

Bruksela, 15 listopada 2018 r.
(OR. en)

13745/18

TRANS 489
MAR 156

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr poprz. dok.:	ST 12987/18 TRANS 442 MAR 142
Dotyczy:	Konkluzje Rady pt. „Żegluga śródlądowa – dostrzeżmy jej potencjał i promujmy ją!” – Przyjęcie

I. WSTĘP

1. Żegluga śródlądowa jest przyjaznym dla środowiska środkiem transportu oferującym faktyczne zdolności służące zmniejszeniu zagęszczenia ruchu na drogach. Prezydencja austriacka chciałaby zwrócić uwagę na korzyści, jakie daje żegluga śródlądowa, podkreślając jednocześnie związane z nią wyzwania.
2. Prezydencja postanowiła zatem opracować konkluzje Rady dotyczące potencjału tego środka transportu.

II. PRACE W ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH RADY

3. Opierając się na propozycji sporządzonej przez prezydencję, Grupa Robocza ds. Żeglugi omawiała i opracowywała tekst projektu konkluzji na posiedzeniach w dniach 25 września 2018 r. i 9 października 2018 r.

III. WNIOSEK

4. Komitety Stałych Przedstawicieli jest proszony o przeanalizowanie i zatwierdzenie projektu konkluzji w wersji przedstawionej w załączniku i o przekazanie go na posiedzenie Rady ds. TTE (Transport) w dniu 3 grudnia 2018 r. w celu przyjęcia go.
-

PROJEKT**ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA – DOSTRZEŻMY JEJ POTENCJAŁ I PROMUJMY JĄ!**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

PRZYPOMINAJĄC o kluczowej roli żeglugi śródlądowej w realizacji celów polityki transportowej w Unii, co zostało uznane we wszystkich głównych instrumentach polityki, w tym w następujących:

- Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu¹;
- komunikat Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej”²;
- konkluzje Rady Europejskiej o paryskim porozumieniu klimatycznym³;
- konkluzje Rady w sprawie postępów we wdrażaniu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” w odniesieniu do transportu⁴;
- trzecie plany prac europejskich koordynatorów dotyczące następujących korytarzy: Atlantyk, Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, Morze Północne – Morze Bałtyckie, Morze Północne – Morze Śródziemne, Morze Śródziemne, Wschód / wschodnia część regionu Morza Śródziemnego, Ren – Alpy oraz Ren – Dunaj;
- śródkresowe sprawozdanie Komisji dotyczące postępów w realizacji programu działania NAIADES II na rzecz promowania żeglugi śródlądowej (obejmującego lata 2014–2017);⁵ oraz
- dokument roboczy służb Komisji w sprawie cyfrowej żeglugi śródlądowej⁶.

¹ Dok. 8333/11 + ADD 1–3.

² Dok. 11333/16 + ADD 1 + ADD 2.

³ Rada Europejska w dniu 22 czerwca 2017 r.

⁴ Dok. 15053/17.

⁵ Dok. 12350/18.

⁶ Dok. 12342/18.

ODNOTOWUJĄC dyskusje prowadzone w komisjach rzecznych, na forach międzynarodowych oraz w ramach sektora w celu dalszego rozwoju i usprawnienia żeglugi śródlądowej , a także konkluzje tych gremiów:

- regionalne deklaracje ministerialne Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ⁷, Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie⁸ [oraz państw naddunajskich⁹];
- deklarację sektora żeglugi śródlądowej¹⁰.

PODKREŚLAJĄC, że żegluga śródlądowa powinna – tam, gdzie jest to wykonalne ze względów geograficznych – znacząco przyczyniać się do wydajnego systemu transportu multimodalnego w Unii, ale jej pełny potencjał nie jest obecnie wykorzystywany. PRZYPOMINAJĄC w tym kontekście o potencjale żeglugi śródlądowej dla połączeń lądowych z portami morskimi i dla zaopatrzenia ważnych ośrodków przemysłowych i aglomeracji miejskich, a także dla miejskiego transportu pasażerskiego.

UZNAJĄC istotny wkład, jaki żegluga śródlądowa może wnieść w zmniejszenie negatywnych skutków transportu zarówno przez odchodzenie od drogowego transportu towarów – aby umożliwić wydajniejsze zużycie energii i większe wykorzystanie paliw alternatywnych, w ramach starań na rzecz realizacji celów porozumienia paryskiego w sprawie zmian klimatu – jak i przez zmniejszenie emisji hałasu, liczby wypadków i zatorów na drogach bez dodatkowego użytkowania gruntów.

PRZYWOŁUJĄC rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 grudnia 2013 r., zgodnie z którym należy tak utrzymywać rzeki, kanały i jeziora, aby zachować dobre warunki nawigacyjne przy przestrzeganiu obowiązującego prawa ochrony środowiska.

PODKREŚLAJĄC w tym kontekście dostępność niewykorzystanej przepustowości na śródlądowych drogach wodnych przy względnie niskich kosztach infrastrukturalnych.

⁷ Przyjęte na międzynarodowej konferencji ministerialnej na temat transportu wodnego śródlądowego – żeglugi śródlądowej na świecie (Wrocław, 18 kwietnia 2018 r.).

⁸ Przyjęta na kongresie CCNR z okazji 150. rocznicy podpisania aktu z Mannheim (Mannheim, 17 października 2018 r.).

⁹ Przyjęta na posiedzeniu ministrów państw naddunajskich (Bruksela, 3 grudnia 2018 r.).

¹⁰ Przyjęta na *Danube Business Talks* (Wiedeń, 10 października 2018 r.) przez Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej (EBU), Europejską Organizację Szyprów (ESO) i *Pro Danube International* (PDI).

PRZYPOMINAJĄC, że wraz z przyjęciem dyrektywy (UE) 2017/2397¹¹, dyrektywy (UE) 2016/1629¹² i rozporządzenia (UE) 2016/1628¹³ zmieniono ramy prawne, tak aby ustanowić zharmonizowane przepisy, dostosować przepisy do postępu technicznego, uatrakcyjnić sektor, w szczególności dla młodych ludzi, oraz promować mobilność pracowników.

Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄC postępy na rzecz poprawy europejskiego systemu rządów w żegludze śródlądowej, w szczególności utworzenie i sprawne rozpoczęcie działalności przez Europejski Komitet Opracowania Wspólnych Standardów w Dziedzinie Żeglugi Śródlądowej (CESNI), przy aktywnym udziale państw obserwatorów, organizacji międzynarodowych i komisji rzecznych, a także przemysłu.

UZNAJĄC pozytywne wyniki działań podejmowanych w ramach programu NAIADES II, który ma się zakończyć w 2020 r.,

PRZYWOŁUJĄC dyskusję nad wnioskami w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej¹⁴ oraz w sprawie zmiany instrumentu „Łącząc Europę”¹⁵.

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE.

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE.

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE.

¹⁴ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej.

¹⁵ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” i uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014.

- (1) **PODKREŚLA**, że dalsze działania i wsparcie są konieczne do wykorzystania pełnego potencjału żeglugi śródlądowej jako wydajnego, bezpiecznego i zrównoważonego systemu transportu oraz do zwiększenia efektywności działalności środowiskowej floty przy zachowaniu konkurencyjnej przewagi żeglugi śródlądowej.
- (2) **ZAZNACZA** potrzebę uruchomienia następcy programu NAIADES II najpóźniej do końca 2020 r., aby zapewnić ciągłość działań, i **ZWRACA SIĘ** do Komisji, aby we współpracy z państwami członkowskimi, komisjami rzecznyymi i innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami opracowała taki program skupiający się na następujących zagadnieniach:
- konserwacja, rehabilitacja i modernizacja infrastruktury, w tym portów;
 - strategia wdrożeniowa na rzecz modernizacji floty i rozwoju technologicznego, w szczególności w odniesieniu do efektywności działalności środowiskowej, wydajności i bezpieczeństwa;
 - rozwój zasobów ludzkich, w tym szkoleń i kwalifikacji;
 - utrzymanie równych szans i sprawiedliwych warunków socjalnych w obrębie oraz poza granicami Unii;
 - strategia wdrożeniowa na rzecz cyfryzacji (np. następnej generacji usług informacji rzecznej (RIS), elektronicznych świadectw unijnych, żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych oraz elektronicznych dokumentów transportowych);
 - środki na rzecz poprawy konkurencyjności sektora i badań rynkowych;
 - integracja i interoperacyjność z innymi rodzajami transportu, a także badania i rozwój w dziedzinie automatyki;
 - wspieranie współpracy z podmiotami i organizacjami międzynarodowymi oraz w ramach międzyrządowych działań w obszarze żeglugi śródlądowej.

- (3) ODNOTOWUJE, że realizowane w ramach 7. programu ramowego projekty Platina i Platina II znacznie ułatwiły realizację programów NAIADES i NAIADES II, oraz ZWRACA SIĘ do Komisji, aby dalej ułatwiała innowacyjne projekty koordynacyjne, aby zagwarantować realizację programu.
- (4) UZNAJE wynik projektów badawczo-rozwojowych w ramach programów 7. programu ramowego i programu „Horyzont 2020”, dzięki którym wypracowano specjalne koncepcje ekologizacji żeglugi śródlądowej, i WSKAZUJE na potrzebę dalszych projektów badawczych w tym obszarze oraz skoordynowanej strategii realizacji i finansowania z myślą o wdrażaniu wyników badań.
- (5) ODNOTOWUJE, że program będący następcą obecnego wspierałby również zharmonizowane wdrażanie i stosowanie istniejących ram prawnych oraz dalszy rozwój wspólnych zasad i standardów, w szczególności w celu wsparcia dalszej modernizacji i innowacji. ZALECA w tym kontekście, aby skorzystać z wiedzy fachowej i doświadczenia CESNI nie tylko w dziedzinie wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej oraz kwalifikacji zawodowych, lecz także w dziedzinie technologii informacyjnej, w tym usług informacji rzecznej (RIS), i innych obszarów, takich jak gromadzenie danych dotyczących wypadków na drogach wodnych na szczeblu europejskim w celu, w razie konieczności, poprawy zasad i standardów.
- (6) PODKREŚLA znaczenie zapewnienia dostępności odpowiednich środków finansowych, takich jak dotacje, w celu realizacji obecnego programu działań NAIADES II i jego przyszłego następcy, bez uszczerbku dla toczących się negocjacji w sprawie kolejnych wieloletnich ram finansowych.
-