



Ausschuss der Regionen

COTER-V-045

105. Plenartagung vom 30./31. Januar 2014

STELLUNGNAHME

NAIADES II

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- **begrüßt** das "NAIADES II"-Paket und befürwortet uneingeschränkt die Bemühungen der Europäischen Kommission zur Neubelebung der Binnenschifffahrt;
- **verweist** auf die Rolle, die die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften durch eine bessere Integration der Binnenschifffahrtslogistik in ihre Pläne für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt spielen können;
- **warnt davor**, die Binnenschifffahrt losgelöst von den anderen Verkehrsträgern zu betrachten, und **ist der Meinung**, dass die Verbesserung der Vernetzung der Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern zur Stärkung des gesamten Sektors beitragen wird;
- **schlägt vor**, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zu Innovationen in diesem Sektor beitragen könnten, indem sie geeignete Innovationsmaßnahmen und die maßgeschneiderte Nutzung von Ressourcen und Finanzinstrumenten fördern;
- **unterstützt** Bemühungen zur Ökologisierung der Flotte und Verringerung der Schadstoffemissionen und betont, dass der Ansatz vom Standpunkt der Motortechnik und der Kraftstoffwahl technologieneutral sein und das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis bieten muss;
- **weist darauf hin**, dass für die Bewertung der möglichen Energie- und CO₂-Einsparungen durch die Ökologisierung der Flotte Alter und Beladungsmerkmale des Schiffes, Leistung des an Bord befindlichen Motors und die für die Bereitstellung neuer Motoren benötigte beträchtliche Menge an grauer Energie sorgfältig berücksichtigt werden müssen; fordert diesbezüglich, dass mehr unternommen werden muss, um die wirtschaftliche Machbarkeit der Nachrüstung und die Normung der Nachrüstkomponenten im Hinblick auf eine Kostensenkung und eine Emissionsminderung bei sämtlichen bestehenden Schiffen zu verbessern;
- **schlägt** für ein wirkungsvolleres "NAIADES II"-Paket **vor**, dass die Europäische Kommission, ggf. unter Rückgriff auf die Ressourcen der PLATINA-Plattform, einen präzisen Durchführungsfahrplan mit Zwischen- und Endzielen aufstellt, der auch ein kohärenteres Konzept für die Bereitstellung der finanziellen und sonstigen Ressourcen enthält;
- **plädiert**, wo immer machbar, für die Integration geeigneter Informationsströme anderer Verkehrsträger in die Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS).

COR-2013-06651-00-00-AC-TRA

Berichterstatter

Brian Meaney (IE/EA), Mitglied des Grafschaftsrats Clare und der Regionalbehörde Mid-West

Referenzdokumente

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: "Mehr Qualität in der Binnenschifffahrt – NAIADES II"

COM(2013) 623 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 des Rates vom 29. März 1999 über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten der Gemeinschaft zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs

COM(2013) 621 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

COM(2013) 622 final

Commission Staff Working Document: "Greening the fleet: reducing pollutant emissions in inland waterway transport"

SWD(2013) 324 final

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen - NAIADES II

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

Allgemeine Bemerkungen

1. **begrüßt** das "NAIADES II"-Paket als logische Folgemaßnahme zu "NAIADES I", mit dem das erste integrierte Konzept auf EU-Ebene für die Entwicklung der Binnenschifffahrt vorgestellt wurde; befürwortet uneingeschränkt die Bemühungen der Europäischen Kommission zur Neubelebung der Binnenschifffahrt und zur Steigerung ihres Anteils am Gesamtverkehr, um ihr Potenzial auszuschöpfen;
2. **unterstützt** das Vorhaben der Europäischen Kommission, der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, die Binnenwasserstraßen und die Seeverkehrswege Vorrang einzuräumen und gleichzeitig auf die Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrsträger zu beharren;
3. **spricht sich** für den Ausbau der Binnenschifffahrt **aus**, die seiner Meinung nach eine Lösung für das Problem der Verkehrsüberlastung auf den Straßen bietet; **erachtet** die Binnenschifffahrt aufgrund ihrer Sicherheitsbilanz und ihrer Umweltauswirkungen als zuverlässigen, sicheren und nachhaltigen Verkehrsträger;
4. **verweist** auf die Rolle, die die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bei Landnutzung und Verkehrsplanung spielen: Effiziente Raumplanung kann die Bündelung von Wirtschaftstätigkeiten erleichtern, zum Aufbau integrierter Cluster und somit zur Verringerung der Verkehrsbewegungen beitragen und den Multimodalverkehr zu einer attraktiveren Option machen; **weiß um** die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die regionale Wirtschaftsentwicklung und die Rolle der Inlandshäfen als wirtschaftliche Knotenpunkte sowie den Beitrag der Wasserstraßen zur Verringerung der Überlastung von Seehäfen und anderen Verkehrssystemen; **betont**, dass lokale und regionale Gebietskörperschaften beträchtliche Kosten für Auf- und Ausbau und Verwaltung grundlegender Infrastrukturkapazitäten tragen und im Mittelpunkt der Bemühungen zur Maximierung der Nutzung der Binnenschifffahrtskapazitäten stehen müssen;
5. **ist sich bewusst**, dass die Binnenwasserstraßen im Gegensatz zu anderen Verkehrsstrecken nicht nur der Beförderung dienen, sondern auch für Wasserversorgung, Hochwasserschutz, Energieerzeugung sowie Freizeit- und Tourismuswirtschaft, als wichtige Ökosysteme und auch für die Land- und Fischereiwirtschaft von Bedeutung sind; **ermutigt** daher die Binnenschifffahrt, ihre Führungsposition als umweltfreundlicher Verkehrsträger aufrechtzuerhalten und auch in Zukunft das richtige Gleichgewicht zwischen ihren

Kerntätigkeiten und den anderen (oftmals konkurrierenden) Funktionen der Wasserstraßen zu finden;

6. **unterstützt** öffentliche Maßnahmen für die Binnenschifffahrt zur Verbesserung des betrieblichen Umfelds sowie von Infrastruktur, Umweltleistung, Innovation und Integration in die Logistikkette und **ist überzeugt**, dass derartige öffentliche Investitionen angesichts der gravierenden Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf diesen Sektor und seiner sozioökonomischen und ökologischen "Rendite" auch in einem liberalisierten Binnenmarkt wie dem, in dem die Binnenschifffahrt operiert, gerechtfertigt sein können;

Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit

7. **ist der Auffassung**, dass das "NAIADES II"-Paket den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit entspricht;

Besondere Bemerkungen zu der Mitteilung

8. **stimmt mit** der Europäischen Kommission in ihrer allgemeinen Bewertung der Binnenschifffahrt **überein**: die Vorherrschaft von Partikulieren und die Fragmentierung des Angebots; ihre immer schwächere Position gegenüber Unternehmen in anderen Verkehrssektoren und der langsame und kontinuierliche Rückgang ihres Anteils am Modalverkehr im Vergleich zur Straße; die Überkapazität und der daraus resultierende Preiswettbewerb; ihr Unvermögen, neue Investitionen und Innovation anzukurbeln; die beschränkten Fortschritte bei der Beseitigung der größten Infrastrukturlücken und Engpässe und der Verlust an Wettbewerbsfähigkeit infolge des Konjunkturabschwungs der EU-Wirtschaft;
9. **unterstützt** daher die wichtigsten Aktionsbereiche von "NAIADES II" und das Ziel, die Binnenschifffahrt zu einem qualitativ hochwertigen Verkehrsträger mit einer guten Lenkungsstruktur, effizient, sicher, integriert in die intermodale Kette, mit hochwertigen Arbeitsplätzen und qualifizierten Beschäftigten und in Übereinstimmung mit strengen Umweltnormen zu entwickeln; **ist davon überzeugt**, dass die Binnenschifffahrt einen signifikanten Beitrag zur europäischen Verkehrspolitik leisten kann und ausreichend in diese eingebettet werden muss;
10. **betont**, dass nun zum einen ein entschlossenes Vorgehen der Mitgliedstaaten zur Verwirklichung wesentlicher Ziele und zum anderen ein proaktiveres und kohärenteres Vorgehen der Binnenschifffahrt selbst gefragt sind, um einige ihrer grundlegenden Schwächen anzugehen;

11. **weiß um** die Unzulänglichkeiten von "NAIADES I" und schlägt für ein wirkungsvolleres "NAIADES II"-Paket vor, dass die Europäische Kommission, ggf. unter Rückgriff auf die Ressourcen der PLATINA-Plattform¹, einen präzisen Durchführungsfahrplan mit Zwischen- und Endzielen aufstellt, der auch ein kohärenteres Konzept für die Bereitstellung der finanziellen und sonstigen Ressourcen enthält;

(a) *Qualitätsinfrastruktur*
12. **warn**t davor, die Binnenschifffahrt losgelöst von den anderen Verkehrsträgern zu betrachten, und **ist der Meinung**, dass die Verbesserung der Vernetzung der Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern zur Erhöhung ihres Marktanteils und Stärkung des gesamten Sektors beitragen wird;
13. **begrüßt**, dass die Binnenwasserstraßen als wichtige Komponente in sechs von neun Korridoren des TEN-V-Kernetzes integriert worden sind, und **bringt seine Hoffnung zum Ausdruck**, dass die Umsetzungs- und Lenkungsstrukturen für diese Korridore alle Verkehrsträger ausreichend berücksichtigen und das Potenzial und die besonderen Wesensmerkmale der Binnenschifffahrt im Rahmen des TEN-V-Netzes gebührend anerkannt werden, um Hauptengpässe und Verbindungslücken in der Binnenschifffahrt entsprechend anzugehen;
14. **hofft**, dass das langfristige Engagement für das Kern- und das Gesamtnetz Fortschritte bei der Gewährleistung eines stabilen Rechtsrahmens bringt, der zur Mobilisierung neuer Investitionen in die Binnenschifffahrt beitragen sollte;
15. **fordert** die betroffenen Mitgliedstaaten auf, gemeinsam mit den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und weiteren Interessenträgern ihren Zusagen nachzukommen und der Europäischen Kommission die detaillierten Vorschläge für die Binnenwasserstraßen- und Hafenvorhaben vorzulegen, die von der Fazilität "Connecting Europe" sowie einer etwaigen Anhebung der geltenden Kofinanzierungsrate (auf bis zu 40%) profitieren könnten; **vertritt die Auffassung**, dass Investitionen sowohl in die harte als auch in die weiche Infrastruktur der Binnenschifffahrt helfen werden, ihr Potenzial auszuschöpfen;
16. **fordert** die betroffenen Mitgliedstaaten weiterhin **auf**, die Binnenschifffahrt bei der Erarbeitung von Investitionsrahmenplänen und staatlichen Planungsinstrumenten gebührend zu berücksichtigen und bereits gemachte Zusagen in die Tat umzusetzen, um die Herausbildung und Fortentwicklung regionaler Wirtschaftsstandorte zu unterstützen;
17. **betont**, dass kleinere Fahrwässer unterhalten und erforderlichenfalls zu Navigationszwecken entsprechend ausgebaut werden müssen, um ein umfassendes Netz aufrechtzuerhalten und sicherzustellen, dass kleinere Binnenschifffahrtunternehmer überleben können;

¹ PLATINA: die im 7. Forschungsrahmenprogramm finanzierte Plattform zur Umsetzung von NAIADES.

(b) *Qualität durch Innovation*

18. **ist sich bewusst**, dass es an Innovationskultur in der Binnenschifffahrt mangelt, und kennt auch die Gründe hierfür; stimmt mit der Europäischen Kommission überein, dass dieser Sektor Verantwortung für den FEI-Fahrplan übernehmen, künftige Prioritäten ermitteln und proaktiver nach Chancen suchen muss;
19. **schlägt vor**, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zu Innovationen in diesem Sektor beitragen könnten, indem sie geeignete Innovationsmaßnahmen und die maßgeschneiderte Nutzung von Ressourcen und Finanzinstrumenten fördern;

(c) *Reibungsloses Funktionieren des Markts*

20. **unterstützt** die Bemühungen der Europäischen Kommission zur Verringerung der Fragmentierung des Marktes und zur Förderung von Synergien zwischen den Marktakteuren; hält fest, dass bestimmte Vorschriften für die Binnenschifffahrt auf regionaler oder nationaler Ebene festgelegt werden, und erachtet es als Aufgabe der Europäischen Kommission, den Harmonisierungsprozess unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips so flexibel wie möglich zu gestalten;
21. **befürwortet** die Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger, allerdings sollte dies nicht zum Anlass für die Erhöhung der Transportkosten genommen werden; **vertritt die Auffassung**, dass die Berechnung der korrekten externen Kosten einen besseren Vergleich der Verkehrsträger ermöglicht, der wiederum zur Nutzung umweltfreundlicherer Verkehrsträger führen und den Verkehrssektor dazu bringen könnte, das Thema externe Kosten aufzugreifen, was insbesondere der Binnenschifffahrt zu Gute käme;
22. **ist** gleichzeitig jedoch **der Meinung**, dass die Erhebung von Infrastrukturgebühren für den Bau neuer oder den Erhalt bestehender Infrastruktur wohlüberlegt sein will, da dies eine weitere finanzielle Belastung für die Binnenschifffahrt wäre; außerdem müsste dabei auch die Frage der Gebührenerhebung für sonstige Wasserstraßennutzer berücksichtigt werden;
23. **nimmt** den Kommissionsvorschlag zur Bewertung der Hindernisse für die Entwicklung der Binnenhäfen **zur Kenntnis** und würde vor Einleitung etwaiger Legislativverfahren weitere Konsultationen der betroffenen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in dieser Frage begrüßen;

(d) *Mehr Umweltqualität durch geringere Emissionen*

24. **unterstützt** Bemühungen zur Ökologisierung der Flotte und Verringerung der Schadstoffemissionen und betont, dass der Ansatz vom Standpunkt der Motortechnik und der Kraftstoffwahl technologieneutral sein und das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis bieten muss;

25. **weist jedoch darauf hin**, dass für die Bewertung der möglichen Energie- und CO₂-Einsparungen durch die Ökologisierung der Flotte Alter und Beladungsmerkmale des Schiffes, Leistung des an Bord befindlichen Motors und die für die Bereitstellung neuer Motoren benötigte beträchtliche Menge an grauer Energie sorgfältig berücksichtigt werden müssen; fordert diesbezüglich, dass mehr unternommen werden muss, um die wirtschaftliche Machbarkeit der Nachrüstung und die Normung der Nachrüstkomponenten im Hinblick auf eine Kostensenkung und eine Emissionsminderung bei sämtlichen bestehenden Schiffen zu verbessern;
26. **ist der Ansicht**, dass es derzeit an Anreizen – über bestehende Rechtsinstrumente und/oder finanzielle Maßnahmen – fehlt, damit die Binnenschifffahrt die Verringerung der Schadstoffemissionen wirksam angehen kann; spricht sich daher für einen integralen Ansatz aus, bei dem mehrere Fonds wie LIFE+, TEN-V und "Horizont 2020" zur Ökologisierung der Binnenschifffahrtsflotte genutzt werden können; sieht der Folgenabschätzung für die verschiedenen für Emissionsobergrenzen in Betracht gezogenen Optionen für große und kleine, bestehende und neue Schiffe mit Spannung entgegen, um Luftverschmutzung an der Quelle zu bekämpfen;
27. **stellt** die im Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen enthaltene Darstellung **in Frage**, dass zum einen Flüssiggas (LNG)² die einzige Lösung für Luftschadstoffemissionen und zum anderen die Übertragbarkeit von Technologielösungen von einem Verkehrsträger auf einen anderen scheinbar unproblematisch ist, da nach wie vor diskutiert wird, welche technologische Lösung am besten geeignet ist, damit die Binnenschifffahrt die Normen erfüllen kann; **erachtet** Flüssiggas als vielversprechende Option; sie ist jedoch nur eine Option, und der Zeitplan für die technische Umsetzung erscheint unrealistisch;
28. **weist darauf hin**, dass sich die Förderung der Entwicklung einer umweltfreundlichen Binnenschifffahrt ohne eine entsprechende Mitwirkung der Betroffenen schwierig gestalten könnte;
- (e) *Qualifizierte Arbeitskräfte und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze*
29. **unterstützt** den von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Ansatz zur Stärkung der Kompetenzen und Qualifikationen in der Binnenschifffahrt; dies sollte den Zugang zum Beruf und die Mobilität verbessern, die Sicherheit und die Qualität der Arbeitsplätze erhöhen und einheitliche Bedingungen schaffen;

² LNG = Liquefied Natural Gas.

(f) *Integration der Binnenschifffahrt in die multimodale Logistikkette*

30. **verweist** auf die Rolle, die die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften durch eine bessere Integration der Binnenschifffahrtslogistik in ihre Pläne für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt spielen können;
31. **plädiert**, wo immer machbar, für die Integration geeigneter Informationsströme anderer Verkehrsträger in die Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS); ist sich bewusst, dass Fragen in Bezug auf zum einen die Verbreitung von möglicherweise kommerziell sensiblen Informationen und zum anderen die Belastung für die Unternehmer durch Investitionen in intelligente Verkehrssysteme geklärt werden müssen, ist jedoch der Meinung, dass überarbeitete RIS zweckdienliche Instrumente für das Lieferkettenmanagement, die Optimierung der Frachtströme sowie die Verringerung der Kosten und Emissionen sein könnten;
32. **sieht** den Ergebnissen der laufenden Überprüfung der RIS **mit Interesse entgegen** und hofft, dass es die Europäische Kommission vermag, Änderungen zu der RIS-Richtlinie vorzuschlagen, da intelligente Verkehrssysteme (ITS) nach Ansicht des Ausschusses ein wichtiges Element sind, um einen effizienten Intermodalverkehr zu erleichtern, die Funktionsweise der Binnenschifffahrt zu verbessern und den Verwaltungsaufwand zu verringern, u.a. komplexe Anforderungen für den grenzübergreifenden Verkehr zwischen der EU und Drittländern;

Lenkung

33. **unterstützt** die Absicht, ein neues Lenkungskonzept für die Binnenschifffahrt einzuführen, um das Problem sich überschneidender Rechtsvorschriften und Zuständigkeiten anzugehen; begrüßt in diesem Zusammenhang die Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der GD MOVE und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die einen Rahmen für eine gezieltere Zusammenarbeit zur Förderung der Entwicklung der Binnenschifffahrt bietet; **sieht** der Ausarbeitung vergleichbarer Vereinbarungen mit anderen Flusskommissionen **erwartungsvoll entgegen**;
34. **fordert** die Gremien der Binnenschifffahrt **auf**, die Koordinierung zur Verbesserung der Repräsentation ihres Sektors zu stärken und direkte Verantwortung für einige Ziele des "NAIADES II"-Pakets zu übernehmen;
35. **weist auf** das Potenzial der EU-Strategie für den Donauroum für eine integrierte Entwicklung und Lenkung eines Flusseinzugsgebiets **hin** und **vertritt die Ansicht**, dass die Umsetzung dieser Strategie den Schiffsverkehr auf der Donau erheblich verbessern könnte, die erhebliche Verkehrsvolumensteigerungsmöglichkeiten aufweist;

Finanzierung

36. **betont**, dass in der Mitteilung auf zahlreiche EU-Finanzierungsprogramme (ESF, Fazilität "Connecting Europe", "Horizont 2020") verwiesen wird, es allerdings offensichtlich keinen kohärenten oder systematischen Ansatz gibt, wie diese Mittel zur Verwirklichung der Ziele beitragen sollen;
37. **fordert** die Europäische Kommission **auf**, ihr geplantes Arbeitsdokument (SWD) zur Finanzierung von NAIADES umgehend vorzulegen; **empfiehlt**, dass nicht nur der Investitionsbedarf für die Binnenschifffahrt ermittelt und quantifiziert wird, sondern auch klare Leitlinien für den Zugang des Sektors zu diesen Mitteln ausgearbeitet werden; dieses Arbeitsdokument muss einen nützlichen Beitrag zu dem Zeitplan für die Umsetzung liefern (wie er in Ziffer 11 vorgeschlagen wird);
38. **ist der Meinung**, dass die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds die wichtigsten Ziele von NAIADES fördern können, hegt jedoch Bedenken, dass die Schlüsselindikatoren für die Bewertung der Ergebnisse dieser Fonds, insbesondere des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und des Kohäsionsfonds, sich nur auf Straßen- und Schieneninfrastruktur beziehen, was im Zweifelsfall Investitionen in diese Verkehrsträger anstatt in die Binnenschifffahrt begünstigen dürfte;
39. **nimmt** den Verweis auf Finanzinstrumente **zur Kenntnis** und weist darauf hin, dass es einen gewissen Spielraum für die Gewährung von Mitteln der Europäischen Investitionsbank für die Binnenschifffahrt gibt;

Besondere Bemerkungen zu dem Verordnungsvorschlag

40. **unterstützt** die Gründe für die vorgeschlagene Änderung der Verordnung über kapazitätsbezogene Maßnahmen für die Binnenschifffahrtsflotten, die, sofern wirksam, die Nutzung des Reservefonds erleichtern wird; dieser kann dann auch als zusätzliche Maßnahme zur Förderung der Binnenschifffahrt im Einklang mit den Zielen von "NAIADES II" eingesetzt werden;

Besondere Bemerkungen zu dem Richtlinienvorschlag

41. **unterstützt** das Ziel des Richtlinienvorschlags, die technischen Standards von verfahrensrechtlichen Aspekten zu trennen, wodurch das Verfahren zur Aktualisierung derartiger Standards beschleunigt und mehr Klarheit und Transparenz für den Sektor geschaffen werden sollen;
42. **befürwortet** den vorgeschlagenen pragmatischen und flexiblen Ansatz, für bestimmte Gebiete (Mitgliedstaaten) wegen der Wesensmerkmale ihrer Wasserstraßen niedrigere Anforderungen oder eine nur teilweise Anwendung der technischen Vorschriften vorzusehen.

II. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN

Änderung 1

COM(2013) 621 final

Erwägungsgrund 2

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Im Rahmen der Modernisierung und der Umstrukturierung der Flotten sollten soziale Maßnahmen zugunsten von Arbeitnehmern vorgesehen werden, die aus der Binnenschifffahrt ausscheiden oder sich einem anderen Tätigkeitsbereich zuwenden wollen. Es sollten ferner Maßnahmen ergriffen werden, mit denen der Zusammenschluss von Unternehmen angeregt, die berufliche Qualifikation der Binnenschiffer verbessert und die technische Anpassung der Schiffe gefördert werden können.	Im Rahmen der Modernisierung und der Umstrukturierung der Flotten sollten soziale Maßnahmen zugunsten von Arbeitnehmern vorgesehen werden, die aus der Binnenschifffahrt ausscheiden oder sich einem anderen Tätigkeitsbereich zuwenden wollen. Es sollten ferner Maßnahmen ergriffen werden, mit denen der Zusammenschluss von Unternehmen angeregt, die berufliche Qualifikation der Binnenschiffer verbessert und die technische Anpassung der Schiffe <u>und Innovationen zur Erhöhung ihrer Umweltfreundlichkeit</u> gefördert werden können.

Begründung

Erwägungsgrund 2 bezieht sich auf die Anpassung der Schiffe an den technischen Fortschritt. Der AdR schlägt vor, einen Verweis auf Innovationen in Verbindung mit dem Ziel aufzunehmen, die Schiffe umweltfreundlicher zu machen, das ein wesentliches Ziel des "NAIADES II"-Pakets ist.

Änderung 2

COM(2013) 621 final

Artikel 1

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 erhält folgende Fassung: "Artikel 8 Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 5 können die Mitgliedstaaten Maßnahmen treffen, um insbesondere – es Binnenschiffsunternehmern, die sich aus diesem Gewerbe zurückziehen, erleichtert wird, eine vorgezogene Altersrente oder die Umschulung auf eine andere Erwerbstätigkeit zu erlangen; – für Besatzungsmitglieder, die aus der Binnenschifffahrt ausscheiden, Berufsbildungs- oder	Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 718/1999 erhält folgende Fassung: "Artikel 8 Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 5 können die Mitgliedstaaten Maßnahmen treffen, um insbesondere – es Binnenschiffsunternehmern, die sich aus diesem Gewerbe zurückziehen, erleichtert wird, eine vorgezogene Altersrente oder die Umschulung auf eine andere Erwerbstätigkeit zu erlangen; – für Besatzungsmitglieder, die aus der Binnenschifffahrt ausscheiden, Berufsbildungs- oder

<p>Umschulungsmaßnahmen durchzuführen; – die berufliche Qualifikation in der Binnenschifffahrt zu verbessern, um die Entwicklung und Zukunft des Berufsstands zu sichern, – den Beitritt von Partikulieren zu Binnenschifffahrtsverbänden zu fördern und die Organisationen zu stärken, die die Binnenschifffahrt auf Unionsebene vertreten, – die technische Anpassung der Schiffe im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit zu fördern, – die Innovation der Schiffe und ihre Anpassung an den technischen Fortschritt im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit zu fördern."</p>	<p>Umschulungsmaßnahmen durchzuführen; – die berufliche Qualifikation in der Binnenschifffahrt zu verbessern, um die Entwicklung und Zukunft des Berufsstands zu sichern, – den Beitritt von Partikulieren zu Binnenschifffahrtsverbänden zu fördern <u>unterstützen</u> und die Organisationen zu stärken, die die Binnenschifffahrt auf Unionsebene vertreten, – die technische Anpassung der Schiffe im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit zu fördern <u>begünstigen</u>, – die Innovation der Schiffe und ihre Anpassung an den technischen Fortschritt im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit zu fördern."</p> <p><u>Außerdem können weitere Maßnahmen getroffen werden, sofern sie den Zielen des NAIADES-Pakets entsprechen und zu deren Verwirklichung beitragen.</u></p>
---	--

Begründung

Nach Ansicht des AdR sollte der Reservefonds proaktiv genutzt werden und zur Verwirklichung der Ziele des NAIADES-Pakets beitragen. Die Formulierung "fördern" erscheint zu vage und sollte durch stärkere Verben ersetzt werden, die ein proaktiveres Vorgehen der Mitgliedstaaten gewährleisten.

Brüssel, den 31. Januar 2014

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

Der Generalsekretär
des Ausschusses der Regionen

Gerhard STAHL

III. VERFAHREN

Titel	Stellungnahme "NAIADES II – Mehr Qualität in der Binnenschifffahrt"
Referenzdokumente	COM(2013) 623 final COM(2013) 621 final COM(2013) 622 final SWD(2013) 324 final
Rechtsgrundlage	Art. 91 AEUV (obligatorische Befassung)
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 39 Buchstabe a) der Geschäftsordnung
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	Befassung durch den Rat: 31. Oktober 2013 Befassung durch das EP: 24. Oktober 2013 Schreiben der Kommission: 10. September 2013
Beschluss des Präsidenten	21. Oktober 2013
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik (COTER)
Berichtersteller	Brian Meaney (IE/EA) Mitglied des Grafenschaftsrats Clare und der Regionalbehörde Mid-West
Analysevermerk	18. Oktober 2013
Prüfung in der Fachkommission	17. Dezember 2013
Annahme in der Fachkommission	17. Dezember 2013
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission (mehrheitlich, einstimmig)	mehrheitlich
Verabschiedung im Plenum	31. Januar 2014
Frühere Stellungnahme(n) des AdR	k.A.
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	k.A.