



Bruksela, 18 listopada 2022 r.
(OR. en)

13651/22

TRANS 648
MAR 188

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli

Nr poprz. dok.: 11895/4/22 REV 4

Dotyczy: **Przygotowanie posiedzenia Rady (ds.Transportu, Telekomunikacji i Energii) w dniu 5 grudnia 2022 r.**

Projekt konkluzji Rady w sprawie bieżącego rozwoju żeglugi śródlądowej (NAIADES III)

– Zatwierdzenie

I. WPROWADZENIE

1. Transport wodny śródlądowy jest zrównoważonym i mniej narażonym na zatory środkiem transportu, który może odegrać istotną rolę w wysiłkach Unii na rzecz dekarbonizacji systemu transportu. Prezydencja czeska pragnie zwrócić uwagę na korzyści, jakie daje żegluga śródlądowa, podkreślając jednocześnie wyzwania, przed którymi stoi ten sektor.
2. Prezydencja postanowiła zatem sporządzić konkluzje Rady dotyczące potencjału i bieżącego rozwoju tego środka transportu.

II. PRACE W ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH RADY

3. Opierając się na propozycji sporządzonej przez prezydencję, Grupa Robocza ds. Żeglugi omawiała i opracowywała tekst projektu konkluzji na posiedzeniach w dniach 5, 12 i 26 września 2022 r. oraz 3 października 2022 r.

III. PODSUMOWANIE

4. Komitet Stałych Przedstawicieli jest proszony o przeanalizowanie i zatwierdzenie projektu konkluzji w wersji przedstawionej w załączniku i o przekazanie go na posiedzenie Rady ds. TTE (Transport) zaplanowane na dzień 5 grudnia 2022 r. w celu zatwierdzenia go.
-

**PROJEKT KONKLUZJI RADY W SPRAWIE BIEŻĄCEGO ROZWOJU ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ (NAIADES III)**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

UWZGLĘDNIAJĄC

- komunikat Komisji pt. „Europejski Zielony Ład”¹;
- komunikat Komisji pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”²;
- konkluzje Rady z dnia 3 grudnia 2018 r. pt. „Żegluga śródlądowa – dostrzeżmy jej potencjał i promujmy ją!”³;
- konkluzje Rady z dnia 5 czerwca 2020 r. pt. „Unijny sektor transportu wodnego – perspektywy na przyszłość: działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny”⁴;
- komunikat Komisji pt. „NAIADES III: Rozwój europejskiej żeglugi śródlądowej dostosowanej do przyszłych wyzwań”⁵;
- komunikat Komisji zatytułowany „Plan awaryjny dla transportu”⁶;
- komunikat Komisji pt. „Unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030”⁷;

¹ Dok. ST 15051/19 + ADD 1.

² Dok. ST 14012/20 + ADD 1.

³ Dok. ST 15144/18.

⁴ Dok. ST 8648/20.

⁵ Dok. ST 10214/1/21 REV 1.

⁶ Dok. ST 9490/1/22.

⁷ Dok. ST 8219/20 + ADD 1.

PRZYWOŁUJĄC rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119, w którym ustanowiono ramy osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r., a jednocześnie **PODKREŚLAJĄC** znaczenie łagodzenia zmiany klimatu;

UZNAJĄC bieżące prace i kompetencje Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), Komisji Dunaju, Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI), Międzynarodowej Komisji ds. Dorzecza Sawy, Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) oraz w ramach strategii UE na rzecz regionu Dunaju (EUSDR), a także innych organizacji i forów międzynarodowych w sektorze żeglugi śródlądowej;

PRZYPOMINAJĄC o celu Europejskiego Zielonego Ładu polegającym na zmniejszeniu udziału transportu drogowego w śródlądowym przewozie ładunków na rzecz transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄC** cel strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, jakim jest rozwój śródlądowych dróg wodnych wzdłuż korytarzy transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz w centrach miast, gdzie istotne jest, by zazielenić „ostatnią milę” (ostatni etap transportu) miejskiej logistyki);

Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄC dyskusje na temat wniosków dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych oraz na temat zmiany wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej odnośnie do rozwoju i poprawy śródlądowych dróg wodnych, co doprowadzi do bardziej zrównoważonej i odpornej żeglugi śródlądowej;

ODNOTOWUJĄC zmieniony instrument „Łącząc Europę” na lata 2021–2027, a także program „Horyzont Europa”;

1. UZNAJE znaczenie żeglugi śródlądowej na drodze do mobilności bezemisyjnej jako zrównoważonego i mniej narażonego na zatory środka transportu i **PODKREŚLA** potrzebę pełnego wykorzystania jej potencjału w sposób zrównoważony, przez poczynienie konkretnych kroków i za pomocą odpowiednich środków zarówno na szczeblu Unii, jak i państw członkowskich, przy jednoczesnym zapewnieniu jej konkurencyjności.
2. UZNAJE potrzebę uwzględnienia różnych okoliczności w państwach członkowskich w odniesieniu do potencjału żeglugi śródlądowej.
3. **PODKREŚLA** znaczenie opracowania strategii przeciwdziałania wpływowi żeglugi śródlądowej na zmianę klimatu i środowisko i odwrotnie za pomocą specjalnych badań i powiązanych inwestycji.

4. UZNAJE silny wpływ zmiany klimatu na żeglugę śródlądową, w szczególności na żeglowność i działania związane z gospodarką wodną, o czym świadczą zmiany poziomu wód podziemnych, ale także dotkliwe susze i okresy obfitych opadów deszczu w ostatnich latach, oraz PODKREŚLA potrzebę poprawy żeglowności poprzez wdrożenie dobrych warunków nawigacyjnych zgodnie z wytycznymi TEN-T.
5. UZNAJE kluczową rolę żeglugi śródlądowej w zmniejszaniu zatorów komunikacyjnych w aglomeracjach miejskich oraz w transporcie towarów ciężkich i dużych ilości ważnych materiałów budowlanych, produktów rolnych, stalowych, chemicznych i energetycznych, w tym w eksporcie ukraińskich towarów korytarzami solidarnościowymi, w szczególności Dunajem.
6. PODKREŚLA potrzebę rozwiązania problemu wszystkich pozostałych wąskich gardeł administracyjnych i infrastrukturalnych w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej, przy jednoczesnym poszanowaniu prawa ochrony środowiska, aby zwiększyć wydajność i przepustowość żeglugi śródlądowej oraz ogólnie zapewnić bezpieczną żeglugę.
7. SKUPIA SIĘ na podstawach skutecznej żeglugi śródlądowej oraz na potrzebie dalszego rozwoju i koordynacji w następujących obszarach:
 - odnowienie floty, w stosownych przypadkach, w celu osiągnięcia większej efektywności transportu, wykorzystywanie mniejszych statków do celów gospodarczych oraz, w miarę możliwości, mobilność bezemisyjna, dostosowanie do płytkich wód, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeby dekarbonizacji transportu i zwiększenia odporności na zmianę klimatu, bezpieczeństwo żeglugi poprzez poszanowanie i ochronę lokalnych warunków środowiskowych poszczególnych śródlądowych dróg wodnych;
 - niezawodna, zrównoważona i dobrze utrzymana infrastruktura zapewniająca odpowiednią, opłacalną żeglowność, w szczególności w okresach niskiego stanu wody, gwarantująca dogodne połączenia z innymi rodzajami transportu;
 - bezpieczne i pewne miejsca pracy, nawet w nieprzewidzianych sytuacjach, takich jak pandemia COVID-19;
 - cyfryzacja w celu wsparcia rozwoju wszystkich powyższych elementów, a także automatyzacja, z jednoczesnym uwzględnieniem efektywności energetycznej i urządzeń łatwych do recyklingu.

8. POPIERA przygotowanie i przyjęcie przez CESNI norm dotyczących wymogów technicznych, kwalifikacji członków załogi i technologii informacyjnych, a ponadto ZALECA opracowanie norm technicznych dotyczących wykorzystywania paliw alternatywnych, zrównoważonych i bezemisyjnych technologii oraz automatyzacji, a także norm kwalifikacji zawodowych, w ramach wyżej wymienionych norm CESNI.
9. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE plany inteligentnych i zrównoważonych usprawnień żeglugi śródlądowej i portów. ZWRACA SIĘ do Komisji o przedstawienie wniosku dotyczącego zmiany obecnych przepisów Unii w dziedzinie usług informacji rzecznej, z jednoczesnym uwzględnieniem prac przeprowadzonych przez CESNI w tej dziedzinie i zaplanowaniem stałej struktury operacyjnej dla pojedynczego punktu dostępu, z myślą o poprawie harmonizacji i interoperacyjności, stosownie do warunków geograficznych, przy wsparciu badań nad odpornością na zmianę klimatu i inteligentną żeglugą. UWAŻA, że śródlądowe drogi wodne i porty są istotnym elementem transportu multimodalnego i w związku z tym należy je uwzględnić przy zmianie dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego. Docelowo dyrektywa ta powinna stać się skutecznym narzędziem wspierającym multimodalne operacje towarowe, ze szczególnym uwzględnieniem sprawnych połączeń transgranicznych i interoperacyjności, stosownie do warunków geograficznych, co zostałyby dodatkowo wzmocnione dzięki cyfryzacji sektora żeglugi śródlądowej.
10. ZACHĘCA państwa członkowskie do kontynuowania i zacieśniania współpracy w zakresie zharmonizowanego wdrażania i eksploatacji usług informacji rzecznej (RIS), a także wdrażania rozporządzenia w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarów (rozporządzenia eFTI) w odniesieniu do informacji związanych z transportem towarów, co umożliwi lepsze zarządzanie korytarzami.
11. STWIERDZA, że sektor żeglugi śródlądowej stoi w obliczu wyzwania, jakim jest starzenie się siły roboczej, i w związku z tym musi zachęcać do pozyskania bardziej zróżnicowanej, zrównoważonej pod względem wieku i płci siły roboczej, a także do wejścia na rynek pracy osób z innych sektorów.
12. PODKREŚLA, że państwa członkowskie i odnośny sektor muszą podjąć działania w celu zapewnienia obecności i dostępności wykwalifikowanego personelu w tym sektorze i w ich strukturach administracyjnych, również poprzez lepsze dostosowanie kształcenia i kwalifikacji do transformacji ekologicznej i cyfrowej, a tym samym dostosowanie ich do przyszłych wymogów rynku pracy.

13. ZACHĘCA państwa członkowskie do przygotowania i wdrożenia długoterminowych strategii, przy jednoczesnym koordynowaniu w razie potrzeby działań w ramach grupy ekspertów NAIADES oraz do korzystania z krajowych systemów wsparcia, aby osiągnąć cele planu działania NAIADES III.
14. ZWRACA UWAGĘ na prace wykonane w ramach projektu PLATINA3⁸ jako część planu działania NAIADES III i ZACHĘCA Komisję do wspierania od 2023 r. projektu PLATINA4.
15. PODKREŚLA znaczenie odpowiednich środków regulacyjnych i finansowych, a także inwestycji prywatnych i publicznych, zarówno na szczeblu UE, jak i państw członkowskich, dla wdrożenia planu działania NAIADES III oraz dla przestrzegania przepisów związanych z żeglugą śródlądową i portami, przy jednoczesnym utrzymaniu równych szans. W związku z szybkim wzrostem kosztów materiałów i energii zasadnicze znaczenie ma priorytetowe traktowanie finansowania badań naukowych, innowacji i dostosowania żeglugi śródlądowej do przyszłych wyzwań, w szczególności w celu poprawy infrastruktury, ale także wprowadzenia we flocie innowacyjnych rozwiązań i redukcji emisji.
16. ZACHĘCA Komisję do uwzględnienia wszystkich powyższych kwestii podczas przygotowywania kolejnych zaproszeń do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, programu „Horyzont Europa” oraz innych instrumentów i programów unijnych.
17. PODKREŚLA, że sektor prywatny również ponosi odpowiedzialność za osiągnięcie celów związanych z przesunięciem międzygałęziowym, cyfryzacją, ochroną klimatu i przystosowaniem się do zmiany klimatu oraz za przyczynianie się do ich realizacji, oraz WZYWA ten sektor do zintensyfikowania jego działań w świetle obecnych zmian.
18. UZNAJE znaczenie istniejących mechanizmów współpracy międzynarodowej oraz wiedzy fachowej komisji żeglugi rzecznej dla transgranicznej koordynacji rozwoju infrastruktury rozwoju infrastruktury dróg wodnych oraz ich kluczową rolę w pełnym wykorzystaniu potencjału śródlądowych dróg wodnych.

⁸ <https://platina3.eu/>

19. ZACHĘCA Komisję, państwa członkowskie i partnerów międzynarodowych, takich jak CKŻR, Komisja Dunaju, Międzynarodowa Komisja ds. Dorzeczy Sawy, EKG ONZ i EUSDR, do współpracy w celu poprawy sieci połączeń, zapewnienia płynnej nawigacji i otwarcia nowych możliwości rynkowych, a także ZWRACA SIĘ do Komisji o koordynację między politykami UE a politykami tych partnerów międzynarodowych.
-

IV.