



Briselē, 2022. gada 18. novembrī
(OR. en)

13651/22

TRANS 648
MAR 188

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja
lepr. dok. Nr.:	11895/4/22 REV 4
Temats:	Gatavošanās Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes 2022. gada 5. decembra sanāksmei Projekts – Padomes secinājumi par iekšzemes ūdensceļu transporta pašreizējo attīstību (<i>NAIADES III</i>) – apstiprināšana

I. IEVADS

1. Iekšzemes ūdensceļu transports ir ilgtspējīgs un mazāk pārslogots transporta veids, kam var būt nozīmīga loma Savienības centienos dekarbonizēt transporta sistēmu. Prezidentvalsts Čehija vēlas pievērst uzmanību iekšzemes ūdensceļu piedāvātajām priekšrocībām, vienlaikus uzsverot arī izaicinājumus, ar kuriem saskaras šī nozare.
2. Prezidentvalsts ir nolēmusi sagatavot Padomes secinājumus par šā transporta veida potenciālu un pašreizējo attīstību.

II. DARBS PADOMES DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀ

3. Pamatojoties uz prezidentvalsts izstrādāto priekšlikumu, Kuģniecības jautājumu darba grupa savās sanāksmēs 2022. gada 5., 12. un 26. septembrī un 3. oktobrī apsprieda un pilnveidoja secinājumu projekta tekstu.

III. NOBEIGUMS

4. Pastāvīgo pārstāvju komiteja tiek aicināta izskatīt un apstiprināt pielikumā izklāstīto secinājumu projektu un iesniegt to 2022. gada 5. decembra TTE padomei (Transports) pieņemšanai.
-

**PROJEKTS – PADOMES SECINĀJUMI PAR IEKŠZEMES ŪDENSCEĻU TRANSPORTA
(*NAIADES III*) PAŠREIZĒJO ATTĪSTĪBU**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ŅEMOT VĒRĀ

- Komisijas paziņojumu "Eiropas zaļais kurss" ¹;
- Komisijas paziņojumu "Ilgspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni" ²;
- Padomes 2018. gada 3. decembra secinājumus ar nosaukumu "Iekšzemes ūdensceļu transports – apzināties un veicināt tā potenciālu!" ³;
- Padomes 2020. gada 5. jūnija secinājumus ar nosaukumu "ES ūdens transporta nozare – turpmākā perspektīva: virzībā uz tādu ES ūdens transporta nozari, kura ir oglekļneitrāla, kurā nav negadījumu, kura ir automatizēta un konkurētspējīga" ⁴;
- Komisijas paziņojumu ar nosaukumu "*NAIADES III*: Nākotnes vajadzībām atbilstoša Eiropas iekšzemes ūdensceļu transporta veicināšana" ⁵;
- Komisijas paziņojumu ar nosaukumu "Ārkārtas rīcības plāns transporta nozarei" ⁶;
- Komisijas paziņojumu par ES Biodaudzveidības stratēģiju 2030. gadam ⁷;

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.

ATGĀDINOT Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/1119, ar ko izveido satvaru klimatneitralitātes sasniegšanai vēlākais līdz 2050. gadam, vienlaikus UZSVEROT, cik svarīga ir klimata pārmaiņu mazināšana;

ATZĪSTOT Reinas kuģniecības centrālās komisijas (CCNR), Donavas komisijas, Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejas (CESNI) un Starptautiskās Savas upes baseina komisijas, Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (UNECE) un ES stratēģijas Donavas reģionam (EUSDR), kā arī citu starptautisku organizāciju un forumu iekšzemes kuģošanas jomā pašreizējo darbu un kompetences;

ATGĀDINOT Eiropas zaļā kursa mērķi novirzīt būtisku daļu iekšzemes kravu, ko pārvadā pa autoceļiem, uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem un ATZINĪGI VĒRTĒJOT Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas mērķi attīstīt iekšzemes ūdensceļus Eiropas transporta tīkla (TEN-T) koridoros un iekšējās pilsētās, kur ir svarīgi padarīt zaļākus pilsētu loģistikas "pēdējos kilometrus";

ATZINĪGI VĒRTĒJOT diskusijas attiecībā uz priekšlikumiem par alternatīvo degvielu infrastruktūru un par Eiropas transporta tīkla pamatnostādņu par iekšējo ūdensceļu attīstību un uzlabošanu pārskatīšanu, kas veicinās ilgtspējīgāku un noturīgāku iekšējo ūdensceļu transportu;

ŅEMOT VĒRĀ pārskatīto Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI) 2021.–2027. gadam, kā arī pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa";

1. ATZĪST iekšzemes ūdensceļu transporta nozīmīgumu ceļā uz bezemisiju mobilitāti, jo tas ir ilgtspējīgs un mazāk pārslogots transporta veids, un UZSVER, ka tā potenciāls ir pilnībā jāattīsta ilgtspējīgā veidā, konkrētos posmos un ar atbilstīgiem pasākumiem gan Savienības, gan dalībvalstu [...] līmenī, vienlaikus nodrošinot tā konkurētspēju.
2. ATZĪST, ka ir jāņem vērā atšķirīgie apstākļi dalībvalstīs attiecībā uz iekšējo ūdensceļu potenciālu.
3. UZSVER, ka ir svarīgi izstrādāt stratēģijas ar mērķi novērst iekšzemes ūdensceļu transporta ietekmi uz klimata pārmaiņām un vidi, un otrādi, izmantojot mērķtiecīgus pētījumus un saistītus ieguldījumus.

4. ATZĪST klimata pārmaiņu lielo ietekmi uz iekšzemes ūdensceļu transportu, jo īpaši kuģojamību, darbībām un ūdens resursu apsaimniekošanu, par ko liecina ne tikai gruntsūdeņu līmeņa izmaiņas, bet arī liela sausuma un smagu lietusgāžu periodi pēdējos gados, un UZSVER, ka ir jāuzlabo kuģojamība, īstenojot labu navigācijas statusu saskaņā ar *TEN-T* pamatnostādņēm.
5. ATZĪST, ka iekšzemes ūdensceļu transportam ir būtiska nozīme pilsētu aglomerāciju atslogošanā un smagu preču un nozīmīgu būvmateriālu, lauksaimniecības, tērauda, ķīmisko un enerģētikas produktu sūtīšanā lielos apjomos, tostarp Ukrainas preču eksportā pa solidaritātes joslām, jo īpaši pa Donavu.
6. UZSVER nepieciešamību īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā novērst visus atlikušos administratīvos un infrastruktūras problemātiskos posmus, vienlaikus ievērojot vides tiesību aktus, lai palielinātu iekšējo ūdensceļu transporta efektivitāti un jaudu un kopumā nodrošinātu drošu kuģošanu.
7. KONCENTRĒJAS uz efektīva iekšējo ūdensceļu transporta pamatelementiem un nepieciešamību pēc turpmākas attīstības un koordinācijas šādās jomās:
 - attiecīgā gadījumā flotes atjaunošana, lai panāktu lielāku transporta efektivitāti, mazāku kuģu ekonomisku ekspluatāciju un, ja iespējams, bezemisiju mobilitāti, pielāgošanos seklajiem ūdeņiem, vienlaikus ņemot vērā nepieciešamību dekarbonizēt transportu un uzlabot klimatnoturību, kuģošanas drošību, ievērojot un aizsargājot katra konkrētā iekšzemes ūdensceļa vietējos vides apstākļus;
 - uzticama, ilgtspējīga un pastāvīgi labi uzturēta infrastruktūra ar atbilstošu, ekonomiski realizējamu kuģojamību, jo īpaši zema ūdens līmeņa periodos, nodrošinot ātrus savienojumus ar citiem transporta veidiem;
 - drošas un nekaitīgas darba vietas darba ņēmējiem pat neparedzētās situācijās, piemēram, Covid-19 pandēmijas gadījumā;
 - digitalizācija, lai atbalstītu visu iepriekšminēto jomu attīstību, kā arī automatizācija, vienlaikus ņemot vērā energoefektivitāti un viegli reciklējamu aprīkojumu.

8. ATBALSTA to, ka *CESNI* sagatavo un pieņem standartus attiecībā uz tehniskajām prasībām, apkalpes locekļu kvalifikāciju un informācijas tehnoloģijām, un turklāt *IESAKA* izstrādāt tehniskos standartus alternatīvo degvielu izmantošanai, ilgtspējīgām un bezemisiju tehnoloģijām un automatizācijai, kā arī profesionālās kvalifikācijas standartus kā daļu no iepriekšminētajiem *CESNI* standartiem.
9. ATZINĪGI VĒRTĒ plānus viediem un ilgtspējīgiem uzlabojumiem iekšzemes ūdensceļu transportā un ostās. *AICINA* Komisiju nākt klajā ar priekšlikumu pārskatīt spēkā esošos Savienības tiesību aktus upju informācijas pakalpojumu jomā, vienlaikus ņemot vērā *CESNI* paveikto darbu šajā jomā un paredzot pastāvīgu darbības struktūru vienotam piekļuves punktam, lai, ja tas ir ģeogrāfiski iespējams, uzlabotu saskaņošanu un sadarbību, kā arī atbalstītu pētniecību par klimatnoturību un viedu kuģniecību. *UZSKATA*, ka iekšzemes ūdensceļi un ostas ir būtiska multimodālā transporta sastāvdaļa un tādēļ tie būtu jāintegrē Kombinēto pārvadājumu direktīvas pārskatīšanā. Mērķim vajadzētu būt izstrādāt direktīvu kā efektīvu instrumentu, kas atbalsta multimodālus kravu pārvadājumus, īpašu uzmanību pievēršot netraucētiem pārrobežu savienojumiem un sadarbībai, ja tas ir ģeogrāfiski iespējams, ko vēl vairāk stiprinātu iekšzemes ūdensceļu transporta nozares digitalizācija.
10. *MUDINA* dalībvalstis turpināt un pastiprināt sadarbību upju informācijas pakalpojumu (*RIS*) saskaņotā īstenošanā un darbībā, kā arī *eFTI* regulas īstenošanā attiecībā uz informāciju, kas saistīta ar preču pārvadāšanu, tādējādi nodrošinot labāku koridoru pārvaldību.
11. ATZĪST, ka iekšzemes ūdensceļu transporta nozare saskaras ar darbaspēka novecošanas problēmu un tāpēc tai ir jāveicina daudzveidīgāks, vecuma un dzimumu ziņā līdzsvarotāks darbaspēks, kā arī jaunu darbinieku piesaistīšana no citām nozarēm.
12. *UZSVER*, ka dalībvalstīm un nozarei ir jārīkojas, lai nodrošinātu kvalificētu darbinieku klātbūtni un pieejamību šajā nozarē un to administrācijās, arī padarot izglītību un kvalifikācijas atbilstošākas zaļajai un digitālajai pārejai un tādējādi pielāgojot tās turpmākajām darba tirgus prasībām.

13. MUDINA dalībvalstis sagatavot un īstenot ilgtermiņa stratēģijas, vajadzības gadījumā koordinējot darbības *NIAIDES* ekspertu grupā, un balstīties uz valsts atbalsta shēmām, lai sasniegtu *NIAIDES III* rīcības plāna mērķus.
14. UZSVĒR darbu, kas paveikts *PLATINA3*⁸ projektā *NIAIDES III* rīcības plāna ietvaros, un MUDINA Komisiju atbalstīt *PLATINA4* projektu no 2023. gada.
15. UZSVĒR, cik svarīgi ir atbilstīgi regulatīvi un finansiāli pasākumi, kā arī privātās un publiskās investīcijas gan ES, gan dalībvalstu līmenī, lai īstenotu *NIAIDES III* rīcības plānu un nodrošinātu atbilstību tiesību aktiem, kas saistīti ar iekšzemes ūdensceļu transportu un ostām, vienlaikus saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Strauji pieaugot materiālu un enerģijas izmaksām, ir svarīgi par prioritāti noteikt finansējumu pētniecībai, inovācijai un iekšējo ūdensceļu transporta pielāgošanai nākotnes vajadzībām, kas jo īpaši vērstas uz infrastruktūras uzlabošanu, kā arī uz flotes inovāciju un emisiju samazināšanu.
16. MUDINA Komisiju ņemt vērā visu iepriekš minēto, sagatavojot turpmākus uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus saskaņā ar *EISI*, pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa" un citiem Savienības instrumentiem un programmām.
17. UZSVĒR, ka arī privātais sektors ir atbildīgs par mērķu sasniegšanu un ieguldījumu to mērķu sasniegšanā, kas saistīti ar modālo pārvirzi, digitalizāciju, klimata aizsardzību un pielāgošanos klimata pārmaiņām, un AICINA nozari pastiprināt savu iniciatīvu, ņemot vērā pašreizējās norises.
18. ATZĪST esošo starptautiskās sadarbības mehānismu un upju navigācijas komisiju speciālo zināšanu nozīmi ūdensceļu infrastruktūras attīstības pārrobežu koordinēšanā, kā arī to izšķirošo nozīmi iekšējo ūdensceļu pilnīga potenciāla attīstīšanā.

⁸ <https://platina3.eu/>

19. MUDINA Komisiju, dalībvalstis un starptautiskos partnerus, piemēram, *CCNR*, Donavas komisiju, Starptautisko Savas upes baseina komisiju, *UNECE* un *EUSDR*, sadarboties, lai uzlabotu savienojamību, nodrošinātu netraucētu navigāciju un pavērtu jaunas tirgus iespējas, un AICINA Komisiju koordinēt ES politiku un šo starptautisko partneru politiku.
-