



Brüsszel, 2022. november 18.
(OR. en)

13651/22

TRANS 648
MAR 188

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága
Előző dok. sz.:	11895/4/22 REV 4
Tárgy:	A Tanács (Közlekedés, Távközlés és Energia) 2022. december 5-i ülésének előkészítése Tervezet – A Tanács következtetései a belvízi közlekedés folyamatban lévő fejlesztéséről (NAIADES III) – Jóváhagyás

I. BEVEZETÉS

1. A belvízi közlekedés olyan fenntartható és kevésbé zsúfolt közlekedési mód, amely jelentős szerepet játszhat a közlekedési rendszer dekarbonizációjára irányuló uniós erőfeszítésekben. A cseh elnökség fel kívánja hívni a figyelmet a belvízi közlekedés kínálta előnyökre, ugyanakkor rá kíván mutatni az ágazat által tapasztalt kihívásokra is.
2. Az elnökség úgy döntött, hogy tanácsi következtetéseket készít az e közlekedési módban rejlő lehetőségekről és annak folyamatban lévő fejlesztéséről.

II. A TANÁCS ELŐKÉSZÍTŐ SZERVÉBEN VÉGZETT MUNKA

3. Az elnökség által készített javaslat alapján a hajózási munkacsoport a 2022. szeptember 5-i, 12-i és 26-i, valamint október 3-i ülésén tárgyalta a következtetéstervezet szövegéről és folytatta annak kidolgozását.

III. KONKLÚZIÓ

4. Felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy vizsgálja meg és hagyja jóvá a következtetéstervezet mellékletben foglalt szövegét, és jóváhagyás céljából nyújtsa be azt a TTE Tanács (Közlekedés) 2022. december 5-i ülésére.
-

**TERVEZET – A TANÁCS KÖVETKEZTETÉSEI A BELVÍZI KÖZLEKEDÉS
FOLYAMATBAN LÉVŐ FEJLESZTÉSÉRŐL (NAIADES III)**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

TEKINTETTEL

- az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményre¹,
- a Bizottság „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című közleményére²,
- a Tanács „Ismerjük fel a belvízi közlekedésben rejlő lehetőségeket, és ösztönözzük használatát!” című, 2018. december 3-i következtetéseire³,
- a Tanács „Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője – Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása” című, 2020. június 5-i következtetéseire⁴,
- a Bizottság „NAIADES III: Az időtálló európai belvízi hajózás fellendítése” című közleményére⁵,
- a Bizottság „A közlekedésre vonatkozó vészhelyzeti terv” című közleményére⁶,
- a 2030-ig tartó időszakra szóló uniós biodiverzitási stratégiáról szóló bizottsági közleményre⁷,

¹ ST 15051/19 + ADD 1.

² ST 14012/20 + ADD 1.

³ ST 15144/18.

⁴ ST 8648/20.

⁵ ST 10214/1/21 REV 1.

⁶ ST 9490/1/22.

⁷ ST 8219/20 + ADD 1.

EMLÉKEZTETVE az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletre, amely létrehozza a klímasemlegesség legkésőbb 2050-ig történő elérésének keretét, ugyanakkor HANGSÚLYOZVA az éghajlatváltozás mérséklésének fontosságát,

ELISMERVE a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR), a Duna Bizottság, a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI), a Nemzetközi Száva Bizottság, az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB) és a Duna régióra vonatkozó uniós stratégia, valamint a belvízi hajózási ágazatban működő egyéb nemzetközi szervezetek és fórumok folyamatban lévő munkáját és hatásköreit,

EMLÉKEZTETVE az európai zöld megállapodás azon céljára, hogy a közúti árufuvarozás jelentős részét a vasútra és a belvízi utakra terelje át, és ÜDVÖZÖLVE a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia azon célkitűzését, hogy a belvízi utakat fejlesszék a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) folyosóin és a belvárosokban, ahol fontos a városi logisztika utolsó szakaszának zöldítése,

ÜDVÖZÖLVE az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó javaslatokról, valamint a transzeurópai közlekedési hálózat belvízi utak fejlesztésére és javítására vonatkozó iránymutatásainak felülvizsgálatáról folytatott megbeszéléseket, amelyek fenntarthatóbb és reziliensebb belvízi közlekedést fognak eredményezni,

NYUGTÁZVA a 2021–2027-es időszakra vonatkozó felülvizsgált Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt (CEF), valamint a Horizont Európa programot,

1. ELISMERI a belvízi közlekedés mint fenntartható és kevésbé zsúfolt közlekedési mód fontosságát a kibocsátásmentes mobilitás felé vezető úton, és HANGSÚLYOZVA, hogy a benne rejlő lehetőségeket fenntartható módon, konkrét lépésekben és megfelelő intézkedések révén mind uniós, mind [...] tagállami szinten teljes mértékben ki kell aknázni, miközben biztosítani kell a versenyképességét;
2. ELISMERI, hogy figyelembe kell venni a tagállamoknak a belvízi utakban rejlő lehetőségek tekintetében eltérő körülményeit;
3. HANGSÚLYOZVA annak fontosságát, hogy célzott kutatások és kapcsolódó beruházások révén dolgozzanak ki stratégiákat a belvízi közlekedésnek az éghajlatváltozásra és a környezetre, továbbá az éghajlatváltozásnak és a környezetnek a belvízi közlekedésre gyakorolt hatásai kezelésére;

4. TUDATÁBAN VAN ANNAK, hogy az éghajlatváltozás jelentős hatást gyakorol a belvízi közlekedésre, különösen a hajózhatóságra, az üzemeltetésre és a vízgazdálkodásra, amit a talajvízszint változásai, valamint az elmúlt években tapasztalt súlyos aszályok és heves esőzések is bizonyítanak, és HANGSÚLYOZZA, hogy a jó hajózási állapotnak a TEN-T iránymutatásokkal összhangban történő megvalósításával javítani kell a hajózhatóságot;
5. ELISMERI a belvízi közlekedés kulcsszerepét a városi agglomerációk tehermentesítésében, valamint a nehézaruk és a fontos építőanyagok, mezőgazdasági, acél-, vegyipari termékek, továbbá a másodlagos energiahordozók nagy mennyiségben történő szállításában, beleértve az ukrán áruknak a szolidaritási folyosókon, különösen a Dunán keresztül történő kivitelét is;
6. HANGSÚLYOZZA, hogy a környezetvédelmi jogszabályok tiszteletben tartása mellett rövid, közép- és hosszú távon kezelni kell az összes fennmaradó adminisztratív és infrastrukturális szűk keresztmetszetet a belvízi közlekedés hatékonyságának és kapacitásának növelése, valamint általában a biztonságos hajózás biztosítása érdekében;
7. a hatékony belvízi közlekedés sarkalatos elemeire, valamint a további fejlesztés és koordináció szükségességére ÖSSZPONTOSÍT a következő területeken:
 - adott esetben a flotta megújítása a nagyobb szállítási hatékonyság elérése érdekében; a kisebb hajók gazdaságos üzemeltetése és lehetőség szerint a kibocsátásmentes mobilitás elérése; a sekély vizekhez való alkalmazkodás, figyelembe véve a közlekedés dekarbonizációjának és az éghajlatváltozás hatásaival szembeni reziliencia fokozásának szükségességét; a hajózás biztonsága az egyes belvízi utak helyi környezeti feltételeinek tiszteletben tartásával és védelmével,
 - megbízható, fenntartható és folyamatosan jól karbantartott infrastruktúra, amelyet megfelelő és gazdaságilag megvalósítható hajózhatóság jellemez, különösen alacsony vízállás idején, biztosítva a más szállítási módokkal való gyors összeköttetést,
 - biztonságos és védett munkahelyek a munkavállalók számára, még olyan előre nem látható helyzetekben is, mint a Covid19-világjárvány,
 - digitalizáció a fentiek, valamint az automatizálás fejlesztésének támogatása érdekében, az energiahatékonyság figyelembevételével, és szem előtt tartva a könnyen újrafeldolgozható berendezésekkel kapcsolatos megfontolásokat;

8. TÁMOGATJA, hogy a CESNI készítse el és fogadja el a műszaki követelményekre, a hajószemélyzet tagjainak képezésére és az információs technológiára vonatkozó szabványokat, és AJÁNlja továbbá az alternatív üzemanyagok használatára, a fenntartható és kibocsátásmentes technológiákra és az automatizálásra vonatkozó műszaki szabványok, valamint a szakmai képezéssel kapcsolatos normák kidolgozását a fent említett CESNI-szabványok részeként;
9. ÜDVÖZLI a belvízi közlekedés és kikötők intelligens és fenntartható fejlesztésére irányuló terveket; FELKÉRI a Bizottságot, hogy terjessze elő a folyami információs szolgáltatások területén hatályos uniós jogszabályok felülvizsgálatára irányuló javaslatát, figyelembe véve a CESNI által e téren végzett munkát, és irányozzon elő egy állandó működési struktúrát az egyablakos hozzáférési pont számára, annak érdekében, hogy – amennyiben ez földrajzilag lehetséges – ezzel is javítsa a harmonizációt és az interoperabilitást, valamint támogassa az éghajlatváltozás hatásaival szembeni rezilienciával és az intelligens hajózással kapcsolatos kutatásokat; ÚGY VÉLI, hogy a belvízi utak és kikötők a multimodális közlekedés alapvető alkotóelemei, amelyeket ezért be kell vonni a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv felülvizsgálatába. Arra érdemes törekedni, hogy az irányelv olyan hatékony eszközzé váljék, amely támogatja a multimodális áruszállítási műveleteket, különös tekintettel – amennyiben ez földrajzilag lehetséges – a zökkenőmentes, határokon átnyúló összeköttetésekre és interoperabilitásra, amit a belvízi közlekedési ágazat digitalizációja tovább erősítene;
10. ARRA ÖSZTÖNZI a tagállamokat, hogy folytassák és fokozzák együttműködésüket a folyami információs szolgáltatások (RIS) harmonizált végrehajtása és működtetése, valamint az elektronikus áruszállítási információkról szóló rendeletnek (eFTI) az áruszállítással kapcsolatos információk tekintetében történő végrehajtása terén, ezáltal lehetővé téve a folyosók jobb kezelését;
11. ELISMERI, hogy a belvízi hajózási ágazat az idősödő munkaerő kihívásával szembesül, és ezért ösztönöznie kell a sokszínűbb, a különböző korosztályok, valamint a nemek szempontjából kiegyensúlyozottabb munkaerőt, valamint a más ágazatokban tapasztalatot szerzett szakemberek átigazolását;
12. HANGSÚLYOZZA, hogy a tagállamoknak és az ágazatnak lépéseket kell tenniük annak érdekében, hogy az ágazatban és közigazgatásukban biztosítsák a szakképzett munkaerő jelenlétét és rendelkezésre állását, többek között azáltal, hogy az oktatást és a szakképezéseket a zöld és digitális átállással jobban összehangba hozzák, és ezáltal alkalmassá teszik arra, hogy megfeleljenek a munkaerőpiac jövőbeli követelményeinek;

13. ARRA ÖSZTÖNZI a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki és hajtsanak végre hosszú távú stratégiákat, és eközben szükség esetén a NAIADES szakértői csoporton belül koordinálják az intézkedéseket, továbbá a NAIADES III cselekvési terv célkitűzéseinek elérése érdekében támaszkodjanak a nemzeti támogatási programokra;
14. KIEMELI a NAIADES III cselekvési terv részeként a PLATINA3 projekt⁸ keretében végzett munkát, és ÖSZTÖNZI a Bizottságot, hogy 2023-tól támogassa a PLATINA4 projektet;
15. HANGSÚLYOZZA a megfelelő szabályozási és pénzügyi intézkedések, valamint a magán- és állami beruházások fontosságát mind uniós, mind tagállami szinten a NAIADES III cselekvési terv végrehajtása, valamint a belvízi közlekedéssel és kikötőkkel kapcsolatos jogszabályoknak való megfelelés szempontjából, az egyenlő versenyfeltételek fenntartása mellett. Mivel az anyag- és energiaköltségek [...] gyorsan emelkednek, alapvető fontosságú a belvízi közlekedéssel kapcsolatos kutatás, innováció és időtállóság finanszírozásának előtérbe helyezése, különös tekintettel az infrastruktúra fejlesztésére, ugyanakkor a flottainnovációra és a kibocsátáscsökkentésre is;
16. ARRA ÖSZTÖNZI a Bizottságot, hogy a CEF, az Horizont Európa és más uniós eszközök és programok keretében közzétenni kívánt további pályázati felhívások előkészítése során vegye figyelembe a fenti szempontok mindegyikét;
17. HANGSÚLYOZZA, hogy a magánszektor is felelős a modális váltással, a digitalizációval, az éghajlatvédelemmel és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodással kapcsolatos célok eléréseért és az azokhoz való hozzájárulásért, és FELSZÓLÍTJA az ágazatot, hogy a jelenlegi fejlemények fényében tanúsítson nagyobb kezdeményezőkészséget;
18. ELISMERI a meglévő nemzetközi együttműködési mechanizmusok és a folyami hajózási bizottságok szakértelmének fontosságát a víziút-infrastruktúra fejlesztésének határokon átnyúló koordinálása szempontjából, valamint a belvízi utak teljes potenciáljának kiaknázásában betöltött kulcsfontosságú szerepüket;

⁸ <https://platina3.eu/>

19. ARRA ÖSZTÖNZI a Bizottságot, a tagállamokat és a nemzetközi partnereket, például a CCNR-t, a Duna Bizottságot, a Nemzetközi Száva Bizottságot, az ENSZ-EGB-t és a Duna régióra vonatkozó uniós stratégiát, hogy működjenek együtt a közlekedési összekapcsoltság javítása, a zökkenőmentes hajózás biztosítása és az új piaci lehetőségek megteremtése érdekében, és FELKÉRI a Bizottságot, hogy koordinálja az uniós szakpolitikákat és a nemzetközi partnerek szakpolitikáit.
-