



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. október 9.
(OR. en)

12987/18

LIMITE

TRANS 442
MAR 142

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a delegációk

Előző dok. sz.: 11958/1/18 REV 1

Tárgy: **Ismerjük fel a belvízi közlekedésben rejlő lehetőségeket, és
ösztönözzük használatát!**

– Tervezet – A Tanács következtetései

Mellékelten megküldjük a delegációknak hajózási munkacsoport 2018. október 9-i ülésén a fenti tanácsi következtetéstervezettel kapcsolatosan folytatott megbeszélések eredményeként létrejött szöveget.

Az elnökség azt tervezi, hogy e következtetéseket a TTE Tanács (Közlekedés) 2018. december 3-i ülésére benyújtja elfogadás céljából. A még szögletes zárójelben lévő szöveget addig megvizsgáljuk, és a zárójeleket töröljük a benyújtandó dokumentumból.

TERVEZET

**ISMERJÜK FEL A BELVÍZI KÖZLEKEDÉSBEN REJLŐ LEHETŐSÉGEKET, ÉS
ÖSZTÖNÖZZÜK HASZNÁLATÁT!**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

EMLÉKEZTETVE arra, hogy a belvízi utak kulcsfontosságú szerepet játszanak az Unióban a közlekedéspolitikai célok megvalósításában, amit valamennyi fontosabb szakpolitikai eszköz, többek között az alábbiak is megerősítették:

- Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé¹,
- a Bizottság közleménye: „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája”²,
- az Európai Tanács következtetései az éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodásról³,
- a Tanács következtetései a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósítása és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) közlekedési programja terén elért haladásról⁴,
- **az európai koordinátorok számára készült munkatervek harmadik generációja az atlanti, a balti–adriai, az északi-tengeri–balti, az északi-tengeri–mediterrán, a mediterrán, a keleti/kelet-mediterrán, a Rajna–Alpok és a Rajna–Duna folyosókról,**
- a Bizottságnak a (a 2014 és 2017 közötti időszakra szóló) félidős jelentése a belvízi közlekedést előmozdító NAIADES II cselekvési program végrehajtásában elért eredményekről⁵, valamint
- a Bizottság szolgálati munkadokumentuma: „Digitalizáció a belvízi hajózásban”⁶.

¹ 8333/11 + ADD 1-3.

² 11333/16 + ADD 1 + ADD 2.

³ Európai Tanács, 2017. június 22.

⁴ 15053/17.

⁵ 12350/18.

⁶ 12342/18.

FIGYELEMBE VÉVE a folyami bizottságokban, a nemzetközi fórumokon és az ágazat szereplői által a belvízi közlekedés továbbfejlesztése és javítása érdekében folytatott megbeszéléseket és az ezek során elfogadott **következtetéseket**:

- az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága⁷ [, a Rajnai Hajózási Központi Bizottság⁸ és a Duna menti országok⁹] által elfogadott regionális miniszteri nyilatkozatok,
- [a belvízi hajózási ágazat képviselői által elfogadott nyilatkozat¹⁰].

HANGSÚLYOZVA, hogy a belvízi közlekedésnek – ha ez földrajzilag lehetséges – **érdemben** hozzá kellene [...] járulnia az Unión belüli multimodális közlekedési rendszer hatékony működéséhez, azonban az e közlekedési módban rejlő potenciál jelenleg nincs teljes mértékben kihasználva, EMLÉKEZTETVE ezzel összefüggésben a belvízi közlekedésben a tengeri kikötők és a szárazföldi területek közötti összeköttetések, a fontos ipari központok és a városi agglomerációk ellátása, **valamint a városi személyszállítás** szempontjából rejlő lehetőségekre,

ELISMERVE, hogy a belvízi közlekedés jelentősen hozzá tudna járulni a közlekedés negatív hatásainak mérsékléséhez: egyrészt mivel felvenné a közúti teherszállítás egy részét, ami – az éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodásban megállapított célok elérésére irányuló erőfeszítéseket elősegítve – lehetővé tenné a jobb energiahatékonyságot és **az alternatív tüzelőanyagok nagyobb mértékű** használatát, **másrészt** mivel segítségével csökkenne a zajkibocsátás, a balesetek száma és a forgalmi torlódás, és ehhez nem kellene újabb földterületeket használatba venni,

EMLÉKEZTETVE az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1315/2013/EU rendeletére, amely előírja, hogy a folyókat, csatornákat és tavakat úgy kell karbantartani, hogy jó hajózhatósági állapotuk megőrzése mellett az alkalmazandó környezetvédelmi jogszabályok se sérüljenek, RÁMUTATVA ezzel összefüggésben a belvízi utakon viszonylag alacsony infrastrukturális költségek mellett rendelkezésre álló szabad kapacitásra,

⁷ A belvízi közlekedésről rendezett nemzetközi miniszteri konferencián (Wrocław, 2018. április 18.) elfogadott, „Belvízi hajózás a világban” című nyilatkozat.

⁸ A Mannheimi Egyezmény aláírásának 15. évfordulója alkalmából a Rajnai Hajózási Központi Bizottság által szervezett konferencián (Mannheim, 2018. október 17.) elfogadott nyilatkozat.

⁹ A Duna menti országok minisztereinek ülésén (Brüsszel, 2018. december 3.) elfogadott nyilatkozat.

¹⁰ A dunai hajózásban érdekelt vállalkozások konferenciáján (Danube Business Talks, Bécs, 2018. október 10.) az Európai Hajózási Szövetség (EBU), az Európai Hajósok Szervezete (ESO) és a Pro Danube International (PDI) által elfogadott nyilatkozat.

EMLÉKEZTETVE arra, hogy az (EU) 2017/2397 irányelv¹¹, az (EU) 2016/1629 irányelv¹² és az (EU) 2016/1628 rendelet¹³ elfogadásával felülvizsgálatra került a kapcsolódó jogi keret, mégpedig abból a célból, hogy a szabályok összehangoltabbak legyenek, a rendelkezések megfeleljenek a technikai fejlődésnek, az ágazat vonzóbbá váljon főként a fiatalok számára, valamint hogy támogatást kapjon a munkavállalói mobilitás.

ÜDVÖZÖLVE a belvízi hajózás jobb európai irányítása érdekében tett előrelépést, mindenekelőtt a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) létrehozását és sikeres elindítását, amely szervezetnek aktív résztvevői a megfigyelő államok, a nemzetközi szervezetek és a folyami bizottságok, valamint az ágazati szereplők is,

TUDOMÁSUL VÉVE a 2020-ban véget érő NAIADES II program keretében hozott intézkedések pozitív eredményeit,

EMLÉKEZTETVE a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának előmozdítását célzó egyszerűsítési intézkedésekkel¹⁴, valamint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz felülvizsgálatával¹⁵ kapcsolatos javaslatokról szóló megbeszélésekre,

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2017. december 12-i (EU) 2017/2397 irányelve a belvízi hajózásban szükséges szakmai képezések elismeréséről, valamint a 91/672/EGK és a 96/50/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1629 irányelve a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről.

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1628 rendelete a nem közúti mozgó gépek belső égésű motorjainak a gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátási határértékeire és típusjövahagyására vonatkozó követelményekről, az 1024/2012/EU és 167/2013/EU rendeleteket módosító és a 97/68/EK irányelv módosításáról és hatályon kívül helyezéséről.

¹⁴ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának előmozdítását célzó egyszerűsítési intézkedésekről.

¹⁵ Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről.

- (1) HANGSÚLYOZZA, hogy további intézkedésekre és több támogatásra van szükség ahhoz, hogy a hatékony, biztonságos és fenntartható közlekedési rendszert jelentő belvízi közlekedésben rejlő potenciál teljes mértékben kiaknázható legyen, valamint hogy a flotta környezeti teljesítménye javuljon, ugyanakkor a belvízi közlekedés versenyelőnye is megmaradjon;
- (2) RÁMUTAT, hogy – az intézkedések folyamatosságát biztosítandó – legkésőbb 2020 végéig el kell indítani a NAIADES II programot követő programot; és FELKÉRI a Bizottságot, hogy a tagállamokkal, a folyami bizottságokkal és más releváns érdekelt felekkel együttműködve dolgozza ki ezt a programot, amely a következő témákra összpontosít:
- az infrastruktúra – egyebek mellett a kikötők – karbantartása, helyreállítása és fejlesztése,
 - a flotta korszerűsítésére és a – mindenekelőtt a környezeti teljesítményt, a hatékonyságot és a biztonságot javító – technológiai fejlesztésre irányuló végrehajtási stratégia,
 - a humánerőforrás fejlesztése, ideértve a képzéseket és a képesítéseket,
 - az Unió határain belül és azokon túl is egyenlő versenyfeltételek és méltányos szociális körülmények fenntartása,
 - a digitalizációra (pl. a folyami információs szolgáltatások (RIS) következő generációjára, az elektronikus uniós tanúsítványokra, a szolgálati könyvekre és a hajónaplókra, **valamint** az elektronikus fuvarokmányokra) irányuló végrehajtási stratégia,
 - az ágazat versenyképességének javítását és a piac jobb megfigyelését célzó intézkedések,
 - integráció és interoperabilitás más közlekedési módokkal, **valamint az automatizálás területét érintő kutatás-fejlesztés,**
 - [...] a nemzetközi szervezetekkel és szervezetekkel folytatott, **valamint a kormányközi tevékenységeken belüli** együttműködés **támogatása** a belvízi hajózás területén;

- (3) MEGÁLLAPÍTJA, hogy a hetedik keretprogram Platina és Platina II projektjei nagy mértékben megkönnyítették a NAIADES és a NAIADES II végrehajtását, és FELKÉRI a Bizottságot, hogy a program megvalósulásának szavatolása érdekében továbbra is segítse az innovatív koordinációs projekteket;
- (4) NYUGTÁZZA a hetedik keretprogram és a Horizont 2020 alatt megvalósult azon kutatás-fejlesztési projektek eredményét, amelyek keretében a belvízi hajók környezetbarátabbá tételét célzó koncepciók kerületek kidolgozásra; és JELZI, hogy további kutatási projektekre van szükség ezen a területen, továbbá hogy a kutatási eredmények gyakorlati megvalósításához koordinált bevezetési és finanszírozási stratégiák szükségesek;
- (5) MEGÁLLAPÍTJA, hogy a NAIADES II programot követő program a jelenlegi jogi keret összehangolt végrehajtását és alkalmazását, valamint a – mindenekelőtt a további korszerűsítést és innovációt támogató – közös szabályok és standardok továbbfejlesztését is elősegítené; azt TANÁCSOLJA ezzel összefüggésben, hogy a CESNI által képviselt szakismeretet és tapasztalatot ne csak a belvízi hajókra vonatkozó technikai előírások és a szakképesítések területén használják, hanem az információtechnológia, többek között a RIS, valamint például a belvízi közlekedés során bekövetkezett balesetekre vonatkozó európai szintű adatgyűjtés területén is, mégpedig szükség esetén a szabályok és a standardok javítása érdekében;
- (6) RÁMUTAT arra, hogy fontos biztosítani, hogy megfelelő pénzügyi eszközök, például vissza nem térítendő támogatások álljanak rendelkezésre a jelenlegi NAIADES II cselekvési program, valamint az ezt később felváltó program végrehajtására – a következő többéves pénzügyi keretre vonatkozóan folyamatban lévő tárgyalások sérelme nélkül.
-