



Europäischer Wirtschafts-
und Sozialausschuss

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

NAIADES III

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen
Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen
NAIADES III: Förderung einer zukunftssicheren europäischen Binnenschifffahrt
[COM(2021) 324 final]

TEN/752

Berichterstatter: **Mateusz SZYMAŃSKI**

www.eesc.europa.eu

DE

Befassung	Europäische Kommission, 10/08/2021
Rechtsgrundlage	Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	17/12/2021
Verabschiedung im Plenum	19/01/2022
Plenartagung Nr.	566
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	242/1/5

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Nach Auffassung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (EWSA) verfügt die Binnenschifffahrt nach wie vor über ungenutztes Potenzial. In der vorgelegten Mitteilung werden die wichtigen Probleme beim Ausbau dieses Verkehrsträgers berücksichtigt, und der EWSA begrüßt grundsätzlich die darin festgelegten Vorgaben und Ziele.
- 1.2 Angesichts der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und des tendenziellen Wachstums der Umsätze von Seehäfen ist es notwendig, den europäischen Verkehr kontinuierlich an den aktuellen und künftigen Bedarf anzupassen. Der EWSA fordert in diesem Zusammenhang die Anwendung der Grundsätze der Multimodalität und der intelligenten Schifffahrtslösungen. Dieser sieht vor, dass die Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger optimal genutzt werden, um die bestmöglichen Ergebnisse zu erreichen, wobei gleichzeitig die Sicherheit erhöht und die Umweltbelastung reduziert werden sollen.
- 1.3 In Bezug auf den Inhalt der Mitteilung wird empfohlen, die Änderungsvorschläge zu priorisieren. Nach Ansicht des EWSA lassen sich die Ziele besser erreichen, wenn zwei Hauptprioritäten festgelegt werden: 1) langfristige Priorität: Entwicklung und Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur und 2) kurzfristige Priorität: Entwicklung der Binnenschifffahrt in Städten.
- 1.4 Nach Ansicht des EWSA werden die geplanten Veränderungen ohne eine geeignete Infrastruktur, die als Fundament für die Entwicklung und Instandhaltung dieses Verkehrsträgers dient, nicht zum Erfolg führen. Ohne die Aussicht auf eine Verbesserung der Befahrbarkeit der Wasserstraßen werden die Schifffahrtsunternehmen das Risiko von Investitionen in eine moderne Flotte scheuen, und die Gebietskörperschaften in den einzelnen Ländern werden auch nicht daran interessiert sein, intermodale Terminals zu schaffen.
- 1.5 Die kurzfristige Priorität des Ausbaus der Binnenschifffahrt in Städten erfordert bestimmte Voraussetzungen. Zu den wichtigsten gehören: Schaffung der Infrastruktur für die „letzte Meile“ des Binnenschiffs- und Personenverkehrs, Anwendung vergleichbarer Präferenzen auf den Binnenschiffspersonenverkehr wie auf die sonstigen städtischen oder regionalen Verkehrsträger, Vorrang für eine emissionsfreie Binnenschifffahrt in Städten und Digitalisierung. Gleichzeitig ist es wichtig, dass der Ausbau der Binnenschifffahrt in Städten zu einer besseren Lebensqualität beiträgt.
- 1.6 Es ist wichtig, angemessene Mechanismen zur finanziellen Unterstützung sicherzustellen. Im Rahmen laufender und künftiger EU-Programme sollte die Finanzierung von Infrastruktur und innovativen Technologien sichergestellt werden. Solche Instrumente sind angesichts der Besonderheiten dieser Branche mit einem überwiegenden KMU-Anteil von ausschlaggebender Bedeutung. Dies ist umso wichtiger, als umweltfreundliche Maßnahmen erhebliche Herausforderungen mit sich bringen und Auswirkungen auf die Branche haben können.
- 1.7 Die Situation der Besatzungen verdient besondere Aufmerksamkeit. Neue Technologien erfordern neue Kompetenzen. Deshalb muss in die Kompetenzen und Qualifikationen investiert werden. Ein Ausbleiben derartiger Maßnahmen birgt Sicherheitsrisiken für Personal,

Besatzungen und Passagiere. Deshalb erinnert der EWSA daran, dass die Mitgliedstaaten die Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt ordnungsgemäß umsetzen müssen. Darüber hinaus müssen die in der Branche geltenden Beschäftigungsbedingungen, einschließlich Arbeitszeitvorschriften, angemessener Sozialschutzvorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern und Sicherheits- und Gesundheitsschutzauflagen, verbessert werden.

- 1.8 Die niedrigen Löhne in der Branche, insbesondere in Mittel- und Osteuropa, sind nach wie vor ein Problem und machen die Arbeit in der Binnenschifffahrt unattraktiv. Da sich junge Menschen nicht für diesen Sektor interessieren, ist zu beobachten, dass die Besatzungen zunehmend älter werden. Auch für Frauen ist dieser Sektor uninteressant. Die Folge sind Personalmangel und schlechte Entwicklungsperspektiven. Eine Schlüsselbedeutung bei der Ausarbeitung von Lösungen in diesem Bereich sollte einem ordnungsgemäß geführten und von den öffentlichen Behörden unterstützten sozialen Dialog auf mehreren Ebenen und entsprechenden Tarifverhandlungen in der Branche zukommen.
- 1.9 Der EWSA weist zudem darauf hin, dass viele der Ankündigungen und geplanten Maßnahmen bislang nicht umgesetzt wurden. Deshalb ist es notwendig, dass sich die europäischen, nationalen und kommunalen Behörden bei der Umsetzung dieser Ziele umfassend engagieren und entschlossen vorgehen, wobei den jeweiligen Zuständigkeiten der EU, der Mitgliedstaaten und der lokalen Gebietskörperschaften Rechnung zu tragen ist. Dies betrifft auch die Finanzierungsquellen, die sowohl europäische als auch nationale Mittel umfassen sollten. Der EWSA stellt mit Bedauern fest, dass Investitionen in die Binnenschifffahrt in den von den Mitgliedstaaten vorgelegten nationalen Aufbauplänen nur in begrenztem Umfang erwähnt werden.

2. Hintergrund

- 2.1 In ihrer Mitteilung unterstreicht die Europäische Kommission die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Schaffung eines emissionsarmen und modernen Verkehrs in der Europäischen Union. Sie betont, dass die Gewährleistung eines umweltfreundlicheren Verkehrs Teil des europäischen Grünen Deals ist. Die damit zusammenhängenden Ziele lauten: Zunahme des Binnenschiffsverkehrs und des Kurzstreckenseeverkehrs bis 2030 um 25 % und bis 2050 um 50 %¹.
- 2.2 In der Mitteilung wird darauf hingewiesen, dass die Fortschritte in Bezug auf eine Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr in der EU unbefriedigend sind. Gleichzeitig wird auf das ungenutzte Potenzial sowohl entlang der TEN-V-Korridore als auch in den Städten aufmerksam gemacht.
- 2.3 Vor diesem Hintergrund werden zusätzliche Maßnahmen zur Förderung der Attraktivität der Binnenschifffahrt vorgeschlagen. Der Kommission zufolge sind zwei Hauptziele anzustreben: Verlagerung von mehr Güterverkehr auf die Binnenwasserstraßen und unwiderrufliche Umstellung des Sektors auf eine emissionsfreie Mobilität, jeweils untermauert durch einen

¹ Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen, COM(2020) 789 final.

Paradigmenwechsel hin zur weiteren Digitalisierung sowie durch Begleitmaßnahmen zur Unterstützung der derzeitigen und zukünftigen Arbeitskräfte.

2.4 Zur Erreichung der vorgegebenen Ziele sind für die Jahre 2021–2027 acht Leitinitiativen geplant. Der vorgelegte Plan umfasst Initiativen in den Bereichen Infrastruktur (Leitinitiativen 1 und 4), intermodaler Verkehr (2 und 5), emissionsfreie Schiffe (6, 3 und 8) und Schiffsbesatzungen (7). In diesem Zusammenhang sind nach Auffassung des EWSA alle Leitinitiativen wichtig. Es wäre allerdings zweckmäßig, die Prioritäten aufzuzeigen, die zur Erreichung der gesteckten Ziele besonders beitragen.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

3.1 Wie bereits in seinen bisherigen Stellungnahmen zum Ausdruck gebracht, unterstützt der EWSA Initiativen zur Stärkung der Binnenschifffahrt, die seiner Auffassung nach einer der nachhaltigsten Verkehrsträger mit noch unausgeschöpftem Potenzial ist. Aus einschlägigen Daten geht hervor, dass die Binnenschifffahrt leider, wie andere Verkehrsträger auch, von der COVID-19-Krise betroffen ist.²

3.2 Angesichts der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und des tendenziellen Wachstums der Umsätze von Seehäfen ist es notwendig, den europäischen Verkehr kontinuierlich an den aktuellen und künftigen Bedarf anzupassen. Angesichts der Notwendigkeit, die Umweltbelastung zu reduzieren und Sicherheit zu gewährleisten, muss die Überlastung im Straßenverkehr verringert werden. Der EWSA fordert in diesem Zusammenhang die Anwendung des Grundsatzes der Multimodalität, der die optimale Nutzung der Vorteile verschiedener Verkehrsträger zur Erreichung der bestmöglichen Ergebnisse vorsieht. Darüber hinaus wird es wichtig sein, das Potenzial intelligenter Schifffahrtslösungen zu erschließen.

3.3 Der EWSA schlägt vor, die vorgeschlagenen Maßnahmenbereiche zu priorisieren. Die Festlegung zweier Hauptprioritäten würde die Erreichung der anvisierten Ziele erleichtern:

I. Langfristig: Ausbau und Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur zur Schaffung einer dauerhaften Grundlage für den Ausbau der Binnenschifffahrt und die Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit;

II. Kurzfristig: Ausbau der Binnenschifffahrt in Städten.

3.4 Nach Ansicht des EWSA werden die Maßnahmen ohne eine geeignete Infrastruktur, die als Fundament für die Entwicklung und Instandhaltung dieses Verkehrsträgers dient, nicht zum Erfolg führen. Die Entwicklung der Binnenschifffahrt in den einzelnen Mitgliedstaaten hängt neben den natürlichen Bedingungen in erster Linie von der Infrastruktur ab. Ohne zumindest die Aussicht auf eine bessere Befahrbarkeit der Wasserstraßen werden die Schifffahrtsunternehmen das Risiko scheuen und von Investitionen in eine moderne Flotte absehen, und die lokalen Behörden in den jeweiligen Mitgliedstaaten werden kein Interesse an der Schaffung neuer intermodaler Terminals haben. Alle anderen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt sind dieser Priorität untergeordnet.

² Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), Marktbeobachtung, Europäische Binnenschifffahrt, April 2021.

- 3.5 Die Umsetzung der kurzfristigen Priorität des Ausbaus des Personen- und Güterverkehrs in Städten erfordert bestimmte Voraussetzungen. Zu den wichtigsten gehören: Schaffung der Infrastruktur für die „letzte Meile“ des Binnenschiffs- und Personenverkehrs, Anwendung vergleichbarer Präferenzen auf den Binnenschiffspersonenverkehr wie auf die sonstigen städtischen oder regionalen Verkehrsträger, Vorrang für eine emissionsfreie Binnenschifffahrt in Städten und Digitalisierung. Gleichzeitig ist es wichtig, dass der Ausbau der Binnenschifffahrt in Städten zu einer besseren Lebensqualität beiträgt. Dazu gehören beispielsweise weniger Staus, geringeres Unfallrisiko sowie geringere Luftverschmutzung und Lärmbelastung.
- 3.6 Darüber hinaus gilt es, geeignete Mechanismen zur finanziellen Unterstützung sicherzustellen. Aufgrund der Struktur der hauptsächlich von KMU dominierten Branche ist der Zugang zu Finanzmitteln eingeschränkt. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Investitionen in die Infrastruktur und in innovative Technologien im Rahmen der aktuellen und künftigen EU-Programme finanziell unterstützt werden. Lösungen im Zusammenhang mit der Besteuerung der Branche sollten ebenfalls in Betracht gezogen werden. Derartige Instrumente sind angesichts der Langlebigkeit der Flotte und der damit einhergehenden langfristigen Planung in der Branche von entscheidender Bedeutung. Dies ist umso wichtiger, als umweltfreundliche Maßnahmen erhebliche Herausforderungen mit sich bringen und Auswirkungen auf die Branche haben können.
- 3.7 Der EWSA weist ferner darauf hin, dass nicht nur konkrete Maßnahmen erforderlich sind, sondern auch ein entsprechendes Engagement und Entschlossenheit der europäischen, nationalen und lokalen Behörden bei der Umsetzung dieser Maßnahmen. Es ist notwendig, dass die Mitgliedstaaten präzise formulierte Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs ausarbeiten.
- 3.8 Der EWSA weiß um die Tragweite der Rolle und des Engagements der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen und Ziele. Die Beteiligung der Mitgliedstaaten an Investitionen ist ein besonderer Ausdruck des uneingeschränkten Engagements. Deshalb spricht sich der EWSA dafür aus, die europäischen Mittel zur Unterstützung der Binnenschifffahrt durch nationale Mittel zu ergänzen, wobei den jeweiligen Zuständigkeiten der EU und der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen ist. Der EWSA stellt mit Bedauern fest, dass Investitionen in die Binnenschifffahrt in den von den Mitgliedstaaten vorgelegten nationalen Aufbauplänen nur in begrenztem Umfang erwähnt werden.

Besondere Bemerkungen

- 3.9 Wie bereits erwähnt, ist der Ausbau der Infrastruktur ein entscheidender Faktor für den Erfolg der Entwicklung der Binnenschifffahrt. In der Mitteilung wird dieses Problem erkannt und auf das TEN-V-Netz hingewiesen, wobei jedoch Folgendes zu beachten ist: 1) Nicht alle wichtigen Wasserstraßen der EU mit hohem Potenzial sind Teil des TEN-V-Netzes; 2) einige Straßen, die derzeit nicht den Anforderungen des TEN-V-Kernnetzes entsprechen, können ein wichtiger Teil der multimodalen Verbindungen entlang der Verkehrskorridore darstellen; 3) einige Abschnitte von Wasserstraßen, die nicht zum TEN-V-Netz gehören, könnten nach ihrem Ausbau Engpässe im Hinterland von Seehäfen entlang der Verkehrskorridore beseitigen.

- 3.10 Die Verwirklichung dieser langfristigen Priorität hängt von der Schaffung der organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für den Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur ab. Zunächst ist es notwendig, das TEN-V-Wasserstraßennetz mit dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) in Einklang zu bringen und das TEN-V-Netz dahingehend zu ändern, dass die Wasserstraßen der UNECE mit erheblichem Potenzial oder die Abschnitte, die ein wichtiges Element der internationalen intermodalen Verbindungen entlang des Verkehrskorridors darstellen könnten, darin berücksichtigt werden.
- 3.11 Darüber hinaus sollten mehr Möglichkeiten für eine finanzielle Unterstützung der Entwicklung der Binnenschifffahrt geschaffen werden. Dies betrifft nicht nur Wasserstraßen, die heute bereits erfolgreich für die Güterbeförderung im TEN-V-Netz genutzt werden, sondern auch jene, die derzeit von geringer Bedeutung sind und nicht unter dieses Netz fallen.³ Die Binnenwasserstraßen dienen nicht nur dem Transport und müssen deshalb umfassend bewirtschaftet werden. Die Berücksichtigung aller Funktionen der Wasserstraßen im Bewirtschaftungsprozess bedeutet längere Planungszeiten, eine längere Umsetzung der Infrastrukturinvestitionen und höhere Investitionskosten. Deshalb könnte neben der Überarbeitung des TEN-V-Netzes eine der möglichen Lösungen darin bestehen, einen Fonds zur Unterstützung des Ausbaus von Wasserstraßen zu schaffen, die nicht Teil des TEN-V-Netzes sind. Ohne eine konkrete Unterstützung wird der Ausbau der Wasserstraßen in der EU ungleichmäßig verlaufen und in vielen Fällen auf kleinere Investitionen zur Modernisierung beschränkt bleiben, die für diesen Verkehrsträger keine dauerhaften Entwicklungsgrundlagen schaffen.
- 3.12 Es ist unbedingt zu betonen, dass die Maßnahmen aller mit der Branche verbundenen Institutionen koordiniert werden müssen. Der EWSA weist darauf hin, dass in der Mitteilung in Bezug auf die für den Binnenschifffahrtssektor wichtigsten Lenkungsstrukturen u. a. die UNECE genannt wird. In Bezug auf Einrichtungen, mit denen die Kommission weiterhin zusammenarbeiten wird, bleibt die Wirtschaftskommission allerdings unerwähnt. Der EWSA hält eine wirksame Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission, der UNECE und weiteren Interessenträgern für notwendig.
- 3.13 Maßnahmen zur Stärkung der Rolle der Binnenschifffahrt im Stadtverkehr sollten die Integration dieses Verkehrsträgers in das Versorgungssystem umfassen, wo der Infrastrukturbedarf und die Infrastrukturkosten nicht signifikant sind, weil sie hauptsächlich punktuelle Infrastrukturen betreffen. Darüber hinaus wäre es angebracht, die Binnenschifffahrt in Städten nach Möglichkeit in das öffentliche Nahverkehrssystem einzubeziehen. Der EWSA verweist darauf, dass das Präferenzsystem für den öffentlichen Straßennahverkehr in Städten den Personenverkehr auf Binnenwasserstraßen preislich unattraktiv macht, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten sind. Die Einbeziehung der lokalen Gebietskörperschaften ist in diesem Fall besonders wichtig.

³

EC, Assessment of the Potential of Maritime and Inland Ports and Inland Waterways and of Related Policy Measures, Including Industrial Policy Measures, Final Report, 2020 [Europäische Kommission, Bewertung des Potenzials von See- und Binnenhäfen sowie von Binnenwasserstraßen und damit verbundener politischer Maßnahmen, einschließlich industriepolitischer Maßnahmen, Abschlussbericht 2020].

- 3.14 Der EWSA unterstreicht, dass weder die Personen- noch die Frachtbeförderung in Städten besonders leistungsfähige Wasserstraßen erfordert, so dass die für den Ausbau der Schifffahrt notwendigen Investitionen gering sind und nur punktuelle Infrastrukturen betreffen: Anlege- und Umladestellen sowie Infrastrukturen für die Aufnahme erneuerbarer Kraftstoffe für moderne emissionsfreie Schiffe.
- 3.15 Nach Ansicht des EWSA wäre der Ausbau der Binnenschifffahrt in Städten ein hervorragender Anreiz, um die Erprobung neuer Lösungen zu beschleunigen, darunter auch solcher, die emissionsfreie Energiequellen umfassen. Beim Ausbau der Binnenschifffahrt kommen nämlich kleinere Schiffe zum Einsatz, die entsprechend weniger umfassende Infrastrukturen erfordern. Es sind jedoch positive Investitionsanreize nötig.
- 3.16 In der Kommissionsmitteilung werden die Probleme im Zusammenhang mit der Digitalisierung und ihren Entwicklungstrends sehr treffend dargelegt. Ein Vorschlag im Hinblick auf die für den Tourismus relevanten Wasserstraßen wird lediglich angedeutet. Angesichts der dynamischen Entwicklung des Wassertourismus ist es notwendig, ein Informationssystem über die Befahrbarkeit Freizeitwasserstraßen zu schaffen. Solche Systeme entstehen in verschiedenen Ländern. Es wäre zweckmäßig, eine Koordinierung dieser Maßnahmen oder auch die Festlegung gemeinsamer Standards in diesem Bereich vorzuschlagen.
- 3.17 Der EWSA weist darauf hin, dass die Nutzung neuer Energiequellen für die Binnenschifffahrt sowie der Einsatz neuer, auch digitaler Technologien, Auswirkungen auf die Situation der Besatzungen hat. Deshalb muss in die Kompetenzen und Qualifikationen investiert werden. Ein Ausbleiben derartiger Maßnahmen birgt Sicherheitsrisiken für Besatzungen und Passagiere. In diesem Zusammenhang erinnert der EWSA daran, dass die Mitgliedstaaten bis zum 17. Januar 2022 die Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt ordnungsgemäß umsetzen müssen.
- 3.18 In Bezug auf die Beschäftigung stimmt der EWSA einer Reihe von Schlussfolgerungen und Vorschlägen der Kommission zu. Der Verweis auf das Problem einer echten Verbindung zwischen dem Eigentümer/Betreiber des Unternehmens und den Arbeitnehmerrechten ist zu begrüßen. Der EWSA ist der Auffassung, dass der Rechtsrahmen in diesem Bereich sorgfältig überprüft werden muss. Ausschlaggebend ist nach wie vor die wirksame Umsetzung der Arbeitszeitvorschriften aus der Richtlinie 2014/112/EU. Darüber hinaus ist es wichtig, angemessene Sozialschutzvorschriften für die Entsendung von Arbeitnehmern zu erlassen und bei der Umsetzung angemessene Sicherheits- und Hygieneauflagen in der Binnenschifffahrt zu gewährleisten und zu berücksichtigen.
- 3.19 Das niedrige Lohnniveau in der Branche stellt nach wie vor ein Problem dar. Der EWSA verweist auf das bestehende erhebliche Lohngefälle zwischen Westeuropa auf der einen und Mittel- und Osteuropa auf der anderen Seite. Dies führt zur Arbeitsmigration in den Westen und zu einem Mangel an Arbeitskräften in Mittel- und Osteuropa. Schwierigkeiten bei der Einstellung geeigneter Arbeitskräfte lassen sich allerdings in ganz Europa beobachten. Dazu trägt u. a. die Alterung der Besatzungen bei. Die Arbeit auf Schiffen in der Binnenschifffahrt ist für junge Menschen unattraktiv. Auch für Frauen ist dieser Sektor nicht von Interesse. Darüber hinaus suchen die Betreiber immer häufiger nach spezialisiertem Personal, das auf dem

Arbeitsmarkt nicht leicht zu finden ist.⁴ All diese Probleme erfordern angemessene Maßnahmen, bei denen den jeweiligen Zuständigkeiten der EU und der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen ist.

- 3.20 Der EWSA begrüßt, dass in der Mitteilung der Kommission auf die Mechanismen des sozialen Dialogs in der Branche hingewiesen wird. Der EWSA unterstreicht das große Potenzial des sozialen Dialogs und der Tarifverhandlungen insbesondere in Zeiten großer wirtschaftlicher Probleme und eines weitreichenden strukturellen Wandels im Zusammenhang mit der Digitalisierung und der Umstellung auf eine grüne Wirtschaft. Aus den die Binnenschifffahrt betreffenden Arbeiten des europäischen Ausschusses für den sektoralen sozialen Dialog in Hafenanfragen geht hervor, dass den Sozialpartnern die Herausforderungen in diesem Sektor bewusst sind. Um die Möglichkeiten des sozialen Dialogs in vollem Umfang nutzen zu können, müssen die Sozialpartner auf unterschiedlichen Ebenen angemessen unterstützt werden. Der EWSA ruft die Kommission und die Mitgliedstaaten deshalb auf, sich uneingeschränkt zu engagieren und alle Beteiligten gleichermaßen zu unterstützen, wenn sie dies wünschen.

Brüssel, den 19. Januar 2022

Christa SCHWENG

Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

⁴ ZKR, Der Arbeitsmarkt im europäischen Binnenschifffahrtssektor, 2021.