



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Dokument z posiedzenia*

---

31.1.2014

B7-0094/2014

## PROJEKT REZOLUCJI

złożony w następstwie pytania wymagającego odpowiedzi ustnej  
B7-0104/2014

zgodnie z art. 115 ust. 5 Regulaminu

w sprawie NAIADES II – programu działań na rzecz żeglugi śródlądowej  
(2013/3002(RSP))

**Brian Simpson**

w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

RE\1017655PL.doc

PE527.314v01-00

**PL**

*Zjednoczona w różnorodności*

**PL**

**B7-0094/2014**

**Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie NAIADES II – programu działań na rzecz żeglugi śródlądowej (2013/3002(RSP))**

*Parlament Europejski,*

- mając na uwadze pytanie wymagające odpowiedzi ustnej skierowane do Komisji w sprawie programu działania NAIADES II mającego na celu wsparcie żeglugi śródlądowej (O-000016/2014 – B7-0104/2014),
  - uwzględniając swą rezolucję z dnia 26 października 2006 r. w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES”, – zintegrowany europejski program działań na rzecz żeglugi śródlądowej<sup>1</sup>,
  - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 10 września 2013 r. zatytułowany „W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego NAIADES II” (COM(2013)0623),
  - uwzględniając swą rezolucję z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu<sup>2</sup>,
  - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 17 stycznia 2006 r. w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” – Zintegrowany europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej (COM(2006)0006),
  - uwzględniając dokument roboczy służb Komisji z dnia 10 września 2013 r. pt. „Ekologizacja floty: zmniejszanie emisji zanieczyszczeń pochodzących z śródlądowego transportu wodnego” (SWD(2013)0324),
  - uwzględniając art. 115 ust. 5 i art. 110 ust. 2 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że sektor żeglugi śródlądowej ma duży wkład w unijny system transportu dokonując przewozu towarów pomiędzy portami UE i w głąb lądu;
- B. mając na uwadze, że transport śródlądowy jest energooszczędny i przyczynia się do realizacji celów gospodarki niskowęglowej ustalonych w białej księdze dotyczącej unijnej polityki transportowej;
- C. mając na uwadze, że wykorzystanie pełnego potencjału żeglugi śródlądowej spowoduje, że ten rodzaj transportu będzie kluczowym czynnikiem pozwalającym na rozwiązanie w Europie problemu zatorów transportowych oraz problemów środowiskowych wynikających z importu towarów za pośrednictwem portów morskich;
- D. mając na uwadze, że konieczna będzie modernizacja floty wykorzystywanej w żegludze

---

<sup>1</sup> Dz. U. C 313 E z 20.12.2006, s. 443.

<sup>2</sup> C 168 E z 14.6.2013, s. 72.

śródlądowej oraz jej dostosowanie do postępu techniki, aby jeszcze bardziej poprawić charakterystykę ekologiczną statków, poprzez opracowanie m. in. statków przystosowanych do żeglugi rzecznej w ramach zrównoważonej nawigacji (RASSIN), a co za tym idzie, zapewnić przewagę konkurencyjną żeglugi śródlądowej;

- E. mając na uwadze, że niekorzystna koniunktura gospodarcza w Europie odbiła się również na sektorze transportu śródlądowego, jak również to, że sektor transportu śródlądowego znajduje się w trudnej sytuacji gospodarczej;
  - F. mając na uwadze, że obserwowana obecnie nadwyżka zdolności przewozowych wywiera druzgoczący wpływ na sektor transportu śródlądowego;
  - G. mając na uwadze, że struktura sektora żeglugi śródlądowej opiera się głównie na MŚP, tj. podmiotach gospodarczych będących właścicielami statków, którzy pracują i mieszkają na statkach wraz z rodzinami, oraz że te MŚP są szczególnie podatne na skutki kryzysu;
  - H. mając na uwadze, że normy społeczne, takie jak czas pracy, a także edukacja, mają podstawowe znaczenie dla sektora żeglugi śródlądowej;
  - I. mając na uwadze, że na sektor żeglugi śródlądowej przeznaczają się ograniczone zasoby finansowe, a także fakt, że dostęp do środków finansowych jest coraz trudniejszy;
1. z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji polegającą na aktualizacji i unowocześnieniu programu NAIADES do roku 2020;
  2. wspiera konkretne działania zdefiniowane w programie działania NAIADES II na lata 2014–2020;
  3. ubolewa nad faktem, że Komisja nie przeznaczyła na projekt NAIADES II konkretnych środków w odpowiedniej wysokości, które pomogłyby w realizacji celów programu działań, dlatego też domaga się właściwie ukształtowanej polityki z możliwymi do realizacji celami krótko- i średnioterminowymi, a także konkretnego planu działania, w którym wskazane zostaną między innymi zasoby na jego realizację;
  4. wzywa Komisję, aby jak najszybciej zapewniła podjęcie konkretnych działań uwzględniających specyficzny charakter tego sektora, który w głównej mierze bazuje na MŚP;
  5. podkreśla, że wysokiej jakości infrastruktura jest warunkiem rozwoju i integracji żeglugi śródlądowej i portów śródlądowych z transeuropejską siecią transportową, wzywa Komisję i państwa członkowskie do uwzględnienia wszystkich ważnych punktów zatorów transportowych do planów wdrażania korytarzy TEN-T, które mają zostać przyjęte, podkreśla fakt, że w instrumencie „Łącząc Europę” nadaje się priorytetowe znaczenie finansowaniu rozwoju infrastruktury dla ekologicznych rodzajów transportu takich jak śródlądowe drogi wodne;
  6. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że śródlądowe drogi wodne włączono do sześciu spośród dziewięciu głównych korytarzy sieci TEN-T i wyraża nadzieję, że poświęci się dostatecznie dużo uwagi problemowi zatorów oraz brakujących połączeń, zważywszy, że

priorytetami instrumentu „Łącząc Europę” będą wydatki na likwidację zatorów transportowych, tworzenie brakujących połączeń, a w szczególności ulepszenie transgranicznych sekcji głównych sieci transportowych; przypomina, że w ramach instrumentu „Łącząc Europę” priorytetowo traktowane będzie finansowanie systemów aplikacji telematycznych pełniących funkcję usług informacji rzecznej;

7. zwraca uwagę na zobowiązania państw członkowskich do realizacji sieci bazowej, a zwłaszcza na odpowiedzialność za zapewnienie odpowiedniej i niezawodnej infrastruktury w drodze jej regularnej konserwacji, aby utrzymać dobry stan żeglugi z myślą o nadaniu żegludze śródlądowej roli niezawodnego i oszczędnego rodzaju transportu;
8. zwraca się do Komisji o przyspieszenie integracji usług informacji rzecznej, danych obserwacji rynku żeglugi śródlądowej z narzędziami stosowanymi w obrębie korytarzy TEN-T w celu wsparcia zintegrowanego zarządzania transportem multimodalnym; wspiera ekspansję w dziedzinie wymiany danych w ramach usług informacji rzecznej i włączenie tej wymiany do strumieni informacji innych rodzajów transportu, aby ułatwić integrację żeglugi śródlądowej z innymi rodzajami transportu, wzywa Komisję do szybkiego opracowania kierunków działania umożliwiających taką integrację;
9. wzywa Komisję, by wspierała korzystanie z wzorcowych praktyk w dziedzinie włączania usług żeglugi śródlądowej do multimodalnych łańcuchów logistycznych;
10. podkreśla znaczenie przeznaczania odpowiednich środków finansowych na nowe technologie, innowację oraz zrównoważone usługi w dziedzinie transportu towarowego w ramach realizowanych obecnie programów unijnych, takich jak instrument „Łącząc Europę”, program „Horyzont 2020” oraz fundusz spójności, co pozwoli na stymulowanie innowacji i ich wykorzystywanie oraz na poprawę wyników w dziedzinie wpływu środowiskowego żeglugi śródlądowej, zwraca się Komisji o opracowanie odpowiednich programów finansowania umożliwiających realizację tego celu;
11. wzywa Komisję, by zaproponowała możliwości uzyskania dodatkowych korzyści z funduszy rezerwowych poprzez wykorzystywanie ich w powiązaniu z instrumentami finansowymi dostępnymi w ramach istniejących funduszy unijnych, takich jak instrument „Łącząc Europę” oraz fundusze pochodzące z Europejskiego Banku Inwestycyjnego;
12. zwraca się do państw członkowskich, by nadal rozwijały krajowe strategie polityczne na rzecz pobudzenia rozwoju żeglugi śródlądowej, z uwzględnieniem europejskiego programu działań, a także zachęca władze regionalne, lokalne i portowe, by podejmowały podobne inicjatywy;
13. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.