



Brusel 18. listopadu 2022
(OR. en)

13651/22

TRANS 648
MAR 188

ZPRÁVA

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Výbor stálých zástupců

Č. předchozího
dokumentu: 11895/4/22 REV 4

Předmět: **Příprava zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku konaného dne 5. prosince 2022**
Návrh závěrů Rady o pokračujícím rozvoji vnitrozemské vodní dopravy (NAIADES III)
– schválení

I. ÚVOD

1. Doprava na vnitrozemských vodních cestách je udržitelným druhem dopravy s nižší mírou kongesce, který může hrát významnou úlohu v úsilí Unie o dekarbonizaci dopravního systému. České předsednictví by chtělo upozornit na přínosy, které vnitrozemské vodní cesty nabízejí, a současně poukázat na výzvy, jimž tento sektor čelí.
2. Rozhodlo se proto vypracovat závěry Rady o potenciálu a pokračujícím rozvoji tohoto druhu dopravy.

II. ČINNOST V RÁMCI PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ RADY

3. Na základě návrhu vypracovaného předsednictvím Pracovní skupina pro námořní dopravu na zasedáních ve dnech 5., 12. a 26. září 2022 a 3. října 2022 projednala a dále rozvinula znění návrhu závěrů.

III. ZÁVĚR

4. Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby návrh závěrů ve znění uvedeném v příloze posoudil a předložil za účelem přijetí Radě pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) na zasedání konajícím se dne 5. prosince 2022.
-

**NÁVRH ZÁVĚRŮ RADY O POKRAČUJÍCÍM ROZVOJI VNITROZEMSKÉ VODNÍ
DOPRAVY (NAIADES III)**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

S OHLEDEM NA

- sdělení Komise nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“¹;
- sdělení Komise nazvané „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“²;
- závěry Rady ze dne 3. prosince 2018 nazvané „Vnitrozemská vodní doprava – odhalit její potenciál a prosazovat ji“³;
- závěry Rady ze dne 5. června 2020 nazvané „Unijní odvětví vodní dopravy – vyhlídky do budoucnosti: směrem k uhlíkově neutrálnímu, beznehodovému, automatizovanému a konkurenceschopnému unijnímu odvětví vodní dopravy“⁴;
- sdělení Komise nazvané „NAIADES III: Podpora evropské vnitrozemské vodní dopravy, která obstojí i v budoucnosti“⁵;
- sdělení Komise nazvané „Plán pro mimořádné situace v dopravě“⁶;
- sdělení Komise o Strategii EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030⁷;

¹ Dokumenty ST 15051/19 + ADD 1.

² Dokumenty ST 14012/20 + ADD 1.

³ Dokument ST 15144/18.

⁴ Dokument ST 8648/20.

⁵ Dokument ST 10214/1/21 REV 1.

⁶ Dokument ST 9490/1/22.

⁷ Dokumenty ST 8219/20 + ADD 1.

PŘIPOMÍNÁJÍC nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality nejpozději do roku 2050, a současně ZDŮRAŽŇUJÍC význam mitigace změny klimatu;

BEROUC NA VĚDOMÍ probíhající činnosti a pravomoci Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR), Dunajské komise, Evropského výboru pro vypracování norem pro vnitrozemskou plavbu (CESNI), Mezinárodní komise pro povodí Sávy, Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN) a strategie EU pro Podunají (EUSDR), jakož i dalších mezinárodních organizací a fór v odvětví vnitrozemské plavby;

PŘIPOMÍNÁJÍC cíl Zelené dohody pro Evropu přesunout podstatnou část vnitrozemské nákladní dopravy přepravované po silnici na železnici a vnitrozemské vodní cesty a VÍTAJÍC cíl strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, kterým je rozvoj vnitrozemských vodních cest podél koridorů transevropské dopravní sítě (TEN-T) a v centrech měst, kde je důležité ekologizovat poslední úsek městské logistiky;

VÍTAJÍC jednání o návrzích ohledně infrastruktury pro alternativní paliva a ohledně revize hlavních směrů pro transevropskou dopravní síť, které se oba týkají rozvoje a zlepšení vnitrozemských vodních cest, což povede k udržitelnější a odolnější vnitrozemské vodní dopravě;

BEROUC NA VĚDOMÍ revidovaný Nástroj pro propojení Evropy (CEF) na období 2021–2027, jakož i program Horizont Evropa;

1. UZNÁVÁ, že vnitrozemská vodní doprava je na cestě k dosažení mobility s nulovými emisemi důležitá jakožto udržitelný druh dopravy, v jehož rámci dochází ke kongesci v menší míře, a ZDŮRAŽŇUJE, že je nezbytné, aby byl prostřednictvím konkrétních kroků a vhodných opatření na úrovni Unie i na úrovni členských [...] států její potenciál v plném rozsahu a udržitelným způsobem rozvinut, přičemž je zároveň třeba zajistit její konkurenceschopnost.
2. UZNÁVÁ, že je zapotřebí vzít v potaz odlišné podmínky, které pokud jde o potenciál vnitrozemských vodních cest, v jednotlivých členských státech existují.
3. ZDŮRAŽŇUJE, že je důležité, aby byly vypracovány strategie pro to, jak prostřednictvím specializovaného výzkumu a souvisejících investic řešit dopad vnitrozemské vodní dopravy na změnu klimatu a životní prostředí a naopak.

4. JE SI VĚDOMA, že změna klimatu má na vnitrozemskou vodní dopravu výrazný dopad, a to zejména na splavnost, provoz a vodní hospodářství, jak to dokládají změny hladiny podzemních vod, ale také období velkého sucha a silných dešťových srážek v posledních letech, a ZDŮRAZŇUJE, že je zapotřebí zlepšit splavnost uplatňováním kritérií dobrých plavebních podmínek v souladu s hlavními směry pro TEN-T.
5. UZNÁVÁ, že vnitrozemská vodní doprava hraje klíčovou úlohu při snižování kongesce městských aglomerací a v rámci přepravy těžkého zboží a velkých objemů důležitých stavebních materiálů, zemědělských, ocelářských, chemických a energetických produktů, včetně vývozu ukrajinského zboží prostřednictvím tzv. koridorů solidarity, zejména po Dunaji.
6. ZDŮRAZŇUJE, že v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu je třeba řešit všechny zbývající administrativní a infrastrukturní překážky a současně dodržovat právní předpisy v oblasti životního prostředí s cílem zvýšit efektivitu a kapacitu vnitrozemské vodní dopravy a zajistit bezpečnou plavbu obecně.
7. KLADE DŮRAZ na základní prvky efektivní vnitrozemské vodní dopravy a na potřebu dalšího rozvoje a koordinace v těchto oblastech:
 - ve vhodných případech obnova loďstva s cílem dosáhnout větší efektivity dopravy, ekonomického provozu menších plavidel a pokud možno mobility s nulovými emisemi, jakož i adaptace na mělké vody, přičemž je třeba zohlednit potřebu dekarbonizovat dopravu a zvýšit odolnost vůči změně klimatu, a bezpečnosti plavby na základě respektování a ochrany místních environmentálních podmínek v rámci jednotlivých konkrétních vnitrozemských vodních cest;
 - spolehlivá, udržitelná a průběžně dobře udržovaná infrastruktura s přiměřenou a ekonomicky realizovatelnou splavností, zejména v obdobích nízké hladiny vody, zajišťující rychlé napojení na jiné druhy dopravy;
 - bezpečná a zabezpečená pracoviště, a to i v nepředvídaných situacích, jako je pandemie COVID-19;
 - digitalizace na podporu rozvoje všech výše uvedených oblastí, jakož i automatizace při současném zohlednění energetické účinnosti a snadné recyklovatelnosti zařízení.

8. **PODPORUJE**, aby výbor CESNI vypracoval a přijal normy týkající se technických požadavků, kvalifikace členů posádky a informačních technologií, a dále **DOPORUČUJE**, aby tento výbor v rámci svých výše uvedených norem vypracoval technické normy týkající se používání alternativních paliv, udržitelných technologií s nulovými emisemi a automatizace, jakož i standardy týkající se odborné kvalifikace.
9. **VÍTÁ** plány na inteligentní a udržitelné zlepšení vnitrozemské vodní dopravy a přístavů. **VYZÝVÁ** Komisi, aby předložila svůj návrh revize stávajících právních předpisů Unie v oblasti říčních informačních služeb, přičemž by měla vzít v potaz činnost, kterou v této oblasti vykonal výbor CESNI, a měla by navrhnout stálou operativní strukturu pro jednotné přístupové místo s cílem zajistit v případech, kdy je to z geografického hlediska možné, lepší harmonizaci a interoperabilitu a rovněž by měla podporovat výzkum týkající se odolnosti vůči změně klimatu a inteligentní lodní dopravy. **MÁ ZA TO**, že vnitrozemské vodní cesty a přístavy jsou jednou ze zásadních složek multimodální dopravy, a měly by proto být začleněny do revize směrnice o kombinované dopravě. Cílem by mělo být vytvořit z uvedené směrnice účinný nástroj, který bude podporovat multimodální nákladní dopravu, se zvláštním zaměřením na to, aby byla v případech, kdy je to z geografického hlediska možné, zajištěna hladká přeshraniční propojení a interoperabilita, což by bylo dále posíleno digitalizací odvětví vnitrozemské vodní dopravy.
10. **VYBÍZÍ** členské státy, aby pokračovaly ve vzájemné spolupráci při harmonizovaném provádění a provozování říčních informačních služeb (RIS) a při provádění nařízení o elektronických informacích o nákladní dopravě (eFTI) týkajícího se informací o přepravě zboží a aby tuto spolupráci zintenzivnily, a umožnily tak lepší řízení koridorů.
11. **JE SI VĚDOMA**, že odvětví vnitrozemské vodní dopravy čelí výzvě, kterou představuje stárnutí pracovní síly, a proto musí toto odvětví podporovat rozmanitější a věkově i genderově vyváženější pracovní sílu, jakož i přijímání uchazečů z jiných odvětví, kteří si chtějí rozšířit kvalifikaci.
12. **ZDŮRAZŇUJE**, že je třeba, aby členské státy a dané odvětví přijaly relevantní kroky s cílem zajistit, aby v tomto odvětví i v jejich správních orgánech působil a byl v nich k dispozici kvalifikovaný personál, a to i tím, že budou vzdělávání a kvalifikace více sladěny s ekologickou a digitální transformací, a budou tak odpovídat budoucím požadavkům trhu práce.

13. VYBÍZÍ členské státy, aby vypracovaly a prováděly dlouhodobé strategie a současně v případě potřeby koordinovaly opatření v rámci skupiny odborníků pro provádění programu NAIADES a aby v zájmu dosažení cílů akčního plánu tohoto programu vycházely z vnitrostátních režimů podpory.
14. VYZDVIHUJE práci realizovanou v rámci projektu PLATINA3⁸, který je součástí akčního plánu programu NAIADES III, a VYBÍZÍ Komisi, aby od roku 2023 podporovala projekt PLATINA4.
15. ZDŮRAZŇUJE, že je důležité, aby pro účely provádění akčního plánu programu NAIADES III a dodržování právních předpisů souvisejících s vnitrozemskou vodní dopravou a přístavy byla na úrovni EU i členských států k dispozici vhodná regulační a finanční opatření, jakož i soukromé a veřejné investice, přičemž je současně třeba zachovat rovné podmínky. Vzhledem k rychle rostoucím nákladům na materiály a energii je nezbytné jako prioritu stanovit financování výzkumu, inovací a odolnosti vnitrozemské vodní dopravy vůči budoucím změnám, které budou zaměřeny zejména na zlepšení infrastruktury, ale také na inovace v rámci loďstva a na snižování emisí.
16. VYBÍZÍ Komisi, aby výše uvedené skutečnosti zohlednila při přípravě dalších výzev k podávání návrhů v rámci nástroje CEF, programu Horizont Evropa a dalších nástrojů a programů Unie.
17. ZDŮRAZŇUJE, že za dosažení cílů týkajících se přechodu na jiné druhy dopravy, digitalizace, ochrany klimatu a adaptace na změnu klimatu a za přispívání k jejich plnění nese odpovědnost rovněž soukromý sektor, a VYZÝVÁ tento sektor, aby s ohledem na současný vývoj vyvíjel větší iniciativu.
18. JE SI VĚDOMA toho, že pro přeshraniční koordinaci rozvoje infrastruktury vodních cest mají důležitý význam stávající mechanismy mezinárodní spolupráce a odborné znalosti, jimiž disponují komise pro říční plavbu, a rovněž UZNÁVÁ jejich zásadní úlohu při rozvíjení plného potenciálu vnitrozemských vodních cest.

⁸ <https://platina3.eu/>

19. VYBÍZÍ Komisi, členské státy a mezinárodní partnery, jako je komise CCNR, Dunajská komise, Mezinárodní komise pro povodí Sávy, EHK OSN a strategie EUSDR, aby spolupracovaly s cílem zlepšit konektivitu, zajistit plynulou plavbu a otevřít nové tržní příležitosti, a VYZÝVÁ Komisi, aby politiky EU a politiky těchto mezinárodních partnerů koordinovala.
-