. Vastuu markkinatilannetta koskevasta tietoisuudesta ja innovoinnista on vastedes alakohtainen.

3.6 Tiedonannossa käsitellään myös parempaa hallintotapaa. Sisävesiliikenne kuuluu historiallisesti erilaisten oikeusjärjestelmien alaisuuteen. Vapaus liikkua Euroopan suurilla joilla on ankkuroitu kansainvälisiin sopimuksiin ja niitä koskevaan sääntelyyn. Sen lisäksi myös EU:lla on toimivaltaa sisävesiliikenteen alalla. Näiden toimivaltuuksien ja toimintojen osittaisen päällekkäisyyden estämiseksi komissio ehdottaa uutta lähestymistapaa. Siinä tavoitellaan tiivistä yhteistyötä Reinin navigaation keskuskomission kanssa, ja siinä tarkoituksessa on allekirjoitettu sopimus.

3.7 NAIADES II -ohjelmalla ei ole omaa budjettia ehdotettujen toimien rahoittamiseksi. Siksi tiedonannossa viitataan EU:n tasolla "Verkkojen Eurooppa" -välineeseen infrastruktuuritoimien yhteydessä ja Horisontti 2020 -puiteohjelmaan tutkimuksen, kehittämisen ja innovoinnin rahoittamiseksi. Molemmista välineistä on tarkoitus tarjota taloudellista tukea myös hallinnon tukemiseen ja aluskannan ympäristöystävällisyyden lisäämiseen.

3.8 Komissio haluaa voimistaa pyrkimystään toimia sisävesiliikenteen hyväksi ja sen edistämiseksi keskittymällä aloihin, joilla on suurin lisäarvo. Se odottaa myös jäsenvaltioiden ja alan itsensä osallistuvan asiaan panoksellaan.

4. Yleistä

4.1 Komitea tukee voimakkaasti sisävesiliikenteen kapasiteetin tarkempaa hyödyntämistä, ottaen huomioon tämän liikennemuodon suunnattomat edut kuljetussuoritteen, kestävyysnäkökohtien ja ulkoisten kustannusten osalta. Sisävesiliikenteen arvo ja mahdollisuudet avaavat erittäin myönteisiä näköaloja sekä tavara- että henkilöliikenteelle. Risteilymatkailun ohella vesikuljetusten rooli tunnustetaan yhä yleisemmin tiheään asutuilla taajamaseuduilla, missä lauttaliikennettä järjestetään.

4.2 Komitea on komission kanssa yhtä mieltä sen havainnoista, joiden mukaan sisävesiliikennettä käytetään turhan vähän. Se tukee komissiota tämän pyrkimyksessä lisätä alan osuutta kokonaisliikenteestä. Pyrkimyksessään integroida sisävesiliikenne paremmin ja luoda sitä varten reunaehdot komissio ei kuitenkaan ota riittävästi huomioon, että toimintaohjelma tarvitsee konkreettiset taloudelliset resurssit. Komitea toteaa, että NAIADES II on kunnianhimoinen uusi suunnitelma, jonka rahoituksesta ei kuitenkaan ole vielä riittävää selvyyttä. Siksi komitea odottaakin kiinnostuneena komission yksiköiden laatimaa valmisteluasiakirjaa ohjelman rahoituksesta ja kehottaa komissiota ottamaan huomioon aiemmat puutteet.

4.3 Komission NAIADES I -väliarviossa todetaan päätelmänä, että NAIADES I sysäsi alkuun kehityksen, jonka ansiosta etenkin jäsenvaltiotason poliittiset päättäjät alkoivat tiedostaa tämän alan potentiaalin paremmin.

4.4 NAIADES I:stä ja TEN-T-verkkoja koskevista tuoreimmista suuntaviivoista saatu kokemus auttaa ymmärtämään, että tämän tiedonannon tavoitteiden allekirjoittamisen on oltava jäsenvaltioita sitova. Siksi komitea kehottaakin Euroopan parlamenttia, neuvostoa ja komissiota esittämään asian selkeästi ja konkreettisesti.

4.5 Komiteasta on selvää, että sisävesiliikenteen edistäminen edellyttää Euroopan komissiolta ja jokikomissioilta hyvää ja tiivistä yhteistyötä. Komitea tukee asiaa koskevia ehdotuksia ja korostaa tässä yhteydessä Reinin navigaation keskuskomission tärkeää roolia sisävesiliikenteen sekä korkean tekniikka- ja turvallisuustason kehittämisessä.

4.6 Komitea viittaa infrastruktuurin suureen merkitykseen komission tavoitteiden saavuttamisessa. Sisävesiliikenteen integroinnin tehostamisen ja sen luotettavuuden takaamisen kannalta on olennaisen tärkeää, että vesiväyläjärjestelmää ylläpidetään hyvin, ettei siinä ole ongelmakohtia ja ettei siitä puutu yhteyksiä. Komitea kehottaa jäsenvaltioita kantamaan vastuunsa tämän tehtäväkentän osalta.

4.7 Verkkojen Eurooppa -välineen rajalliset määrärahat huomioon ottaen komitea odottaa, että komissio osoittaa ainakin 20 prosenttia käytössä olevista varoista vesiväyliä varten ja tukee ja motivoi jäsenvaltioita kyseisen infrastruktuurin ylläpidossa ja laajentamisessa. Toisin kuin maantie- ja rautatieliikenteessä Euroopan vesiväylillä on vielä riittävästi kapasiteettia ottaa vastaan moninkertainen liikennemäärä nykyiseen verrattuna. Vesiväyliin investoimalla pystytään saavuttamaan mahdollisimman suuri tuotto sijoitetulle pääomalle.

4.8 Komitea on pannut merkille, että tarkoituksena on käynnistää kuulemismenettely infrastruktuurin hinnoittelusta ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi sisävesiliikenteen hintoihin. Komitea toteaa, että tarkasteltaessa ulkoisten kustannusten sisällyttämistä sisävesiliikenteen hinnoitteluun on noudatettava mitä suurinta huolellisuutta ja että tähän välineeseen tulee turvautua ainoastaan sisävesiliikenteen kuljetusvolyymin kasvattamiseksi ja alan kilpailuaseman kohentamiseksi.

4.9 NAIADES II pyrkii muun muassa lisäämään alan houkuttelevuutta työmarkkinoilla, luomaan korkealaatuisia työpaikkoja ja innostamaan työvoimaa liikkuvuuteen. Siksi aikomuksena on yhdenmukaistaa ammattiprofiilit ja Euroopassa hankittu ammattipätevyys. Tämä voi auttaa poistamaan ammattitaitoisen henkilöstön puutteen sisävesiliikenteestä.

4.10 Sosiaaliturvakysymysten osalta komitea viittaa vuonna 2005 antamaansa lausuntoon (asiakokonaisuus TEN/200), jossa kehoitetaan luomaan sisävesiliikennettä koskeva yhteisön työ- ja sosiaalipolitiikka. Asiaa on kuluneina vuosina käsitelty yksityiskohtaisemmin työmarkkinavuoropuhelussa. Tähän mennessä työmarkkinaosapuolet ovat päässeet yhteisymmärryksen sisävesiliikenteen työaikoja koskevasta erityisjärjestelystä. Komitea kannustaa tekemään työmarkkinavuoropuhelussa lisää aloitteita, jotka kasvattavat ammattialan houkuttelevuutta.

5. Erityistä

5.1 TEN-T-verkkoja koskevien uusien suuntaviivojen suhteen komitea kehottaa komissiota valvomaan vesiväylien kytkemistä lujasti mukaan uuden, multimodaalisiin käytäviin perustuvan lähestymistavan soveltamiseen. Multimodaalisissa käytäväsuunnitelmissa on syytä huolehtia siitä, että kaikki liikennemuodot otetaan riittävästi huomioon. Näitä suunnitelmia toteutettaessa sisävesiliikenteelle on varattava merkittävä rooli.

5.2 Komitean mielestä on erittäin tärkeää, että kaikki vähintään IV-luokan tai sitä korkeamman luokan vesiväylät sisällytetään TEN-T-ydinverkkoon. Näin ollen jäsenvaltioilla on velvollisuus taata kyseisten vesiväylien ylläpito ja parantaminen ja tukea kaikin keinoin ongelmakohtien poistamista, jotta unionin vesiväylien vapaa kapasiteetti voidaan hyödyntää kokonaisuudessaan. Komitea kiinnittää huomiota Tonavan ja Elben kaltaisiin jokiin, missä on vielä runsaasti käyttämätöntä liikennöntikapasiteettia. Se kehottaa jäsenvaltioita ratkaisemaan ongelmakohtat näissä joissa ja toteuttamaan puuttuvat väylät – esimerkiksi Seine–Schelde-yhteys – viipymättä komission tuella.

5.3 Tonavalla on erityinen asema Keski- ja Itä-Euroopan maiden kuljetuskehityksessä. Komissio on tunnustanut tämän Tonavan aluetta koskevassa strategiassa (2010), jonka avulla on määrä edistää Tonavan alueen maiden kehittymistä. Tonavan liikenne on yksi kyseisen strategian pilareita ja sen on tarkoitus kasvattaa sisävesiliikennettä tällä tärkeällä joella. Strategian jatkoksi Tonavan alueen maat – valitettavasti yhtä poikkeusta lukuun ottamatta – allekirjoittivat kesäkuussa 2012 julistuksen, jossa ne sitoutuvat Tonavan hoitamiseen asiaankuuluvien normien mukaisesti estääkseen sisävesiliikenteen keskeytymisen riittämättömän kulkusyvyuden vuoksi.

5.4 Komitea tukee tätä komission strategiaa, mutta toteaa kuitenkin, että kyseistä strategiaa ja vuonna 2012 allekirjoitettua julistusta ei ole tähän mennessä toteutettu riittävässä määrin. Siksi se kehottaa komissiota perustamaan työryhmän, joka valvoo kyseiseen strategiaan ja julistukseen kytkeytyvien sopimusten noudattamista, ja ratkaisemaan havaitut ongelmat kerralla, jottei vaaranneta sisävesiliikenteen hyväksi tässä tärkeässä käytävässä tavoiteltua kehitystä.

5.5 Komissio toteaa, että sisävesiliikenne on muista liikennemuodoista jäljessä innovoinnissa. Se johtuu mm. käyttöomaisuuden pitkästä käyttöiästä. Sen lisäksi alan innovaatiokulttuuria pidetään puutteellisena. Komissio kehottaa alaa ottamaan aloitteen käsiinsä tässä asiassa ja ryhtymään innovaatiopolitiikan kehittämiseen.

5.6 Komitea on samaa mieltä näistä havainnoista, mutta viittaa kuitenkin sekä sisävesiliikenteen kaluston pitkään käyttöikänsä että investointien korkeaan tasoon, jotka hidastuttavat innovointia tällä alalla. Korkeiden investointikustannusten vuoksi innovointia on stimuloitava riittävillä rahoituksellisilla ja taloudellisilla kannustimilla ja edistämällä rahoituksen saantia, mitä ohjelmassa ei ole toistaiseksi käsitelty riittävästi.

5.7 Komitea huomauttaa, että alalla on jo kehitetty innovatiivisesti erittäin edistyksellisiä aloitteita, kun nesteytettyä maakaasua käyttävät alukset on otettu käyttöön. Komitea kehottaa toimivaltaisia viranomaisia luomaan edellä mainittua ja muita vaihtoehtoja polttoaineratkaisuja varten mahdollisimman nopeasti oikeudellisen kehyksen ja kehittämään infrastruktuurin, jotta tätä innovaatiota käydään soveltamaan laajassa mitassa ja jotta siihen innostetaan entisestään.

5.8 Komission tiedonantoon liittyy sen yksiköiden valmisteluasiakirja aluskannan ympäristöystävällisyyden lisäämisestä. Siinä komissio esittää skenaarioita tavoista, joilla ilmansaastuttajien päästöjä voidaan vähentää. Komitea tietää, että sisävesiliikenteestä koituu paljon vähemmän hiilidioksidipäästöjä kuin maantie- ja raideliikenteestä. Viimeksi mainittuja ei kuitenkaan sivuta kyseisessä asiakirjassa.

5.9 Kun huomio keskitetään muihin ilmansaasteisiin kuin hiilidioksidiin, komissio päättelee, että sisävesiliikenne uhkaa nykyään muodostua suurimmaksi saastuttajaksi tällä alalla. Komitea toteaaakin, että tulevia päästönormeja määritettäessä on voitava estää kilpailun vääristyminen ja on otettava huomioon, että sisävesiliikenteeseen on tarjolla sopiva valikoima asianmukaisia moottorityyppisiä.

5.10 Komitea katsoo, että komissiolla voi olla merkittävä rooli alan stimuloimisessa innovointiin ja ympäristöystävällisyyden lisäämiseen. Sen on myös syytä tarjota merkittävää rahoitustukea. Sisävesiliikenteen ympäristövaikutusten vähentämisestä kertyvä yhteiskunnallinen hyöty oikeuttaa EU:n ja jäsenvaltioiden varoista tähän tarkoitukseen myönnettävän tuen. Sillä voi olla voimakas kehitystä nopeuttava vaikutus.

5.11 Siksi komitea kehottaa komissiota hyödyntämään Euroopan unionin monivuotisen rahoituskehiksen hyväksymisen jälkeen kaikki mahdollisuudet osoittaa "Verkkojen Eurooppa" -välineestä ja Horisontti 2020 -puiteohjelmasta varoja alusten ympäristöystävällisyyden lisäämiseen ja muihin NAIADES-ehdotuksen mukaisiin toimenpiteisiin.

5.12 Toimialan imagon nimessä komitea kehottaa alaa käyttämään myös vararahastosta käytettävissä olevia varoja viherryttämistarkoituksiin. Kun NAIADES II -pakettiin kuuluva kapasiteettiasetusta muutetaan ehdotetulla tavalla, tämä tulee mahdolliseksi.

5.13 Nyt kun sisävesiliikenteen talouskriisi on taas vastikään johtanut alan rakenteelliseen ylikapasiteettiin, ammattimaistuminen ja tiiviimpi yhteistyö sekä itse alaa että muiden tahojen kanssa auttavat ilman muuta parantamaan alan taloudellista asemaa pysyvällä tavalla.

Bryssel 21. tammikuuta 2014

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Henri MALOSSE
