

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind pachetul NAIADES II, alcătuit din următoarele trei documente: Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 718/1999 al Consiliului privind politica capacității flotei Comunității cu scopul de a promova transportul pe căile navigabile interioare**

[COM(2013) 621 final – 2013/0303 (COD)]

**Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului**

[COM(2013) 622 final – 2013/0302 (COD)]

**Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Spre transporturi de calitate pe căile navigabile interioare – NAIADES II**

[COM(2013) 623 final]

(2014/C 177/11)

Raportor: dl **Jan SIMONS**

La 10 septembrie 2013, la 7 și 31 octombrie 2013 și la 8 și 22 octombrie 2013, în conformitate cu articolele 91 alineatul (1) și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia, Consiliul și, respectiv, Parlamentul European au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la:

*pachetul NAIADES II, alcătuit din următoarele trei documente:*

*Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 718/1999 al Consiliului privind politica capacității flotei Comunității cu scopul de a promova transportul pe căile navigabile interioare*

COM(2013) 621 final – 2013/0303 (COD)

*Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului*

COM(2013) 622 final – 2013/0302 (COD)

*Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Spre transporturi de calitate pe căile navigabile interioare – NAIADES II*

COM(2013) 623 final

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 18 decembrie 2013.

În cea de-a 495-a sesiune plenară, care a avut loc la 21 și 22 ianuarie 2014 (ședința din 21 ianuarie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 140 de voturi pentru și 10 abțineri.

## **1. Concluzii și recomandări**

1.1 Comitetul salută și sprijină propunerile de acțiune ale Comisiei formulate în comunicare și în cele două propuneri legislative, exprimând următoarele recomandări.

1.2 Comitetul consideră că motivul pentru care cota de piață a navigației interioare nu a crescut rezidă în insuficiența sprijinului politic și financiar pentru acest sector în ultimii ani.

1.3 Ca atare, Comitetul solicită Comisiei să pună la dispoziție suficiente resurse – așteptându-se la cel puțin 20% – din cadrul mecanismului Conectarea Europei (MCE) și din cadrul anumitor direcții ale Orizont 2020, în special cea pentru inovație pentru căile de navigație și pentru sectorul navigației interioare, pentru realizarea obiectivelor stabilite în programul său, cerându-i totodată să sprijine și să stimuleze statele membre în eforturile de întreținere și extindere a infrastructurii. De asemenea, ar trebui elaborate noi mecanisme de finanțare.

1.4 Atrăgând atenția asupra importanței pe care o are infrastructura pentru realizarea obiectivelor Comisiei, Comitetul face apel la statele membre să-și asume răspunderea care le revine. În acest sens, Comitetul face referire printre altele la Strategia privind zona Dunării, menită să contribuie la dezvoltarea statelor din această regiune (2010), și la declarația adoptată în iunie 2012 în continuarea acestei strategii.

1.5 Comitetul sprijină Strategia pentru zona Dunării, însă observă că până în prezent strategia, ca și declarația semnată în 2012, au fost insuficient puse în aplicare. Ca atare, solicită Comisiei să înființeze un grup de lucru care să supravegheze realizarea acordurilor din cadrul acestei strategii și declarații.

1.6 Comitetul susține ferm documentul serviciilor Comisiei privind NAIADES, vizând implementarea măsurilor de ecologizare la nivel de sector. Și în cazul acestuia dorește, de asemenea, să se prevadă disponibilizarea unor mijloace financiare suficiente, pentru a redresa, printre altele, neajunsurile din cadrul programului NAIADES I.

1.7 Atrăgând atenția asupra avizului său anterior privind securitatea socială a sectorului, Comitetul face apel la toate părțile implicate să dezvolte în continuare inițiative în acest domeniu. Un rol central în acest sens îl joacă armonizarea propusă a profilurilor profesionale și corelarea la nivel european a calificărilor profesionale, în baza dialogului social, subiecte care vor fi analizate în detaliu de Comisie, în strânsă colaborare cu comisiile fluviale, în special cu Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin.

1.8 Comitetul consideră că propunerile privind cooperarea instituțională între Uniunea Europeană și comisiile de navigație reprezintă un pas important. El face apel la instituțiile implicate să coordoneze îndeaproape diversele regimuri juridice, realizând astfel armonizarea avută în vedere.

## 2. Introducere

2.1 Cu ajutorul navigației interioare se transportă anual circa 500 de milioane de tone de marfă, echivalentul a 25 de milioane de camioane, ceea ce reprezintă o prestație de transport de 140 de miliarde de tone/km. Însă navigația interioară joacă un rol semnificativ și în transportul de persoane, atât în ceea ce privește turismul (vase de croazieră și călătorii de o zi) cât și, în tot mai mare măsură, în transportul orășenesc și regional (spre exemplu serviciile furnizate de feriboturi).

2.2 Piețele tradiționale de transport, precum cea a transportului de marfă pe distanțe lungi, sunt completate tot mai frecvent cu noi servicii inovatoare în care navigația interioară joacă un rol tot mai important și pe distanțe scurte.

2.3 Datorită economiei de scară generate și eficienței energetice, navigația interioară se remarcă prin cele mai scăzute costuri externe provocate de emisiile de CO<sub>2</sub>, poluare sonoră, accidente și blocaje în trafic. În virtutea celor mai ridicate standarde mondiale în materie de siguranță, acest mod de transport reprezintă principalul transportator de mărfuri periculoase din Europa.

2.4 Aproximativ 44 000 de persoane lucrează în sectorul navigației interioare, iar circa 12 000 de locuri de muncă sunt indirect legate de acesta. Navigația interioară suferă de pe urma lipsei personalului calificat, reprezentând, astfel, un dezechilibru pe piața forței de muncă pentru persoanele în căutarea unui loc de muncă. Cu ajutorul noilor programe de educație și a perspectivelor de carieră, navigația interioară este în măsură să le ofere tinerilor locuri de muncă tentante.

2.5 Navigația interioară operează pe o piață pe deplin liberalizată, însă din 2008 este afectată de consecințele crizei economice. Din cauza recesiunii economice, volumele de transport s-au redus în ultimii ani, ceea ce a dus la capacitate excedentară în navigația interioară și, în consecință, la scăderea prețurilor. În diverse studii se consideră că această situație se va îmbunătăți abia peste câțiva ani.

2.6 Pe rețeaua extinsă a căilor de navigație europene, cuprinzând circa 37 000 km de fluvii și canale, există încă suficientă capacitate pentru absorbirea unor fluxuri de transport suplimentare. Acest lucru presupune însă o bună întreținere a sistemului de căi de navigație. Chiar și în cursul programului de acțiune NAIADES I (2006-2014), căile de navigație au fost întreținute insuficient și nu s-au realizat legăturile lipsă, în mare parte din pricina reducerii bugetelor naționale. În plus, realizarea proiectelor de infrastructură pe căile de navigație este obstructionată de proceduri lungi și lente și de sarcini administrative care ar trebui evitate.

### 3. Sinteza comunicării Comisiei

3.1 La 10 septembrie 2013, Comisia a publicat comunicarea „Spre transporturi de calitate pe căile navigabile interioare – NAIADES II. Comisia constată că predecesorul acestei inițiative, NAIADES I, a creat un oarecare impuls, dar perspectivele economice și ecologice pentru navigația interioară se deteriorează și nu s-au făcut aproape deloc progrese în ceea ce privește îmbunătățirea infrastructurii. De asemenea, sectorul este afectat de criza economică și suferă, în consecință, din pricina supracapacității.

3.2 Oportunitățile și provocările aferente acestui mod de transport au contribuit la decizia Comisiei de a-și continua programul de acțiune anterior în domeniul navigației interioare. Prin intermediul NAIADES II, Comisia intenționează favorizarea pe termen lung a unor modificări structurale în cadrul sectorului transportului pe căi navigabile interioare, fără a interveni însă pe piața liberă.

3.3 În cadrul NAIADES se propun acțiuni concrete în următoarele domenii:

- infrastructură de calitate, care cuprinde îmbunătățirea legăturilor și integrarea navigației interioare cu alte moduri de transport. În acest context, porturile (maritime și fluviale) joacă un rol important ca verigi de legătură;
- inovarea;
- o piață care să funcționeze bine;
- ameliorarea rezultatelor ecologice prin reducerea emisiilor;
- lucrători calificați și locuri de muncă de calitate;
- integrarea transportului pe căi navigabile interioare în lanțul logistic multimodal.

3.4 Acest program de acțiune este însoțit de două propuneri legislative, una privind cerințele tehnice pentru navele utilizate pe căile de navigație interioare și una care vizează modificarea regulamentului privind capacitatea flotei de navigație interioară. Ambele instrumente juridice sunt în vigoare de mult timp în navigația interioară. Noile propuneri ale Comisiei vizează o modernizare a acestor instrumente. Totodată, din comunicare face parte și un amplu document de lucru al serviciilor Comisiei privind ecologizarea flotei.

3.4.1 Noua propunere a Comisiei de directivă tehnică care să înlocuiască Directiva 2006/87/CE are în vedere o mai bună corelare a diverselor instanțe de reglementare și prevede un mecanism pentru favorizarea acestui lucru. Aceasta reprezintă o primă concretizare a cooperării instituționale, vizată la nivel de reglementare.

3.4.2 Propunerea Comisiei de modificare a Regulamentului 718/1999 privind politica capacității flotei prevede extinderea posibilităților de folosire a resurselor din fondul de rezervă de către organizațiile reprezentative din sectorul navigației interioare, în special în scopuri ecologice. Această propunere se încadrează în logica întregului pachet de măsuri propuse.

3.5 Pentru punerea în aplicare a acțiunilor vizate în comunicare, propunerea specifică câțiva factori de răspundere. Realizarea unei infrastructuri de calitate cade în răspunderea UE și a statelor membre. Acest lucru este valabil și pentru îmbunătățirea cadrului juridic, menit să creeze condiții de concurență echitabile pe piața internă. Răspunderea pentru transparența pe piață și pentru inovare îi revine sectorului.

3.6 De asemenea, în comunicare se are în vedere îmbunătățirea gestionării. Din perspectivă istorică, navigației pe căi interioare i se aplică diverse regimuri juridice. Libertatea de circulație pe marile fluvii europene este consacrată prin tratatele internaționale și reglementarea derivată din ele. UE deține, de asemenea, competențe în domeniul navigației interioare. Pentru a preîntâmpina suprapunerea parțială a acestor competențe și activități, Comisia propune o nouă abordare. Aceasta are în vedere o colaborare strânsă cu Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, pentru care s-a semnat un acord.

3.7 NAIADES II nu dispune de un buget propriu pentru finanțarea măsurilor propuse. Comunicarea face referire în acest sens la mecanismul Conectarea Europei (MCE) pentru măsurile privind infrastructura și la Orizont 2020 pentru finanțarea cercetării, dezvoltării și a inovării. Complementar, ambele instrumente ar trebui să ofere sprijin financiar pentru susținerea politicii de gestiune și ecologizarea flotei.

3.8 Comisia dorește să-și intensifice ambițiile în direcția navigației interioare și a promovării acesteia, concentrându-se asupra domeniilor cu cea mai mare valoare adăugată. Se așteaptă în acest sens la o contribuție din partea statelor membre și a sectorului însuși.

#### 4. Observații generale

4.1 Comitetul este într-o măsură în favoarea unei mai bune utilizări a capacităților navigației pe căile interioare, mai ales având în vedere avantajele uriașe ale acestui mod de transport din punctul de vedere al prestației, durabilității și costurilor externe. Importanța și potențialul navigației interioare oferă perspective interesante, atât pentru transportul de marfă, cât și pentru cel de persoane. Pe lângă transportul de croazieră, rolul transportului pe apă este tot mai frecvent recunoscut în regiunile cu densitate mare a populației în care se întregesc serviciile de feribot.

4.2 Comitetul împărtășește observațiile Comisiei privind valorificarea în prea mică măsură a navigației interioare și sprijină eforturile acesteia în direcția creșterii cotei sectorului pe piața totală a transporturilor. În efortul său de a integra mai bine navigația interioară și de a crea condiții în acest sens, Comisia subestimează importanța bazei financiare solide a programului de acțiune. Comitetul observă că se propune un nou plan ambițios pentru NAIADES II, pentru care însă nu există deocamdată destulă claritate în ceea ce privește finanțarea. Comitetul așteaptă prin urmare cu interes documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind finanțarea programului și solicită Comisiei să țină seama de carențele programului anterior.

4.3 În evaluarea intermediară a NAIADES I s-a constatat că programul NAIADES I a creat un anumit impuls și a dus la o mai bună conștientizare a potențialului sectorului – mai ales în rândul factorilor de decizie de la nivel național.

4.4 În același timp, experiența cu NAIADES I și cele mai recente orientări TEN-T relevă faptul că statele membre nu pot rămâne absolvite de orice angajament atunci când acceptă obiectivele acestei comunicări. Comitetul insistă pe lângă Parlamentul European, Consiliu și Comisie să precizeze acest lucru clar și concret.

4.5 În opinia Comitetului, este limpede că trebuie realizată o colaborare strânsă și funcțională între Comisia Europeană și comisiile fluviale pentru ca navigația interioară să fie favorizată. Comitetul sprijină propunerile în acest sens și atrage atenția asupra rolului important pe care îl joacă Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin în ceea ce privește dezvoltarea navigației interioare și standardele tehnice și de siguranță ridicate.

4.6 Comitetul subliniază importanța infrastructurii pentru realizarea obiectivelor Comisiei. Pentru a stimula o mai bună integrare a navigației interioare și pentru a garanta fiabilitatea acesteia, este esențial să existe un sistem de căi navigabile bine întreținut și fără blocaje și să se realizeze legăturile care lipsesc. Comitetul solicită statelor membre să-și asume responsabilitățile care le revin în acest sens.

4.7 Având în vedere bugetele limitate alocate mecanismului Conectarea Europei, Comitetul se așteaptă ca Comisia să pună la dispoziția căilor navigabile cel puțin 20% din mijloacele disponibile și să sprijine și să motiveze statele membre în direcția întreținerii și extinderii acestei infrastructuri. Spre deosebire de infrastructura rutieră și feroviară, căile de navigație interioare ale Europei dispun încă de capacitate suficientă pentru absorbirea unui multiplu al volumului de transport actual, astfel încât investițiile în acest sector pot oferi un randament maxim al sumelor investite.

4.8 Comitetul a luat cunoștință de intenția de a se demara o consultare privind tarifele de utilizare a infrastructurii, în vederea internalizării costurilor externe ale navigației interioare. Comitetul atrage atenția că problema internalizării costurilor externe ale navigației interioare trebuie tratată cu cea mai mare precauție și că acest instrument ar trebui introdus numai pentru sporirea volumului de transport al navigației interioare și pentru îmbunătățirea poziției concurențiale a acesteia.

4.9 NAIADES II vizează, printre altele, sporirea atractivității sectorului pe piața forței de muncă și crearea unor locuri de muncă de calitate, precum și stimularea mobilității forței de muncă. Acestea sunt obiectivele armonizării profilurilor profesionale și ale corelării la nivel european a calificărilor profesionale. Aceste măsuri pot contribui la soluționarea lipsei personalului calificat în sectorul navigației interioare.

4.10 În ceea ce privește securitatea socială, Comitetul face referire la avizul său din 2005 (TEN/200), în care se solicita conceperea unei politici sociale a Uniunii pentru navigația interioară. În ultimii ani s-a precizat în mai mare măsură această politică în cadrul dialogului social, eforturile ducând între timp la instituirea unei reglementări specifice cu privire la timpul de lucru în navigația interioară, consacrată într-un acord semnat de partenerii sociali. Comitetul încurajează lansarea în cadrul dialogului social și a altor inițiative care să sporească atractivitatea acestei profesii.

## 5. Observații specifice

5.1 În ceea ce privește noile orientări TEN-T, Comitetul face apel la Comisie să vegheze la consolidarea poziției căilor de navigație în contextul punerii în aplicare a noii abordări bazate pe coridoare multimodale. Planurile privind coridoarele multimodale trebuie să asigure faptul că toate modurile de transport sunt reprezentate în mod echilibrat. Va trebui ca, la intrarea în vigoare a acestor planuri, să se asigure un rol substanțial pentru sectorul navigației pe căi interioare.

5.2 Comitetul consideră că este foarte important să fie incluse în rețeaua centrală TEN-T toate căile de navigație din clasa IV sau superioare. Pe această cale, statele membre își asumă obligația de a garanta conservarea și îmbunătățirea acestor căi navigabile și de a oferi tot sprijinul pentru înlăturarea blocajelor, în scopul utilizării depline a capacităților disponibile pe căile navigabile europene. Comitetul dorește să atragă atenția asupra fluviilor care încă dispun de capacități ample de absorbție a fluxurilor de transport, precum Dunărea și Elba. El solicită statelor membre să soluționeze, cu ajutorul Comisiei Europene, blocajele de pe aceste fluvii și să realizeze fără întârziere legăturile care lipsesc – precum legătura Sena-Escaut.

5.3 În cadrul dezvoltării transporturilor în țările din centrul și estul Europei, Dunărea joacă un rol deosebit. Acest lucru este recunoscut de Comisie în Strategia pentru regiunea Dunării (2010), vizând favorizarea dezvoltării țărilor din regiunea dunăreană. Transportul pe Dunăre reprezintă unul dintre pilonii acestei strategii și ar trebui să contribuie la creșterea sectorului navigației pe acest fluviu important. În continuarea acestei strategii, țările riverane Dunării – din păcate, cu excepția uneia – au semnat în iunie 2012 o declarație prin care se obligă la întreținerea Dunării pe baza standardelor aplicabile, pentru a preîntâmpina eventuale blocaje viitoare ale navigației cauzate de adâncimea insuficientă.

5.4 Comitetul sprijină această strategie a Comisiei, însă observă că până în prezent strategia și declarația semnată în 2012 au fost insuficient puse în aplicare. În consecință, solicită Comisiei să înființeze un grup de lucru care să vegheze la respectarea angajamentelor stabilite în cadrul strategiei și al declarației și să rezolve rapid problemele constatate, pentru a nu periclita dezvoltarea dorită a navigației interioare pe acest coridor important.

5.5 Comisia observă că, în raport cu alte moduri de transport, navigația interioară a rămas în urmă din perspectiva inovării. Acest fapt se datorează, printre altele, duratei lungi de viață a echipamentelor. În plus, sectorul nu are suficientă cultură a inovării. Comisia solicită sectorului să-și asume un rol de conducere în acest sens și să dezvolte o politică în domeniul inovării.

5.6 Comitetul împărtășește aceste observații, însă atrage totodată atenția atât asupra duratei lungi de exploatare a echipamentelor din navigația interioară, cât și asupra nivelului ridicat al investițiilor, motive pentru care inovarea în acest sector prezintă un ritm mai lent. Din pricina costurilor ridicate ale investițiilor, inovarea trebuie încurajată prin stimuli financiar și economici suficienți și prin favorizarea accesului la finanțare, aspecte care nu sunt prevăzute deocamdată în program în măsură satisfăcătoare.

5.7 Comitetul arată că sectorul însuși a demarat deja inițiative extrem de ambițioase în domeniul inovării prin introducerea navelor care utilizează gazul natural lichefiat (GNL) drept combustibil. Comitetul solicită instanțelor competente să elaboreze cât mai rapid posibil cadrul juridic necesar și infrastructura aferentă pentru punerea în aplicare pe scară largă și stimularea în continuare a acestei inovații, precum și pentru alimentarea cu combustibili alternativi.

5.8 Comisia atașează la comunicare un document de lucru al serviciilor Comisiei privind ecologizarea flotei. În textul acestuia se descriu scenarii privind modalitățile potențiale de reducere a emisiilor de poluanți atmosferici. În acest document nu se ține seama de faptul – știut de către Comitet – că navigația interioară prezintă un nivel de emisii mult inferior transportului rutier și celui feroviar.

5.9 Din pricina concentrării asupra altor poluanți atmosferici decât CO<sub>2</sub>, Comisia ajunge la concluzia că navigația pe căi interioare este în pericol de a deveni cea mai mare sursă de poluare în acest domeniu. În acest sens, Comitetul observă că la elaborarea viitoarelor standarde privind emisiile trebuie să fie preîntâmpinată concurența neloială și să se țină seama de o ofertă adaptată de motoare pentru sectorul navigației interioare.

5.10 Comitetul consideră că Comisia poate juca un rol de seamă în stimularea sectorului în direcția inovării și că ar trebui să acorde un sprijin financiar substanțial. Având în vedere avantajele pentru societate pe care le aduce îmbunătățirea prestațiilor de mediu ale navigației interioare, se justifică sprijinul acordat acesteia din fondurile europene și naționale. Acest sprijin poate avea un puternic efect catalizator.

5.11 Ca atare, Comitetul solicită Comisiei ca, după stabilirea bugetului multianual al Uniunii Europene, să facă tot posibilul pentru a pune la dispoziție cât mai multe resurse alocate mecanismului Conectarea Europei (MCE) și programului Orizont 2020 pentru implementarea ecologizării la bordul navelor și a celorlalte măsuri propuse în programul NAIADES.

5.12 De asemenea, Comitetul face apel la sector să folosească în scopuri de ecologizare resursele disponibile în fondul de rezervă, pentru a-și îmbunătăți imaginea. Această posibilitate este creată prin propunerea de modificare a Regulamentului privind capacitatea flotei, cuprinsă în pachetul NAIADES II.

5.13 Profesionalizarea și colaborarea mai strânsă în cadrul sectorului și la inițiativa acestuia reprezintă în mod cert o contribuție la îmbunătățirea structurală a poziției sale economice în momentul de față, când criza economică a dus la o supracapacitate structurală a sectorului.

Bruxelles, 21 ianuarie 2014

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Henri MALOSSE

---