

Brusel 25. června 2021
(OR. en)

10214/21

TRANS 429
MAR 121
ENV 462
CLIMA 163

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	24. června 2021
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2021) 324 final
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ NAIADES III: Podpora evropské vnitrozemské vodní dopravy, která obstojí i v budoucnosti

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2021) 324 final.

Příloha: COM(2021) 324 final



V Bruselu dne 24.6.2021
COM(2021) 324 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

NAIADES III:

Podpora evropské vnitrozemské vodní dopravy, která ob stojí i v budoucnosti

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

NAIADES III:

Podpora evropské vnitrozemské vodní dopravy, která obstojí i v budoucnosti

1. Úvod

Zásadní transformace našich dopravních systémů směrem k mobilitě s nulovými emisemi vyžaduje integrovaný multimodální přístup zřetelně zaměřený na podporu zavádění udržitelnějších a méně přetížených druhů dopravy.

Vnitrozemská vodní doprava, která je již dlouho uznávána jako jeden z nejúčinnějších druhů dopravy z hlediska CO₂ (na tuny přepraveného zboží)¹, je společně s železniční dopravou nepochybně považována za ústřední prvek úsilí Unie o dekarbonizaci dopravního systému.

Zelená dohoda pro Evropu² požadovala rozhodné kroky k přesunu podstatné části silniční nákladní dopravy (v současnosti tvoří 75 % vnitrozemské nákladní dopravy) na vnitrozemskou plavbu a železnici, zejména prostřednictvím opatření ke zvýšení kapacity vnitrozemských vodních cest od roku 2021. Obdobně Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu³ přijatá 9. prosince 2020, která pokládá základy možných cest, jimiž se dopravní systém EU může ubírat, aby dosáhl zelené a digitální transformace a stal se odolnějším vůči budoucím krizím, zdůraznila potřebu zvýšit využívání udržitelnějších druhů dopravy a uvedla, že vnitrozemská vodní doprava a pobřežní plavba by se měly do roku 2030 zvýšit o 25 % a do roku 2050 o 50 %. Mobilita s nulovými emisemi je také hlavním cílem Akčního plánu pro nulové znečištění, který byl přijat dne 12. května 2021⁴.

Navzdory svým přednostem z hlediska ochrany životního prostředí a snahám odvětví o modernizaci provozu však celkový podíl odvětví vnitrozemské vodní dopravy v EU mezi jinými druhy dopravy zůstává stabilně na hodnotě okolo 6 %, a v posledních letech tak nezaznamenal požadovanou úroveň růstu⁵.

K lepšímu řešení problémů, které zabraňují tomu, aby odvětví přilákalo větší objem nákladní dopravy a využilo příležitosti spojené s přechodem k digitální ekonomice s nulovými emisemi, jsou zapotřebí další důrazné kroky.

Vysoký podíl vnitrozemské vodní nákladní dopravy, který již existuje v některých zemích, jako je Nizozemsko (42,7 %), Rumunsko (28,1 %) nebo Bulharsko (31,8 %)⁶, jakož i stále intenzivnější využívání vnitrozemské vodní dopravy v rámci městské logistiky v některých nejvíce přetížených městech EU⁷ zdůrazňují velký potenciál tohoto odvětví tam, kde jsou správné podmínky.

¹ Studie STREAM provedená organizací CE Delft.

² Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final.

³ Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti, COM(2020) 789 final.

⁴ Sdělení Komise „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“, COM(2021) 400 final.

⁵ Zpráva střediska pro sledování trhu: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/04/Market-report-2014-2019_Web_BD.pdf.

⁶ Modální rozdělení nákladní dopravy – vnitrozemská vodní doprava 2019, Eurostat – [průzkumník údajů \(europa.eu\)](http://pruzkumnik.ujak.europa.eu).

⁷ Například městská logistika v Paříži: <http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/sustainable-urban-mobility-and-circular-economy/> a <http://www.inlandnavigation.eu/news/innovation/floating-city-warehouse/>.

Je nanejvýš důležité tyto úspěchy zachovat a kromě toho také začít využívat nevyužitý potenciál jak podél koridorů TEN-T, tak v centrech měst, kde mohou vnitrozemské vodní cesty přispět k ekologické transformaci městské logistiky.

Součástí této transformace musí být multimodální logistika, a to v městských oblastech i mimo ně. Nedostatečná překládková infrastruktura a zejména nedostatek vnitrozemských multimodálních terminálů jsou dnes v některých částech Evropy výrazným problémem, kterému by se mělo dostat nejvyšší priority. Kromě toho je třeba prostřednictvím optimalizace plavebních podmínek, většího využívání inteligentních systémů řízení dopravy a multimodální výměny údajů zajistit, aby systém vnitrozemské vodní dopravy fungoval efektivněji jak sám o sobě, tak v rámci přeshraničních řetězců multimodální logistiky. To bude vyžadovat nejen značné investice do vnitrostátní vodní dopravy a multimodální infrastruktury, modernizaci loďstva a digitalizaci, ale také přizpůsobení politických a právních rámců EU s cílem rozvíjet vnitrozemskou vodní dopravu, zejména řešením přetrvávající roztržitosti trhu a zdokonalením stávajícího rámce pro intermodální dopravu⁸.

Odvětví také čelí novým výzvám, jako je zintenzivnění změny klimatu a extrémní povětrnostní události, které vážně ovlivňují jeho schopnost provozu i spolehlivost jeho služeb a vyžadují odpovídající opatření politiky EU. Kromě toho bylo toto odvětví, které se v první řadě skládá z malých a středních podniků⁹, obzvláště silně zasaženo obdobími hospodářského zpomalení v Evropě, kdy zaznamenalo pokles aktivit v letech 2009–2010¹⁰ a také v nedávné době kvůli krizi COVID-19, přičemž v roce 2020 utrpělo celkovou ztrátu obrátů přibližně 2,7 miliardy EUR, a to v důsledku 70% snížení osobní dopravy a 8% snížení nákladní dopravy. Tyto širší hospodářské otřesy a tvrdá cenová konkurence s jinými druhy dopravy brzdily schopnost odvětví reinvestovat do nových nebo inovativních technologií a přilákat pracovníky.

V důsledku toho je stáří vnitrozemského loďstva relativně vysoké, přičemž většina plavidel byla postavena před rokem 2000 a nebyla vybavena pro řešení plánovaného přechodu na mobilitu s nulovými emisemi¹¹. Jak však zdůrazňuje Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, od všech druhů dopravy, včetně vnitrozemské vodní dopravy, se bude požadovat, aby významně snížily svou závislost na fosilních palivech a lépe internalizovaly vnější náklady, například zavedením zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“, aby do roku 2050 splnily naše ambice klimatické neutrality a nulového znečištění. Obnova říčního loďstva a zlepšení přístupu k obnovitelným a alternativním nízkouhlíkovým palivům budou vyžadovat značné investice, ke kterým dojde, pouze pokud budou zavedeny správné podpůrné rámce EU.

A konečně, silnější odvětví vnitrozemské plavby musí být také schopné nabídnout kvalitní pracovní místa, kariérní příležitosti a vysoké standardy v sociální oblasti a v oblasti bezpečnosti a zabezpečení, aby přilákalo lidi s kvalitním vzděláním.

2. AKČNÍ PLÁN VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVY NA OBDOBÍ 2021–2027

Komise nyní za účelem řešení výzev, kterým čelí odvětví vnitrozemské vodní dopravy, a plnění cílů Zelené dohody pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu předkládá „**Akční plán vnitrozemské vodní dopravy na období 2021–2027**“⁶. Akční plán je v souladu s novým víceletým finančním rámcem a zaměřuje se na dva hlavní cíle: **převést větší objem nákladní dopravy na vnitrozemské vodní cesty a nasměrovat odvětví na nevratnou cestu k nulovým emisím**, přičemž se opírá o **posun paradigmatu směrem k**

⁸ Zakotveno ve směšici EU o kombinované dopravě (směšice Rady 92/106/EHS).

⁹ Zhruba 80 % loďstva provozují vlastníci-provozovatelé.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0623&qid=1625317430351&from=EN>.

¹¹ Středisko EU pro sledování trhu: <https://inland-navigation-market.org/>.

další digitalizaci, jakož i o **doprovodná opatření na podporu současné i budoucí pracovní síly**. Splnění těchto hlavních cílů bude vyžadovat integrovaný přístup a soubor opatření zahrnujících dopravní, environmentální, digitální, energetickou a fiskální politiku podloženou finančními pobídkami¹², jak je uvedeno níže a dále podrobněji popsáno v příloze – akčním plánu. Bylo identifikováno osm stěžejních iniciativ.

2.1 Převést větší objem nákladní dopravy na vnitrozemské vodní cesty

Síť vnitrozemských vodních cest v EU pokrývá 25 členských států¹³ a má asi 41 000 kilometrů. Každý rok po ní přibližně 15 000 nákladních lodí přepraví přibližně 150 miliard tunokilometrů nákladu a v provozu je na ní přibližně 3 000 výletních osobních lodí a 430 výletních lodí po okružní plavbě (> 12 cestujících)¹⁴.

Potenciál pro zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy je značný, přičemž takové zvýšení by mělo pozitivní účinek také na emise skleníkových plynů. K podstatnému zvýšení objemu přepravovaného vnitrozemskou vodní dopravou však může dojít, pouze pokud odvětví: i) bude schopné zajistit dostatečně účinné, spolehlivé a bezpečné plavební podmínky, a to přes hranice a v průběhu času; ii) bude odpovídajícím způsobem fyzicky i digitálně propojeno s jinými druhy dopravy; iii) bude schopno soutěžit za rovných podmínek s ostatními druhy dopravy a iv) bude mít dobře fungující vnitřní trh.

2.1.1 Na budoucnost připravená infrastruktura pro optimalizovanou plavbu

Využívání sítě vnitrozemských vodních cest v EU není v současné době optimalizováno kvůli nedostatku soudržné infrastruktury a zajištění kvality plavební dráhy. Říční plavba závisí v první řadě na srážkách a hladině vody přiměřené pro její provoz. Sucha a povodně mohou vážně narušit dopravní činnosti, protože jsou příčinou: dočasného zablokování úseků vodních cest, omezení množství přepravovaných nákladů a nutnosti dalších plavidel ke kompenzaci faktorů sníženého zatížení nebo dokonce přechodu na jiné druhy dopravy. Taková narušení významně omezují kapacitu vnitrozemské vodní dopravy přilákat větší objem nákladu ze silniční dopravy. A v důsledku změny klimatu se taková narušení související s počasím budou vyskytovat častěji¹⁵, přičemž v první linii budou vodní dopravní služby a infrastruktura.

Stěžejní iniciativa č. 1: Pomoc správcům vodních cest při zajišťování vysoké úrovně služeb (dobré plavební podmínky) podél vnitrozemských vodních koridorů v EU do 31. prosince 2030

Komise vyzývá členské státy, aby zintenzivnily své úsilí v oblasti obnovy a údržby plavebních drah s cílem udržovat a zlepšovat podmínky plavby, a zároveň poskytnou zvýšenou podporu projektům¹⁶ zaměřeným na dokončení a modernizaci vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T a řešení problematických míst, se zvláštním důrazem na vnitrozemské vodní cesty, které vyžadují intenzivní koordinaci mezi členskými státy a odpovídající správu. Evropský parlament¹⁷ vyzval Komisi, aby zajistila přísnější dohled nad realizací sítě TEN-T posílením příslušných nástrojů a role evropských koordinátorů při správě koridorů a zvláštní pozornost přitom věnovala přeshraničním projektům vnitrozemských vodních cest. Komise proto **zváží, zda v rámci revize nařízení o TEN-T navrhne zvláštní rámec spolupráce pro vnitrozemskou vodní dopravu, který umožní členským státům lépe koordinovat přeshraniční činnosti a projekty.**

¹² Vývoj informačních technologií a volby při zadávání zakázek budou předmětem předběžného schválení Výborem Evropské komise pro informační technologie a kybernetickou bezpečnost.

¹³ Třináct členských států má vzájemně propojenou síť.

¹⁴ EU a Švýcarsko.

¹⁵ Závěry workshopu Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR) o nízkých hladinách vody na Rýně.

¹⁶ V rámci Nástroje pro propojení Evropy v oblasti digitálních technologií a programu Horizont Evropa.

¹⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-646914_CS.html?redirect.

Komise dále v rámci revize nařízení o TEN-T¹⁸ v roce 2021 posoudí, zda je nutná harmonizovaná definice dobrých plavebních podmínek¹⁹ a zda by měly být určité specifické požadavky rozšířeny na celou hlavní síť, aby se plně využily přínosy sítě. Aby požadavky odrážely heterogenní hydromorfologii a související systémy různých úseků vnitrozemských vodních cest a také specifické rysy těchto různých úseků²⁰, zejména úseků s volným tokem, mohly by se schválit požadavky na úrovni povodí/koridoru. Zejména bude posouzeno, zda by bylo možné zlepšit kvalitu a předvídatelnost plavebních podmínek prostřednictvím přístupu založeného na cílech, který by umožňoval určitou flexibilitu, pokud jde o požadavky na konkrétní a omezené úseky vodních cest²¹, jako je hloubka plavebních drah a světlá výška mostů, při plném dodržování environmentálních politik a právních předpisů²².

Pomoc správcům vodních cest se zajištěním dobrých plavebních podmínek bude také vyžadovat zavedení inteligentní infrastruktury, systémů provozu a údržby, které umožní včasné odhalení (nebo predikci) problematických míst a návrat na požadované úrovně služeb s co nejmenším možným fyzickým zásahem, čímž se sníží náklady i dopady na životní prostředí. Nejdůležitější podmínkou pro to je vytvoření zdokonalené digitální informační základny („kartografie“) o skutečném stavu kritických míst na vodních cestách. **Prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy Komise podpoří opatření, která pomáhají dosáhnout dobrých plavebních podmínek, jako je zavádění interdisciplinárních digitálních informačních a operačních systémů pro vodní hospodářství a správu vodních cest.**

Vyšší četnost situací nízké hladiny vody bude navíc vyžadovat rychlejší vývoj a zavádění inovačních plavidel přizpůsobitelných změně klimatu²³, která budou schopná plavby při nízkých hladinách vody a zároveň budou minimalizovat dopady na vodní ekosystémy. **Horizont Evropa²⁴ poskytne podporu pro přizpůsobení loďstva budoucím environmentálním, klimatickým a bezpečnostním požadavkům a pro vývoj a testování nových metod údržby a modernizace dopravní infrastruktury s cílem zlepšit bezpečnost, odolnost vůči změně klimatu a dopad na životní prostředí (včetně znečištění ovzduší a vody a biologické rozmanitosti) a přizpůsobit se vyvíjícím se druhům dopravy.**

2.1.2 *Bezproblémové začlenění do systémů multimodální mobility a logistiky*

Zvýšení spolehlivosti vnitrozemských vodních cest jako způsobu dopravy vyžaduje opatření nad rámec vodních cest. Evropská síť vnitrozemských vodních cest může a musí být do roku 2030 co nejvíce propojena – jak fyzicky, tak digitálně – s dalšími druhy dopravy. Přesto dnes interoperabilita mezi vnitrozemskými přístavy a spojení s vnitrozemím stále představují problém a počet multimodálních platforem a uzlů překládky je nedostatečný²⁵.

Komise poskytne větší podporu projektům²⁶ zaměřeným na zlepšení kvality infrastruktury vnitrozemských přístavů a jejich multimodálních spojení se železniční,

¹⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transe evropské dopravní sítě.

¹⁹ Dobré plavební podmínky představují koncept pro zlepšení evropských vodních cest, takže jsou součástí udržitelného dopravního systému sloužícího potřebám vnitřního trhu EU.

Dobré plavební podmínky znamenají, že stav vnitrozemské vodní dopravní sítě umožňuje uživatelům efektivní, spolehlivou a bezpečnou plavbu tím, že kromě minimálních požadavků na vodní cesty zaručí také další požadavky, které lze vymezit na úrovni povodí/koridoru při dodržování platných předpisů v oblasti životního prostředí a při zohlednění širší socioekonomické udržitelnosti správy vodních cest.

²⁰ Včetně specifických vlastností souvisejících ekosystémů.

²¹ Minimální požadavky na ponor (2,50 m) a pojezdnou výšku mostů (5,25 m).

²² Rámcová směrnice o vodě a směrnice o stanovištích.

²³ Včetně plavidel s nulovými emisemi.

²⁴ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Klimaticky odolná a ekologicky udržitelná dopravní infrastruktura se zaměřením na vnitrozemské vodní cesty.

²⁵ Pracovní plány koridorů TEN-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en.

²⁶ V rámci Nástroje pro propojení Evropy v oblasti digitálních technologií a programu Horizont Evropa.

pozemní a námořní dopravou²⁷ prostřednictvím specializovaných terminálů. Klíčová pozornost bude věnována také projektům v městských uzlech, kde mohou vnitrozemské vodní cesty přispět k ekologické transformaci městské logistiky. **Horizont Evropa²⁸ přispěje také k vytváření nových řešení pro inteligentní a propojenou mobilitu a lepší integraci vnitrozemských vodních cest s širší dopravní infrastrukturou a energetickými systémy.**

Vhodné podmínky na vodních cestách a plynulá multimodální integrace budou mít pro správce vodních cest zásadní význam, aby se vypořádali s jejich plánováním pro případy narušení provozu a zvýšili odolnost vnitrozemské vodní dopravy vůči krizovým situacím, jako je například krizová situace způsobená pandemií COVID-19. **Komise připraví nouzový plán pro dopravu k zajištění kontinuity provozu v případě událostí, které by jej vážně narušovaly, a učiní tak zajištěním koordinovaných politických reakcí vycházejících ze zkušeností s pokyny a právními předpisy vyvinutými během pandemie COVID-19.** Komise by při vytváření tohoto plánu měla zohlednit relativní odolnost odvětví vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o přepravu zboží.

Stěžejní iniciativa č. 2: Aktualizace právního rámce EU pro intermodální dopravu s cílem podpořit vnitrozemskou vodní dopravu

Směrnice o kombinované dopravě je v současné době jediný právní nástroj EU, který přímo podporuje intermodální dopravu. **Komise využije její chystanou revizi k plné integraci vnitrozemských vodních cest jako základní součást intermodální dopravy. Stávající regulační rámec by měl být přetvořen na účinný nástroj na podporu multimodální nákladní dopravy zahrnující železnici, vnitrozemskou vodní dopravu a pobřežní plavbu²⁹.**

2.1.3 Posílení využívání udržitelnějších druhů dopravy

Významnou překážkou využívání vnitrozemských vodních cest jsou i nadále chybějící rovné podmínky ve všech druzích dopravy, pokud jde o jejich vliv na životní prostředí.

Za tímto účelem předloží Komise komplexní soubor opatření, včetně obchodování s emisemi, poplatků za infrastrukturu a daní z energie, a to s cílem zajistit používání zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ ve všech druzích dopravy. To by mělo podpořit přechod k udržitelnějším formám dopravy, jako jsou vnitrozemské vodní cesty.

Významnou překážkou je také nedostatek snadno dostupných a spolehlivých informací na podporu volby udržitelné dopravy, který je v rozporu s rostoucím zájmem spotřebitelů a podniků o ekologičtější řešení³⁰. Jak je stanoveno ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, **Komise proto vytvoří evropský rámec pro harmonizované měření a vykazování emisí z logistiky a dopravy, který by pak mohl podnikům a konečným uživatelům poskytovat odhad uhlíkové stopy jejich volby a zvýšit poptávku po udržitelnějších řešeních v oblasti dopravy, včetně vnitrozemské vodní dopravy, je-li to proveditelné.**

²⁷ Touto otázkou se zabývá výzva HORIZON-CL5-2021-D6-01-07: „Efektivnější a účinnější multimodální uzly nákladní dopravy pro zvýšení flexibility, viditelnosti služeb a snížení průměrných nákladů na nákladní dopravu“. Je otevřena všem typům uzlů, včetně přístavů vnitrozemské vodní dopravy.

²⁸ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Klimaticky odolná a ekologicky udržitelná dopravní infrastruktura se zaměřením na vnitrozemské vodní cesty.

²⁹ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

³⁰ Projekt LEARN, <http://www.learnproject.net/>, např. D2.4 Pokyny pro validaci a vykazování emisí, včetně plánu ekoznačky aktualizovaného po testování. Kromě projektu nyní koordinátor podporuje definici normy související s rámcem GLEC <https://www.smartfreightcentre.org/en/how-to-implement-items/what-is-glec-framework/58/>.

2.1.4 Dobře fungující vnitřní trh v oblasti vnitrozemských vodních cest

Zlepšení fungování a účinnosti trhu EU v oblasti vnitrozemských vodních cest a podpora nabídky udržitelných služeb a provozu vnitrozemské vodní dopravy může pomoci zvýšit atraktivitu odvětví ve vztahu k jiným druhům dopravy.

Velká část současných právních předpisů EU o přístupu na trh vnitrozemských vodních cest a jeho organizaci vznikla mezi 60. a 90. lety minulého století. Právní předpisy neberou v úvahu zeměpisné rozšíření Evropské unie ani se nezabývají novějšími výzvami vnitrozemské plavby a odvětví dopravy obecně. **Evropská komise přezkoumává právní předpisy týkající se přístupu na trh pro vnitrozemskou vodní dopravu³¹ s cílem zajistit jejich připravenost na budoucnost a bezproblémové a spravedlivé fungování vnitřního trhu.**

Ačkoli směrnice (EU) 2016/1629³² zavedla harmonizované požadavky na pravidla vnitrozemské plavby, rozdíly v provádění požadavků na vykonávání inspekcí plavidel a vydávání osvědčení vnitrostátními orgány mohou mít vliv na jednotný trh, pokud jde o bezpečnost a rovné podmínky pro vlastníky plavidel.

Komise proto rovněž zahájí revizi směrnice (EU) 2016/1629 s cílem dále zlepšit harmonizaci, zachovat rovné podmínky a zaručit vysokou úroveň bezpečnosti ve vnitrozemské plavbě, zejména zavedením inovativních plavidel s nízkými emisemi.

2.2 Přejít na vnitrozemskou vodní dopravu s nulovými emisemi

Pokud má vnitrozemská vodní doprava zůstat konkurenceschopná a udržitelná, je zásadně důležité, aby se i přes svoji lepší environmentální bilanci než jiné druhy dopravy urychleně vydala na cestu k nulovým emisím skleníkových plynů do roku 2050. To se týká jak loďstva, tak infrastruktury, včetně přístavů a jejich provozu.

2.2.1 Směrem k loďstvu s nulovými emisemi

Vzhledem ke stáří loďstva bude zapotřebí značných investic, aby bylo u plavidel zajištěno splnění požadavků na ochranu životního prostředí, klima a bezpečnost v souladu se zvýšenými ambicemi Zelené dohody pro Evropu. Převaha malých vlastníků-provozovatelů, nesmírná rozmanitost přepravních řešení a hydromorfologické podmínky na evropských vnitrozemských vodních cestách, nedostatek alternativních paliv s nízkými emisemi uhlíku, jež je možné uvést na trh, jakož i náročná ekonomická situace však znamenají, že odvětví čelí četným překážkám, které mu brání investovat a organizovat se s cílem zavádět inovativní řešení v celém odvětví.

Nově založené **Partnerství pro bezemisní vodní dopravu³³ podpoří výzkum v oblasti technologií plavidel s nulovými emisemi, inovativních pohonných systémů a udržitelných paliv, rovněž v úzké spolupráci s Evropskou bateriovou aliancí, Evropskou aliancí pro čistý vodík a Aliancí hodnotového řetězce pro obnovitelná a nízkouhlíková paliva.**

Ekologizace loďstva vnitrozemské vodní dopravy by však měla být podporována také prostřednictvím regulačních a finančních pobídek za účelem zajištění a urychlení zavádění cenově dostupných plavidel s nulovými emisemi a souvisejících nízkouhlíkových paliv a infrastruktury. Inovativní řešení by měla rovněž podporovat snižování emisí látek znečišťujících ovzduší a vodu za účelem dosažení cílů Akčního plánu pro nulové znečištění³⁴.

³¹ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11874-Fitness-check-on-market-access-in-Inland-waterway-transport>.

³² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro pravidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 118).

³³ Rozpočet ve výši 530 milionů EUR.

³⁴ Sdělení Komise: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“, COM(2021) 400 final.

Kromě zajištění úplného provedení nařízení (EU) 2016/1628 o emisích znečišťujících látek z nesilničních mobilních strojů³⁵ Komise také posoudí potřebu dalších legislativních opatření na podporu využívání plavidel s nulovými emisemi. V první řadě je k monitorování a vykazování uhlíkové náročnosti plavidel vnitrozemské plavby³⁶ zapotřebí dohodnutá evropská metodika pro energetický index³⁷. Díky tomu bude možné vymezit cíle v oblasti snižování uhlíkové náročnosti a vypracovat technologický plán³⁸ pro zavedení lodní dopravy s nulovými emisemi do roku 2050.

Stěžejní iniciativa č. 3: Urychlení postupů certifikace pro inovativní a nízkoemisní plavidla

Při revizi směrnice (EU) 2016/1629 Komise také posoudí, jak nejlépe usnadnit a urychlit bezpečné testování a certifikaci inovativních plavidel s nízkými emisemi. Různé programy, jako je Horizont Evropa, Nástroj pro propojení Evropy, LIFE nebo regionální fondy, by mohly zvážit zahájení pilotních projektů pro testování inovativních a nízkoemisních plavidel s cílem vyvinout základní podpůrné regulační rámce.

Veřejné orgány by měly na regionální a vnitrostátní úrovni prostřednictvím říční komise, jakož i na úrovni EU pomocí nástrojů financování, jako je InvestEU nebo Nástroj pro propojení Evropy, zpřístupňovat možnosti financování, zejména pro menší provozovatele³⁹. Dále by bylo možné usilovat o synergie mezi malými provozovateli, například prostřednictvím společného nákupu, společných inovačních činností nebo další konsolidace. V tomto ohledu bude mít stěžejní význam podněcující úloha platformy pro vnitrozemskou vodní dopravu⁴⁰.

Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR) v současné době koordinuje studie hodnotící technologie alternativních paliv pro vnitrozemská plavidla a nejvhodnější finanční nástroje na podporu těchto technologií. Komise s přihlédnutím k těmto studiím zváží, za jakých podmínek mohou finanční nástroje EU podporovat ty technologické směry, které jsou slučitelné s ambicemi Zelené dohody pro Evropu.

Dále bude Komise podporovat využívání obnovitelných nízkouhlíkových paliv prostřednictvím daňových pobídek při revizi směrnice o zdanění energie. Revidovaná směrnice o zdanění energie bude podporovat přechod k méně znečišťujícím palivům ve vnitrozemské vodní dopravě zavedením harmonizované minimální sazby na úrovni EU pro paliva používaná ve vnitrozemské vodní dopravě podle jejich vlivu na životní prostředí. Tato daň bude také stimulovat energetickou účinnost.

Evropská komise nedávno zveřejnila vzorové formuláře pro státní podporu s cílem pomoci členským státům při navrhování jejich vnitrostátních plánů v rámci Nástroje pro oživení a odolnost⁴¹, jejichž prostřednictvím poskytla pokyny k veřejné podpoře vnitrozemské vodní dopravy⁴². Kromě toho si Komise v souvislosti s revizí pokynů Společenství ke státním

³⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1628 ze dne 14. září 2016 o požadavcích na mezní hodnoty emisí plyných a tuhých znečišťujících látek a schválení typu spalovacích motorů v nesilničních mobilních strojích (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 53).

³⁶ Podobně jako index energeticky účinného designu pro loď námořní dopravy.

³⁷ Ve spolupráci s Partnerstvím pro bezemisní vodní dopravu programu Horizont Evropa a projektem Platina III v rámci programu Horizont 2020.

³⁸ V rámci koordinačních a podpůrných akcí projektu Platina III v programu Horizont 2020 se vypracuje technologický plán založený na technologickém plánu komise CCNR, který se v současné době připravuje. V rámci projektu Platina III (nebo programu Horizont Evropa) bude také pro odvětví navržena metodika pro CO₂.

³⁹ Plavidla s nulovými emisemi jsou způsobilá pro podporu v rámci pracovního programu Nástroje pro propojení Evropy v oblasti digitálních technologií na roky 2021–2024.

⁴⁰ Plat formu pro vnitrozemskou vodní dopravu vytvořily Evropský svaz vnitrozemské plavby (EBU) a Evropská organizace lodních kapitánů (ESO) s pomocí rezervních fondů (nařízení Rady (ES) č. 718/1999 ze dne 29. března 1999 o politice podpory vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství). Jedním z cílů plat formy pro vnitrozemskou vodní dopravu je podpora ekologizace odvětví. Plat formu monitoruje Rakousko, Belgie, Německo, Francie a Nizozemsko.

⁴¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost (Úř. věst. L 57, 18.2.2021, s. 17).

⁴² https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/template_RFF_low_emission_transport_modes.pdf.

podporám železničním podnikům⁴³⁴⁴ klade za cíl zefektivnit stávající pravidla pro posuzování slučitelnosti týkající se podpory koordinace dopravy. Posouzení dopadu na základě stávající případové praxe v oblasti opatření na podporu přechodu ze silniční dopravy na její udržitelnější druhy prozkoumá možnost rozšířit **oblast působnosti pokynů ke státním podporám železničním podnikům tak, aby zahrnovala všechny provozovatele pozemní dopravy, kteří mohou přispět k přechodu na jiný druh dopravy, včetně provozovatelů vnitrozemských vodních cest, a také možnost vyjmout z předběžné oznamovací povinnosti ta opatření státní podpory, u nichž existuje omezené riziko narušení hospodářské soutěže.** A konečně, revize Pokynů pro státní podporu v oblasti životního prostředí a energetiky zvaží rozšíření jejich působnosti tak, aby za určitých podmínek zahrnovala podporu pro vnitrozemskou vodní dopravu, včetně nákupu a pronájmu čistých plavidel, modernizace plavidel, jakož i infrastrukturu pro dobíjení a doplňování paliva, která je pro provoz těchto plavidel nezbytná⁴⁵.

2.2.2 *Ekologizace infrastruktury vnitrozemských vodních cest a přístavů*

Činnosti ve vnitrozemské vodní dopravě mohou vyvíjet tlak na vodní ekosystémy, zejména v důsledku změn hydromorfologie řek, fragmentace ekosystémů, narušení ekologických toků nebo znečištění vod a sedimentů (způsobeného např. nezákonným vypouštěním ropných odpadů, nebezpečných látek nebo splašků a odpadků, jakož i balastní vody z lodí). Efektivní přístavy mají sice pro výkonnost vnitrozemské vodní dopravy a socioekonomický rozvoj s nimi spojeného vnitrozemí zásadní význam, související lodní doprava, manipulace s nákladem a pozemní spojení s vnitrozemím mohou ale mít negativní dopad na životní prostředí a lidi žijící v těsné blízkosti (např. znečištění a hluk).

Při zvažování budoucího rozvoje infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy je proto nezbytný integrovaný přístup, který zohledňuje dopravní potřeby, ale také environmentální a společenské aspekty a dále také rozmanité funkce vodních cest a přístavů, pokud jde o regionální hospodářský rozvoj, zásobování vodou, výrobu energie a biologickou rozmanitost.

Stěžejní iniciativa č. 4: Záruka zohlednění cílů v oblasti klimatu a životního prostředí v investicích do vnitrozemské vodní dopravy

V roce 2021 přijme Evropská komise technické pokyny týkající se posilování klimatické odolnosti, aby pomohla předkladatelům zohlednit klimatické a environmentální cíle při investování do dopravní infrastruktury. Vytváření strategií pro přizpůsobení se změně klimatu a plánů vnitrozemských vodních cest může v rámci tohoto integrovaného přístupu podpořit také nástroj na podporu přizpůsobení⁴⁶. Evropská komise rovněž podporuje lepší integraci mezi rámcovou směrnicí o vodě a politikami v oblasti plavby tím, že poskytuje podporu integrovanému plánování vnitrozemských vodních cest a lepšímu provádění právních předpisů v oblasti životního prostředí.

Vnitrozemské přístavy jsou také podstatnou součástí hlavní opory dopravy v EU podél hlavní transevropské dopravní sítě (TEN-T), přičemž fungují jako významné logistické a dopravní uzly v dodavatelském řetězci a přispívají k sociálně-ekonomickému rozvoji v těchto regionech. Spojení s vnitrozemím, které poskytuje vnitrozemská plavba, umožnilo mnohým z největších námořních přístavů EU stát se logistickými uzly, kterými jsou dnes. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu upozorňuje na velký potenciál vnitrozemských přístavů stát se uzly s nulovými emisemi, které fungují nejen jako „dopravní rozhraní“, ale také jako centra

⁴³ Sdělení Komise – Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům, 2008/C 184/07 (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13).

⁴⁴ Zjištění kontroly účelnosti pokynů ke státním podporám železničním podnikům provedené Komisí v letech 2019 a 2020 jsou k dispozici na adrese: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Fitness-check-of-2012-State-aid-modernisation-package-railways-guidelines-and-short-term-export-credit-insurance>.

⁴⁵ https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-ceeag_en.

⁴⁶ Platforma Climate-ADAPT: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/>.

udržitelné mobility a průmyslu, čisté energie a rozvoje oběhového hospodářství. To bude vyžadovat, aby přístavy určily a realizovaly nová, ekologicky šetrná a udržitelná řešení – včetně energetické účinnosti, strategií v oblasti životního prostředí a monitorovacích nástrojů – na podporu přechodu k obnovitelným zdrojům energie a provozu s nulovými emisemi. Osvědčené postupy, jimiž se řídí neudržitelnější přístavy, by se měly stát normou a umožnit udržitelnější formy konektivity. **Komise zahájí studii⁴⁷ o dopadech, které mohou mít přístavní činnosti vybraných říčních a námořních přístavů na životní prostředí. Studie vypracuje a zavede konkrétní nástroje, jako jsou systémy environmentálního řízení, jakož i akční plány pro konkrétní přístavy, které vytvoří jádro pro rozsáhlé zavedení ekologicky udržitelného řízení a provozu přístavů.**

Zavádění čistých energetických řešení a udržitelných alternativních paliv ve vnitrozemských přístavech a podél klíčových vnitrozemských koridorů ve velkém rozsahu bude rovněž zásadní pro ekologizaci vnitrozemské vodní dopravy. Zpráva Komise o uplatňování směrnice 2014/94/EU⁴⁸ ukazuje, že zavádění alternativních paliv v hlavní síti vnitrozemské vodní dopravy TEN-T je velmi omezené.

Stěžejní iniciativa č. 5: Rozvoj vnitrozemských přístavů jako multimodálních uzlů infrastruktury pro alternativní paliva

Komise navrhne v roce 2021 revizi směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva⁴⁹ s cílem zajistit, aby byla ve vnitrozemských přístavech do roku 2030 zavedena nezbytná infrastruktura pro dobíjení a doplňování paliva pro plavidla s nulovými emisemi. V rámci této revize Komise posoudí možnosti dalšího zvyšování kvality ovzduší v přístavech, například zpřístupněním dodávek energie na pevnině, aby plavidla mohla v kotvišti vypínat motory, což by mohlo mít pozitivní dopady na zdraví okolních obyvatel a pracovníků. Rovněž se bude zabývat tím, jak se vnitrozemské přístavy mohou stát rozhodujícími uzly infrastruktury pro alternativní paliva pro více druhů dopravy. S cílem podpořit toto úsilí Komise také požádá evropskou normalizační organizaci⁵⁰, aby pracovala na harmonizovaných normách pro infrastrukturu pro alternativní paliva pro vnitrozemské přístavy.

Inovativní přístupy k ekologizaci vnitrozemských přístavů, včetně infrastruktury pro alternativní paliva, dále podpoří specifická opatření prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy⁵¹ a programů Horizont 2020⁵² a Horizont Evropa⁵³. Rozvoj infrastruktury s nulovými emisemi se rovněž promítne do revize nařízení o TEN-T.

Kromě toho Komise posoudí také potřebu harmonizovaných pravidel týkajících se infrastruktury pro příjem odpadu a pro vypouštění odpadu do vhodných zařízení pro příjem odpadu. Přestože regionální systém týkající se odpadu existuje v rámci Úmluvy o sběru, ukládání a příjmu odpadu vzniklého při plavbě na Rýně a jiných vnitrozemských vodních cestách (CDNI)⁵⁴, chybí harmonizovaná pravidla EU zabraňující znečištění vod z plavidel. Dále také probíhá ratifikace úmluvy CDNI, pokud jde o zákaz odplyňování u vnitrozemských plavidel za účelem snížení emisí těkavých organických sloučenin. **Posouzení potřeb ze strany Komise by se proto mohlo týkat také infrastruktury pro odplyňování, která by měla získat podporu z různých programů financování EU, zejména Nástroje pro propojení Evropy.**

⁴⁷ Pilotní studie Evropského parlamentu – Podpora umožňující udržitelné řízení a rozvoj přístavů v povodí řek Rýn, Mohan a Dunaj.

⁴⁸ COM(2021) 103 final.

⁴⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁵⁰ CEN/CENELEC a ETSI.

⁵¹ Obecné výzvy a nástroj kombinování zdrojů v oblasti alternativních paliv.

⁵² Výzva Zelené přístavy – téma 5.1.

⁵³ Téma č. 6, „Bezpečná a odolná doprava a služby inteligentní mobility pro cestující a zboží“.

⁵⁴ <https://www.cdni-ivt.org/>.

A konečně, vnitrozemské přístavy se často nacházejí v blízkosti městských center a jsou klíčové pro intermodální konektivitu v oblasti městské logistiky. Vnitrozemská vodní doprava má také potenciál být nedílnou součástí městské hromadné dopravy v mnoha městech a pomoci snížit přetížení silniční dopravy. Oba aspekty budou řešeny v novém rámci městské mobility EU. Tato iniciativa, plánovaná na rok 2021, je zaměřena kromě jiného na plánování udržitelnější městské mobility, a to i v souvislosti s městskou logistikou. Komise hledat možnosti, jak usnadnit lepší integraci služeb vnitrozemské osobní dopravy do služeb digitální multimodální mobility, a to tak, **že zváží zahrnutí vnitrozemské vodní dopravy do oblasti působnosti nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování**⁵⁵ a do iniciativy zaměřené na výzvy trhu, pokud jde o vývoj multimodálních digitálních služeb v oblasti mobility⁵⁶.

2.3 Inteligentní vnitrozemská vodní doprava

Je nezbytné, aby odvětví vnitrozemské vodní dopravy drželo krok s digitálním rozvojem, aby zlepšilo konkurenceschopnost tohoto odvětví a zajistilo, že se stane aktivní součástí širších multimodálních řetězců⁵⁷. Další digitalizace může hrát významnou roli při zlepšování efektivity a spolehlivosti řízení plavby a dopravy, lepší integraci vnitrozemské vodní dopravy do logistických procesů a multimodálních řetězců a snižování administrativní zátěže a nákladů na dodržování a vymáhání právních předpisů⁵⁸.

Od roku 2005 byly podniknuty kroky na podporu zavádění harmonizovaných říčních informačních služeb (RIS) s cílem umožnit bezproblémové řízení dopravy a provozu na evropských vnitrozemských vodních cestách⁵⁹. Směrnice o RIS zavedla informační a komunikační technologie, čímž se stala jedním z hlavních motorů digitalizace v odvětví vnitrozemské vodní dopravy. Hodnocení směrnice 2005/44/ES o RIS⁶⁰ zjistilo, že směrnice poskytla silný impuls ke standardizaci a harmonizaci říčních informačních služeb v celé Evropě a ke zvýšení bezpečnosti. Zdůraznila ale také, že úplné harmonizace a interoperability RIS je teprve třeba dosáhnout, jelikož členské státy a povodí zavádějí tyto služby různě rychle a kvalita údajů se liší. Za účelem podpory cíle začlenit vnitrozemské vodní cesty jako součást bezproblémového systému harmonizovaných RIS do roku 2030 se revize právního rámce týkajícího se RIS v souladu s evropskou strategií pro data zaměří na odstranění těchto nedostatků v harmonizaci a interoperabilitě a přispějí ke zlepšení dostupnosti, opětovného použití a interoperability údajů⁶¹.

Revize RIS musí rovněž zohlednit nové požadavky vyplývající z nově se objevujících výzev a zohlednit digitální transformace, ke kterým v odvětví dochází⁶². RIS by například měly hrát klíčovou úlohu jako zdroj dat, který je podkladem pro budoucí evropský datový prostor pro mobilitu⁶³, a tím by měly napomáhat integraci vnitrozemské vodní dopravy do řetězců multimodální mobility a logistiky. To znamená, že pokud mají technické specifikace pro RIS zajistit interoperabilitu, budou se muset neustále vyvíjet. Vývoj RIS směrem k inteligentní lodní dopravě a interoperabilitě by se mohl usnadnit zefektivněním cyklů revizí těchto technických specifikací prováděných v Evropském výboru pro vypracování norem pro

⁵⁵ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ze dne 31. května 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii (Úř. věst. L 272, 21.10.2017, s. 1).

⁵⁶ Opatření 37 Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

⁵⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>.

⁵⁸ Pracovní dokument útvarů Komise o digitální vnitrozemské plavbě, SWD(2018) 427 final.

⁵⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 152).

⁶⁰ Pracovní dokument útvarů Komise – Hodnocení směrnice 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS), SWD(2021) 50 final.

⁶¹ Evropská strategie pro data, COM(2020) 66 final.

⁶² Digitální platformy pro provozovatele lodí, informační systémy přístavů, synchronizace, správa koridorů, inteligentní řešení v oblasti lodní dopravy a autonomní lodě na vnitrozemských vodních cestách.

⁶³ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/european-strategy-data>.

vnitrozemskou plavbu (CESNI)⁶⁴, a to díky datovému prostoru pro mobilitu, a pomoci s digitální transformací odvětví s ohledem na synchronodální⁶⁵ vývoj v dopravě.

S ohledem na tuto skutečnost zahájila Komise přípravu na možnou revizi směrnice o RIS v roce 2022. S cílem dokončit zavádění RIS do roku 2030 Komise rovněž vyzývá členské státy, aby postupovaly v provádění inteligentních řešení řízení provozu a dopravy ve vnitrozemské vodní dopravě a věnovaly přitom zvláštní pozornost harmonizovanému řízení koridorů založenému na RIS. To lze podpořit pokračujícím financováním prostřednictvím finanční podpory z Nástroje pro propojení Evropy pro stálou operativní strukturu zřízenou s cílem poskytnout jednotné přístupové místo pro koridorové informační služby založené na RIS⁶⁶.

Obecněji řečeno, toto odvětví potřebuje integrovanou a v praxi uplatňovanou vizi digitální transformace současných obchodních modelů a procesů souvisejících s provozem a dopravou, aby se stalo silnějším hráčem v synchronodálním dodavatelském řetězci, ale také aby integrovalo přelomové technologie, jako je autonomie vnitrozemská vodní doprava, která se kvůli technickým i právním problémům stále nachází v raných fázích vývoje.

Stěžejní iniciativa č. 6: Plán digitalizace a automatizace vnitrostátní vodní dopravy

Komise bude napomáhat vytvoření holistické vize o digitalizaci a automatizaci odvětví, přičemž také s přispěním skupin odborníků z digitální zóny vnitrozemských vodních cest (DINA)⁶⁷, programu NAIADES⁶⁸ a Fóra pro digitální dopravu a logistiku⁶⁹ a s podporou projektu Platina III v rámci programu Horizont 2020, který byl zahájen v lednu 2021, upřesní nezbytné úpravy stávajících předpisů.

Bude rovněž zahájen projekt technické pomoci Nástroje pro propojení Evropy s cílem rozvíjet užší spolupráci veřejného a soukromého sektoru v oblasti vnitrostátní vodní dopravy a usnadnit provádění této vize ve všech splavných povodích EU.

Komise také podpoří vývoj, názorné ukázky a zavádění holistických, inteligentních a automatizovaných koncepcí lodní dopravy prostřednictvím programu Horizont Evropa a Nástroje pro propojení Evropy⁷⁰, přičemž se zaměří na nejslibnější využití z hlediska proveditelnosti a komercializace, jakož i z hlediska environmentálních přínosů. Například prostřednictvím programu Horizont Evropa podpoří Komise vývoj služby nezávislé kyvadlové kontejnerové nákladní přepravy, která je vhodná pro konkrétní komerční využití a je schopna poskytnout integrovanou, spolehlivou, odolnou, předvídatelnou a plně automatizovanou službu, přičemž upřednostní nulové emise skleníkových plynů a znečišťujících látek⁷¹.

2.4 Atraktivnější a udržitelnější pracovní místa ve vnitrozemské vodní dopravě

Na vnitrozemských plavidlech pracuje přibližně 44 000 lidí, z toho 60 % v nákladní dopravě a 40 % v osobní dopravě. Stejně jako ostatní druhy dopravy také odvětví vnitrozemské vodní

⁶⁴ <https://www.cesni.eu/en/about-cesni/>.

⁶⁵ „Synchronizace intermodálních služeb mezi jednotlivými druhy dopravy a s přepravci s různými rychlostmi a dobami přepravy (označovaná jako synchronodalita), sladění vybavení a služeb na koridorech a uzlech a jejich integrace do sítě.“ Aliance pro logistické inovace prostřednictvím spolupráce v Evropě, https://www.etp-logistics.eu/?page_id=79.

⁶⁶ Technická podpora Nástroje pro propojení Evropy v oblasti digitálních technologií začínající v roce 2024.

⁶⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3505&NewSearch=1&NewSearch=1>.

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3497&NewSearch=1&NewSearch=1>.

⁶⁹ Fórum pro digitální dopravu a logistiku: <https://www.dtlf.eu/>.

⁷⁰ S výhradou ustanovení příslušných předpisů.

⁷¹ To je pro lodě s nulovými emisemi zásadní, protože dojezd je menší než u naftových lodí.

dopravy trpí nedostatkem atraktivity, zejména pro mladé lidi a ženy. Zdá se, že mezi hlavní příčiny patří atypické pracovní podmínky a nedostatek informací⁷².

Komise podpoří pravidelné shromažďování a šíření informací o struktuře trhu práce prostřednictvím střediska pro sledování trhu vnitrozemské vodní dopravy⁷³. Účelem těchto informací je pomoci členským státům přijmout příslušná opatření k řešení problému nedostatku kvalifikovaného personálu v tomto odvětví a v jejich správních orgánech a k motivování většího počtu mladých lidí a žen, aby usilovali o získání odborné kvalifikace ve vnitrozemské plavbě⁷⁴.

Přeshraniční povaha mnoha pracovních smluv v tomto odvětví může společně s pracovníky rovněž znesnadnit zjišťování příslušných pracovních předpisů a pravidel sociálního zabezpečení. Složitá a početná pravidla v kombinaci s nesrovnalostmi v jejich provádění a neúčinným vymáháním mohou vést k praktikám nejistého zaměstnání. Kromě vyjasnění pravidel použitelných na vnitrozemskou vodní dopravu je třeba vyhodnotit právní rámec pro odvětví vnitrozemské vodní dopravy, zejména prosazování pravidel týkajících se pracovní doby, právní předpisy v oblasti sociálního zabezpečení⁷⁵ a vysílání pracovníků, a posoudit, jak jsou pravidla členskými státy ve skutečnosti prováděna. V této souvislosti je třeba uvažovat o tom, jak dosáhnout větší harmonizace klíčových koncepcí, které hrají roli při zajišťování skutečného propojení mezi vlastníkem/provozovatelem společnosti a právy pracovníků. **Komise proto provede kontrolu účelnosti přístupu na trh s cílem posoudit právní rámec EU v oblasti sociálního zabezpečení⁷⁶ a vysílání pracovníků⁷⁷ pro toto odvětví a prozkoumá možnosti podpory členských států při prosazování příslušných právních předpisů a při zlepšování výměny informací mezi donucovacími orgány.**

Přeshraniční provozovatelé musí rovněž splňovat různé požadavky na zajištění bezpečné plavby. Stávající vnitrostátní požadavky na posádku byly navrženy pro loďstvo předchozí generace a nezohledňují nové technologie a pracovní postupy, které mění pracovní zátěž na palubě. Odvětví potřebuje⁷⁸ progresivní a pružný právní rámec na úrovni EU, který stanoví požadavky na posádku podložené spolehlivou digitální kontrolní kapacitou v reálném čase. Tyto digitální nástroje by také mohly být používány k ověření shody se směrnicí 2014/112/EU⁷⁹, která stanoví úpravu pracovní doby pro zaměstnance vnitrozemské vodní dopravy. Tyto palubní digitální nástroje pro záznam a výměnu informací o posádce a plavidlech by mohly současně zlepšit fungování trhu vnitrozemské vodní dopravy, minimalizovat administrativní zátěž a zvýšit používání a přijímání elektronických dokumentů/řešení.

Stěžejní iniciativa č. 7: Inteligentní a flexibilní pravidla EU týkající se posádky

Komise posoudí potřebu legislativních podnětů týkajících se nejen palubních digitálních nástrojů pro záznam a výměnu informací o posádce a plavidlech, ale i požadavků na posádku kvůli lepší harmonizaci na úrovni EU.

Současná i budoucí pracovní síla musí být vybavena správnými dovednostmi pro řešení zelené a digitální transformace, kybernetické bezpečnosti, synchronizace a automatizace pravidel a infrastruktury. Je třeba vypracovat politiky v oblasti celoživotního učení, aby bylo

⁷² https://ec.europa.eu/transport/themes/social/studies/social_en.

⁷³ Středisko EU pro sledování trhu: <https://inland-navigation-market.org/>.

⁷⁴ https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail_groupMeetingDoc&docid=3814.

⁷⁵ Rozsah hodnocení omezený na derogační dohodu o stanovení právních předpisů použitelných na lodníky na Rýně uzavřenou na základě čl. 16 odst. 1 nařízení (ES) č. 883/2004 o koordinaci systémů sociálního zabezpečení.

⁷⁶ Rozsah hodnocení omezený na derogační dohodu o stanovení právních předpisů použitelných na lodníky na Rýně uzavřenou na základě čl. 16 odst. 1 nařízení (ES) č. 883/2004 o koordinaci systémů sociálního zabezpečení.

⁷⁷ Směrnice o vysílání pracovníků (96/71/ES) a směrnice o jejím prosazování (2014/67/EU).

⁷⁸ EBU, ESO, Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF) a Aquapol.

⁷⁹ Směrnice Rady 2014/112/EU ze dne 19. prosince 2014, kterou se provádí Evropská dohoda o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy.

možné zavádět nové technologie plynule a bezpečně. Digitalizace a automatizace v tomto odvětví by také mohly vytvářet nové příležitosti pro ženy. Za účelem vytváření výstupů v podobě inovací nebo výměny osvědčených postupů by se měla podporovat účast v přeshraničních výměnných programech a rozvoj odvětvové spolupráce v oblasti dovedností.

Komise proto vybízí členské státy a toto odvětví, aby se zapojily do evropského odvětvového sociálního dialogu s cílem pomoci provádět Evropskou agendu dovedností⁸⁰ v zájmu udržitelné konkurenceschopnosti, sociální spravedlnosti, rovných příležitostí a odolnosti, zejména budováním strategie celoživotního učení a aktivní účasti na Evropském týdnu odborných dovedností. Rovněž pověří výbor CESNI přípravou norem pro dovednosti v oblasti provozu na alternativní paliva a v oblasti ekologického a efektivního provozu plavidel (ekologická plavba).

V souvislosti s příslušnými politikami uvedenými v tomto sdělení bude Komise i nadále spolupracovat se sociálními partnery, zejména prostřednictvím cíleného dialogu v rámci výboru pro sociální dialog v odvětví vnitrozemské vodní dopravy.

3. FINANCOVÁNÍ

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu uznává potřebu zlepšit přístup odvětví k financování. Odhaduje se, že pouhé dokončení hlavní sítě TEN-T pro vnitrozemské vodní cesty bude stát okolo 27 miliard EUR⁸¹. Jedním z klíčových úkolů modernizace tohoto odvětví však bude zvýšení finanční podpory v oblasti přechodu na loďstvo s nulovými emisemi.

Stěžejní iniciativa č. 8: Podpora odvětví a členských států při přechodu na plavidla s nulovými emisemi

Ke splnění tohoto úkolu bude navrženo poskytnutí podpory počátečnímu zavádění plavidel s nulovými emisemi a související infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva, a to prostřednictvím nástroje kombinování zdrojů v oblasti alternativních paliv a v rámci pracovního programu Nástroje pro propojení Evropy v oblasti digitálních technologií na období 2021–2023. Tam, kde je to možné, lze financování v rámci Nástroje pro propojení Evropy v oblasti digitálních technologií kombinovat s jinými zdroji financování, aby se dosáhlo většího dopadu. Kromě toho **Komise podpoří⁸² také úsilí zúčastněných stran a členských států o vytvoření fondu doplňujícího finanční nástroje EU a vnitrostátní finanční nástroje pro zavádění plavidel s nulovými emisemi⁸³**. Nejdůležitější je v co největší možné míře zajistit, aby menší provozovatelé plavidel mohli kombinovat své projekty s cílem získat atraktivní podmínky financování.

Nástroj pro oživení a odolnost⁸⁴ může být se svým celkovým rozpočtem ve výši 672,5 miliardy EUR přínosem pro všechna odvětví hospodářství EU, včetně vnitrozemské vodní dopravy. Vnitrozemská vodní doprava byla rovněž hluboce zasažena krizí COVID-19. Komise proto podporuje členské státy, které do svých plánů obnovy a odolnosti začlenily investice do vnitrozemské vodní dopravy s nulovými emisemi.

⁸⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223#:~:text=The European Skills Agenda is a five-year Pillar of Social Rights: access to... More>.

⁸¹ Odhad provedený v pracovních plánech evropských koordinátorů koridorů.

⁸² Koordinační a podpůrné akce projektu Platina III v rámci programu Horizont 2020.

⁸³ Například jakákoli iniciativa dotčených členských států na použití rezervních fondů zřízených podle nařízení (EU) 718/1999 o politice podpory vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství (ve znění nařízení (EU) 546/2014 doplněném v tomto smyslu).

⁸⁴ Členské státy EU a Evropský parlament přijaly dosud nevidaný soubor opatření na podporu oživení, který má nastartovat evropské hospodářství. Zahrnuje balíček ve výši 1,1 bilionu EUR na nové programové období a 750 miliard EUR na nový nástroj na podporu oživení NextGenerationEU. Nástroj pro oživení a odolnost bude tvořit ústřední pilíř nástroje NextGenerationEU.

Rozpočet Nástroje pro propojení Evropy na období 2021–2027 bude činit 21,8 miliardy EUR a jeho cílem bude podpořit dokončení vzájemně propojené, multimodální, udržitelné, interoperabilní, inteligentní, bezpečné a zabezpečené sítě TEN-T, posílení sociální, hospodářské, environmentální a územní soudržnosti v Unii⁸⁵. Program se zaměří na účinnou modernizaci infrastruktury vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T, například podporou zavádění RIS, sítě infrastruktury alternativních paliv nebo multimodálních platform ve vnitrozemských přístavech podél sítě TEN-T.

Prospěch pro odvětví vnitrozemské vodní dopravy, včetně provozovatelů malých a středních podniků, bude díky své rozpočtové záruce ve výši 26,2 miliardy EUR přinášet také program InvestEU a zejména jeho „oblast týkající se udržitelné infrastruktury“, a to stimulováním soukromých investic do udržitelné dopravní infrastruktury a pravidel s nulovými emisemi. Posílený inovační fond, který je výsledkem revize systému obchodování s emisemi, bude dále motivovat inovace a výzkum v oblasti vodní dopravy, jakož i zavádění pravidel s nulovými emisemi. Stejně tak bude program LIFE i nadále nabízet možnosti financování v oblasti vnitrozemských vodních cest se zaměřením zejména na kvalitu ovzduší a vody⁸⁶, biologickou rozmanitost a účinnější využívání zdrojů. A konečně program Horizont Evropa bude i nadále podporovat inovativní projekty pro infrastrukturu a loďstvo vnitrozemské vodní dopravy zaměřené na podporu digitalizace a dekarbonizace.

A konečně akt v přenesené pravomoci týkající se taxonomie EU v oblasti klimatu⁸⁷ uznává potenciál nízkouhlíkových druhů dopravy, jako jsou vnitrozemské vodní cesty, přispět ke změnám podílů jednotlivých druhů dopravy. Komise proto stanoví příslušná technická screeningová kritéria pro stanovení podmínek, za nichž celková infrastruktura vnitrozemských vodních cest přispívá ke zmiřování změny klimatu, s cílem poskytovat vedení účastníkům trhu při jejich investičních rozhodnutích.

4. SPRÁVA

Nejvýznamnějšími řídicími strukturami pro odvětví vnitrozemské vodní dopravy v EU jsou Evropská unie, komise CCNR⁸⁸, Dunajská komise⁸⁹ a Evropská hospodářská komise OSN (EHK OSN)⁹⁰. Mezinárodní říční komise, jako je CCNR nebo Dunajská komise, již více než sto let umožňují bezplatnou plavbu ve svých povodích, a to i se zeměmi mimo EU⁹¹.

Toto nastavení správy je složité a jeho zjednodušení by mohlo vést k další harmonizaci politiky EU a ke snížení administrativní zátěže na úrovni EU a členských států, čímž by se zvýšila účinnost odvětví. **Evropská komise bude i nadále spolupracovat s komisí CCNR, Dunajskou komisí a stálým sekretariátem Dopravního společenství s cílem zajistit v případě potřeby koordinaci mezi politikami EU a politikami těchto mezinárodních organizací a naznačit možnosti podpory prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy.**

⁸⁵ Byla vyvinuta metodika sledování čistoty ovzduší pro Nástroj pro propojení Evropy / síť TEN-T, na jejímž základě je vnitrozemským vodním cestám jako druhu dopravy přidělen ukazatel z Ria 40 %.

⁸⁶ Pilotní a demonstrační projekty pravidel splňujících nařízení (EU) 2016/1628 pro vnitrozemskou vodní dopravu budou možné v rámci programu LIFE, protože kvalita ovzduší bude prioritním tématem podprogramu LIFE pro životní prostředí na období 2021–2027.

⁸⁷ 34. bod odůvodnění aktu v přenesené pravomoci týkajícího se taxonomie v oblasti klimatu.

⁸⁸ CCNR představuje nejstarší makroregionální spolupráci pro vnitrozemskou plavbu v Evropě. Rozhoduje o závazných předpisech týkajících se plavby na Rýně a jejími členskými státy jsou Belgie, Francie, Německo, Nizozemsko a Švýcarsko. <https://ccr-zkr.org/>. Status pozorovatele v CCNR mají Dunajská komise a jedenáct států (Rakousko, Bulharsko, Lucembursko, Maďarsko, Slovensko, Česká republika, Rumunsko, Spojené království, Ukrajina, Polsko a Srbsko).

⁸⁹ Dunajská komise vydává doporučení za účelem zajištění bezpečnosti plavby a dodržování zásad Bělehradské úmluvy, jejímž cílem je zajistit volnou a bezplatnou plavbu přes řeku Dunaj všem hospodářským subjektům. Členy Dunajské komise jsou Rakousko, Bulharsko, Maďarsko, Německo, Moldavsko, Rusko, Rumunsko, Srbsko, Slovensko, Ukrajina a Chorvatsko. Evropská komise se účastní jako pozorovatel. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/>.

⁹⁰ <https://unece.org/transport/inland-water-transport>.

⁹¹ Švýcarsko za CCNR; Ukrajina, Moldavsko, Rusko a Srbsko za Dunajskou komisí.

Evropský výbor pro vypracování norem pro vnitrozemskou plavbu (CESNI),⁹² který byl zřízen v roce 2015, pomohl vnitřnímu trhu vypracováním technických norem pro plavidla a posádku. **Zatímco výbor CESNI bude pokračovat ve vývoji technických norem**, rámec správy by měl být dále řešen a posilován prostřednictvím různých expertních skupin členských států a zúčastněných stran, které Komise zřídila v roce 2017.

Komise bude i nadále výbor CESNI podporovat prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy s cílem vypracovat harmonizované technické normy EU pro vnitrozemskou vodní dopravu.

A konečně jednou z šesti priorit⁹³ stávající Komise je silnější Evropa ve světě. Komise proto bude pokračovat ve spolupráci s klíčovými partnery a sousedy za účelem zlepšení konektivity, otevření nových tržních příležitostí a podpory vysokých standardů bezpečnosti a zabezpečení prostřednictvím mezinárodních organizací. Významnou úlohu v provádění tohoto programu plní spolupráce a koordinace se zeměmi západního Balkánu prostřednictvím Dopravního společenství, jakož i s Ukrajinou a Moldavskem, zejména v souvislosti se společným regionálním trhem.

5. ZÁVĚR

Zelená dohoda pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu jednoznačně stanoví cíle posílit úlohu vnitrozemské vodní dopravy a zvýšit udržitelnost všech druhů dopravy v souladu s klimatickou neutralitou EU a cílem nulového znečištění. Ambice podstatně zvýšit podíl vnitrozemské nákladní dopravy realizované vnitrozemskou vodní dopravou a značně zvýšit kapacitu vnitrozemských vodních cest v příštích letech vyzývá k rozhodným opatřením vyžadujícím zásadní transformaci odvětví. Program NAIADES III vytyčuje cestu k uskutečnění této transformace a ke splnění ambicí zelené a digitální transformace odvětví při současném zajištění nabídky atraktivních a udržitelných pracovních míst. Komise bude pokračovat v úzké spolupráci s členskými státy, zúčastněnými stranami a mezinárodními organizacemi působícími ve vnitrozemské vodní dopravě za účelem dosažení těchto ambiciózních, ale zásadních cílů pro toto odvětví a přispění k jeho dlouhodobé životaschopnosti, růstu a odolnosti.

⁹² Jeho členy jsou členové CCNR, členské státy EU, další zástupci mezinárodních organizací a zúčastněné strany v oblasti vnitrozemské plavby v Evropě.

⁹³ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024_cs.

PŘÍLOHA: AKČNÍ PLÁN

PŘEVÉST VĚTŠÍ OBJEM NÁKLADNÍ DOPRAVY NA VNITROZEMSKÉ VODNÍ CESTY	
1. Trvalá podpora inovativní infrastruktury a zavádění prostřednictvím programu Horizont Evropa a Nástroje pro propojení Evropy	Od roku 2021
2. Revize nařízení o TEN-T – požadavky na vnitrozemskou vodní dopravu a úloha koordinátorů	2021
3. Zavádění interdisciplinárních digitálních informačních a operačních systémů pro vodohospodářství a správu vodních cest prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy	Od roku 2022
4. Nouzový plán (nouzové plány) pro případ krize v dopravě	2022
5. Přezkum regulačního rámce pro intermodální dopravu, včetně směrnice o kombinované dopravě	2022
6. Vydat pokyny pro provozovatele a platformy k informování uživatelů o uhlíkové stopě jejich dodávek a nabídce udržitelných možností dodávek	2023
7. Revize právních předpisů o přístupu na trh vnitrozemské vodní plavby	2022
8. Hodnocení směrnice (EU) 2016/1629 o technických požadavcích pro plavidla vnitrozemské plavby	2022
SMĚREM K VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVĚ S NULOVÝMI EMISEMI	
9. Konkrétní opatření vyplývající z mise pro zdravé oceány, moře, pobřežní a vnitrozemské vody a z partnerství pro bezemisní vodní dopravu / partnerství pro čistý vodík	Od roku 2021
10. Podpora nasazení vnitrozemských plavidel s nulovými emisemi prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy	Od roku 2021
11. Usnadnit prostřednictvím projektu Platina III v rámci programu Horizont 2020 vypracování metodiky energetického indexu EU pro hodnocení úrovně uhlíkové náročnosti plavidel vnitrozemských vodních cest	2022
12. Vyhodnotit postup pro povolování odchylek v souvislosti se směrnicí (EU) 2016/1629 za účelem podpory plavby plavidel s nulovými emisemi na vodních cestách EU	2023
13. Analýza k posouzení potřeby opatření na podporu plavidel s nízkými/nulovými emisemi uhlíku	2025
14. Revize pokynů pro státní podporu v oblasti železnic – možné začlenění vnitrostátní vodní dopravy a možná bloková výjimka na podporu koordinace dopravy	Od roku 2021 do roku 2023
15. Revize pokynů pro státní podporu v oblasti ochrany životního prostředí a energetiky, jakož i rámce státní podpory pro výzkum, vývoj a inovace	2021
16. Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027	2021
17. Studie na podporu ekologizace vnitrozemských přístavů	2021
18. Revize směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva a plán zavádění s možnostmi financování a požadavky na financování	2021
19. Požádat evropskou normalizační organizaci o harmonizované normy v oblasti infrastruktury alternativních paliv pro vnitrozemské vodní cesty a přístavy	2021

20. Trvalá podpora inovativní infrastruktury pro alternativní paliva a jejich zavádění prostřednictvím programu Horizont Evropa a Nástroje pro propojení Evropy	Od roku 2021
21. Posouzení potřeb infrastruktury pro příjem odpadu a zařízení na odplyňování	2024
22. Revize nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 o multimodálních informačních službách o cestování se zahrnutím vnitrozemské vodní dopravy	2022
INTELIGENTNÍ VNITROZEMSKÁ VODNÍ DOPRAVA	
23. Revize směrnice 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách	2022
24. Technická podpora stálé operativní struktury pro jednotné přístupové místo k poskytování koridorových informačních služeb založených na RIS	2024
25. Integrovaná a v praxi uplatňovaná vize digitální transformace současných obchodních modelů a procesů souvisejících s provozem a dopravou v tomto odvětví	2023
26. Projekt technické pomoci Nástroje pro propojení Evropy s cílem posílit spolupráci veřejného a soukromého sektoru ve vnitrozemské vodní dopravě a usnadnit provádění vize digitalizace	2023
27. Usnadnit vývoj, prezentaci a nasazení holistických konceptů inteligentní dopravy v zájmu digitální integrace vnitrozemské vodní dopravy v synchronizovaném dodavatelském řetězci, včetně RIS, prostřednictvím programu Horizont Evropa a Nástroje pro propojení Evropy	Od roku 2022
SMĚREM K ATRAKTIVNĚJŠÍM A UDRŽITELNĚJŠÍM PRACOVNÍM MÍSTŮM VE VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVĚ	
28. Pravidelné informování o struktuře trhu práce prostřednictvím střediska pro sledování trhu vnitrozemské vodní dopravy	Od roku 2022
29. Hodnocení předpisů v sociální oblasti v souvislosti s kontrolou účelnosti přístupu na trh	2023
30. Navrhnout opatření týkající se digitálních nástrojů pro zaznamenávání a výměnu informací o vnitrozemských posádkách a plavidlech	2021
31. Navrhnout opatření týkající se požadavků EU na posádku pro vnitrozemskou plavbu	2024
32. Požadovat vytvoření norem pro dovednosti v oblasti provozu na alternativní paliva a ekologického a efektivního provozu plavidel (ekologická plavba)	2022
FINANCOVÁNÍ	
33. Podpořit úsilí zúčastněných stran a členských států o vytvoření fondu doplňujícího finanční nástroje EU a vnitrostátní finanční nástroje	2024
SPRÁVA	
34. Podporovat výbor CESNI prostřednictvím technické pomoci Nástroje pro propojení Evropy určené pro vývoj technických norem pro vnitrozemskou vodní dopravu	2022
35. Podporovat komisi CCNR a Dunajskou komisi za účelem zajištění koordinace mezi politikami EU a v případě potřeby politikami příslušných mezinárodních organizací	Od roku 2022