



Brüssel, 18. november 2022  
(OR. en)

13651/22

TRANS 648  
MAR 188

## ARUANNE

---

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee
Eelmise dok nr:	11895/4/22 REV 4
Teema:	<b>Nõukogu 5. detsembri 2022. aasta istungi (<u>transport, telekommunikatsioon ja energeetika</u>) ettevalmistamine</b> Eelnõu: nõukogu järeldused käimasoleva siseveetranspordi arendamise (NAIADES III) kohta – Heakskiitmine

---

### I. SISSEJUHATUS

1. Siseveetransport on kestlik ja vähem koormatud transpordiliik, mis võib anda olulise panuse liidu poolt transpordisüsteemi dekarboniseerimiseks tehtavatesse jõupingutustesse.  
Eesistujariik Tšehhi soovib juhtida tähelepanu siseveetranspordi eelistele, tuues samal ajal esile ka seda sektorit vaevavad probleemid.
2. Eesistujariik otsustas koostada nõukogu järeldused selle transpordiliigi potentsiaali ja jätkuva arendamise kohta.

### II. TÖÖ NÕUKOGU ETTEVALMISTAVAS ORGANIS

3. Eesistujariigi koostatud ettepaneku põhjal merenduse töörühm arutas ja arendas edasi järelduste eelnõu teksti oma 5., 12. ja 26. septembri ning 3. oktoobri 2022. aasta koosolekul.

### III. KOKKUVÕTE

4. Alaliste esindajate komiteel palutakse lisas esitatud järelduste eelnõu läbi vaadata ja kinnitada ning seejärel esitada transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogule (transport) 5. detsembri 2022. aasta istungil heakskiitmiseks.
-

**EELNÕU: NÕUKOGU JÄRELDUSED KÄIMASOLEVA SISEVEETRANSPORDI  
ARENDAmise (NAIADES III) KOHTA**

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

VÕTTES ARVESSE

- komisjoni teatist „Euroopa roheline kokkulepe“<sup>1</sup>;
- komisjoni teatist „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“<sup>2</sup>;
- nõukogu 3. detsembri 2018. aasta järeltusi „Siseveetranspordi potentsiaal ja selle edendamine“<sup>3</sup>;
- nõukogu 5. juuni 2020. aasta järeltusi „ELi veetranspordisektori tulevikuväljavaade: CO<sub>2</sub>-neutraalne, õnnetusteta, automatiseeritud ja konkurentsivõimeline ELi veetranspordisektor“<sup>4</sup>;
- komisjoni teatist „NAIADES III: tulevikukindla Euroopa siseveetranspordi edendamine“<sup>5</sup>;
- komisjoni teatist „Transpordisektori hädaolukorra lahendamise plaan“<sup>6</sup>;
- komisjoni teatist „ELi elurikkuse strateegia aastani 2030“<sup>7</sup>;

---

<sup>1</sup> ST 15051/19 + ADD 1.

<sup>2</sup> ST 14012/20 + ADD 1.

<sup>3</sup> ST 15144/18.

<sup>4</sup> ST 8648/20.

<sup>5</sup> ST 10214/1/21 REV 1.

<sup>6</sup> ST 9490/1/22.

<sup>7</sup> ST 8219/20 + ADD 1.

TULETADES MEELDE Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse hiljemalt 2050. aastaks kliimanetraalsuse saavutamise raamistik, ja RÕHUTADES seejuures kliimamuutuste leevendamise olulisust;

TUNNUSTADES järgmiste organite käimasolevat tööd ja pädevusi ning järgmisi algatusi: Reini laevaliikluse keskkomisjon (CCNR), Doonau komisjon, siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (CESNI), Sava vesikonna rahvusvaheline komisjon, ÜRO Euroopa Majanduskomisjon (UNECE), ELi Doonau piirkonna strateegia (EUSDR) ning muud siseveelaevanduse sektoriga seotud rahvusvahelised organisatsioonid ja foorumid;

TULETADES MEELDE, et Euroopa roheline kokkuleppe üks eesmärk on suunata suur osa praegu maanteel toimuvast sisemaisest kaubaveost ümber raudteedele ja siseveeteedele, ning TERVITADES säästva ja aruka liikuvuse strateegia eesmärki arendada siseveeteid, mis kulgevad mööda üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) koridore ja nendes sisemaalinnades, kus on oluline logistikat selle viimasel kilomeetril keskkonnahoidlikult korraldada;

TERVITADES arutelusid ettepanekute üle, mis on esitatud alternatiivkütuste taristu kohta ning siseveeteede arendamist ja parendamist käsitlevate üleeuroopalise transpordivõrgu suuniste läbivaatamise kohta, mis võimaldab muuta siseveetranspordi säästvamaks ja vastupidavamaks, ning VÕTTES TEADMISEKS läbivaadatud Euroopa ühendamise rahastu aastateks 2021–2027, samuti programmi „Euroopa horisont“,

1. TUNNISTAB, et siseveetransport kui säästvam ja vähem koormatud transpordiliik on heitevaba liikuvuse suunas pürgimisel oluline, ja TOONITAB, et selle potentsiaal on vaja täielikult välja arendada säästval viisil, konkreetsete sammude kaudu ning nii liidu kui ka liikmesriigi tasandil asjakohaste meetmetega, tagades samal ajal selle konkurentsivõime;
2. TUNNISTAB vajadust võtta arvesse, et siseveeteede potentsiaal on liikmesriigiti erinev;
3. RÕHUTAB, et on oluline töötada välja strateegiad selleks, et tegeleda siseveetranspordi mõjuga kliimamuutustele ja keskkonnale ning vastupidi, kasutades sihtotstarbelisi teadusuuringuid ja seotud investeeringuid;

4. TUNNISTAB, et kliimamuutustel on suur mõju siseveetranspordile, eriti mis puudutab laevatatavust, operatsioone ja veemajandust, nagu nähtub põhjaveetaseme muutustest, aga ka viimaste aastate suurtest põudadest ja perioodilistest tugevatest vihmasadudest, ja TOONITAB, et laevatatavust on vaja parandada, rakendades heade navigatsioonitingimuste kontseptsiooni kooskõlas TEN-T suunistega;
5. TUNNISTAB siseveetranspordi keskset tähtsust linnastutes liikluskoormuse vähendamises ning raskete kaupade veos ja oluliste ehitusmaterjalide ning põllumajandus-, terase-, keemia- ja energiatoodete suuremahulises veos, sealhulgas Ukraina kaupade ekspordis mööda solidaarsuskoridore, eelkõige Doonau jõge;
6. TOONITAB, et on vaja tegeleda kõigi allesjäänud haldus- ja taristualaste kitsaskohtadega lühikeses, keskpikas ja pikas perspektiivis, järgides samal ajal keskkonnaalaseid õigusakte, suurendamaks siseveetranspordi tõhusust ja suutlikkust ning tagamaks laevaliikluse üldise ohutuse;
7. KESKENDUB tõhusa siseveetranspordi alustaladele ning vajadusele täiendava arengu ja koordineerimise järele järgmistes valdkondades:
  - sõidukipargi uuendamine, kui see on asjakohane, et saavutada suurem transpordi tõhusus, väiksemate aluste ökonoomne käitus ja võimaluse korral heiteta liikuvus, kohanemine madalate vetega, võttes samal ajal arvesse vajadust transpordi dekarboniseerimise ja kliimamuutustele vastupanu võime suurendamise järele, ja laevaliikluse ohutus, pidades silmas ja kaitstes iga siseveete kohalikke keskkonnatingimusi;
  - usaldusväärne, säästev ja pidevalt heas korras hoitav taristu ühes piisava majanduslikult mõistliku laevatatavusega, eriti madala veetaseme perioodidel, tagades kiired ühendused muude transpordiliikidega;
  - töökohtade ohutus ja turvalisus isegi ettenägematutes olukordades, nagu COVID-19 pandeemia;
  - digiteerimine kõige eeltoodu toetamiseks, samuti automatiseerimine, pidades samal ajal silmas energiatõhusust ja seadmete ringlussevõtu hõlpsust;

8. TOETAB tehnilisi nõudeid, laevapere kvalifikatsiooni ja infotehnoloogiat käsitlevate standardite koostamist ja vastuvõtmist CESNI poolt ning SOOVITAB töötada välja ka tehnilised standardid, mis käsitlevad alternatiivkütuste kasutamist, säästlikke ja heitevabu tehnoloogiaid ning automatiseerimist, samuti kutseoskuste standardid eespool nimetatud CESNI standardite osana;
9. TERVITAB siseveetranspordi ja -sadamate aruka ja säästliku parendamise plaane; PALUB komisjonil esitada ettepaneku jöeteabeteenuste valdkonnas kehtivate liidu õigusaktide läbivaatamiseks, võttes samal ajal arvesse CESNI poolt selles valdkonnas tehtud tööd ning nähes ette ühtse juurdepääsupunkti jaoks loodava alalise operatiivstruktuuri, et parandada ühtlustamist ja koostalitlusvõimet, kui see on geograafiliselt võimalik, ning toetada ka teadusuuringuid kliimamuutustele vastupanu võime ja aruka laevanduse vallas; LEIAB, et siseveeteed ja -sadamad on mitmeliigilise transpordi oluline osa, mistõttu need tuleks lõimida kombineeritud vedu käsitleva direktiivi läbivaatamisse. Sealjuures tuleks eesmärgiks seada nimetatud direktiivi kehtestamine tõhusa vahendina, mis toetab mitmeliigilist kaubavedu, keskendudes eelkõige sujuvatele piiriülestele ühendustele ja koostalitlusvõimele, kui see on geograafiliselt võimalik, mida tugevdataks täiendavalt siseveetranspordi sektori digiteerimise kaudu;
10. JULGUSTAB liikmesriike jätkama ja tugevdama koostööd jöeteabesüsteemide ühtse rakendamise ja käitamise vallas, samuti elektroonilise kaubaveoteabe (eFTI) määruse rakendamisel kaubaveoga seotud teabe osas, võimaldamaks seeläbi kaubaveokoridore paremini hallata;
11. ON TEADLIK, et siseveetranspordi sektor seisab silmitsi vananeva töötajaskonna probleemiga ja peab seega soodustama töötajaskonna suuremat mitmekesisust ning vanuselist ja soolist tasakaalustatust, samuti töötajate ületulekut seotud sektoritest;
12. RÕHUTAB, et liikmesriigid ja kõnealuses sektoris tegutsejad peavad võtma meetmeid, tagamaks sektoris ja enda haldusasutustes kvalifitseeritud töötajate olemasolu ja kättesaadavuse, sealhulgas viies hariduse ja kutseoskused rohe- ja digipöördega paremini kooskõlla ning muutes need seeläbi tööturu tulevastele vajadustele paremini vastavaks;

13. JULGUSTAB liikmesriike koostama ja rakendama pikaajalisi strateegiaid, kooskõlastades vajaduse korral meetmeid NAIADESi eksperdirühmas, ning täiendama riiklikke toetuskavasid tegevuskava „NAIADES III“ eesmärkide saavutamiseks;
14. TÕSTAB ESILE tööd, mis on tehtud projekti „PLATINA3“<sup>8</sup> raames tegevuskava „NAIADES III“ osana, ning JULGUSTAB komisjoni toetama alates 2023. aastast projekti „PLATINA4“;
15. RÕHUTAB, et asjakohaste reguleerivate ja finantsmeetmete ning era- ja avaliku sektori investeeringute olemasolu nii ELi kui ka liikmesriigi tasandil on oluline, tagamaks tegevuskava „NAIADES III“ rakendamise ning siseveetranspordi ja -sadamatega seotud õigusaktide järgimise, säilitades samal ajal võrdsed võimalused. Materjalide ja energia hinna kiire kasvu tingimustes on oluline prioriseerida siseveetranspordi valdkonna teadusuuringute ja innovatsiooni ning siseveetranspordi tulevikukindlaks muutmise rahastamist, keskendudes eriti taristu parendamisele, aga ka sõidukipargi uuendamisele ja heite vähendamisele;
16. JULGUSTAB komisjoni võtma kõike eeltoodut arvesse Euroopa ühendamise rahastu, programmi „Euroopa horisont“ ja muude liidu vahendite ja programmide alusel täiendavate projektikonkursside ettevalmistamisel;
17. RÕHUTAB, et kaubavedude muudele transpordiliikidele ümbersuunamise, digiteerimise, kliimakaitse ja kliimamuutustega kohanemisega seotud eesmärkide saavutamise ja sellesse panustamise eest lasub teatav vastutus ka erasektoril, ning KUTSUB erasektorit ÜLES praegusi suundumusi arvesse võttes oma initsiatiivi suurendama;
18. ON TEADLIK, et olemasolevad rahvusvahelise koostöö mehhanismid ja jõelaevanduskomisjonide eksperditeadmised on olulised veeteetaristu arendamise piiriüleseks koordineerimiseks ning et need on ülitähtsad siseveeteede arengupotentsiaali täielikuks realiseerimiseks;

---

<sup>8</sup> <https://platina3.eu/>

19. JULGUSTAB komisjoni, liikmesriike ja rahvusvahelisi partnereid, nagu CCNR, Doonau komisjon, Sava vesikonna rahvusvaheline komisjon, UNECE ja EUSDR, tegema koostööd selle nimel, et parandada ühendatust, tagada laevaliikluse sujuvus ja avada uusi turuvõimalusi, ning PALUB komisjonil ELi ja nende rahvusvaheliste partnerite poliitikameetmeid koordineerida.
-