

Брюксел, 29 ноември 2022 г.
(OR. en)

14847/22

TRANS 713
MAR 210

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	13651/22
Относно:	Подготовка за заседанието на Съвета (<u>Транспорт, телекомуникации и енергетика</u>) на 5 декември 2022^{го}. Проект за заключения на Съвета относно текущото развитие на транспорта по вътрешните водни пътища (NAIADES III) – Одобряване

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. Транспортът по вътрешните водни пътища е устойчив и по-малко натоварен вид транспорт, който може да изиграе централна роля за усилията на Съюза за декарбонизация на транспортната система. Чешкото председателство желае да привлече вниманието върху ползите, предлагани от вътрешните водни пътища, като същевременно изтъква предизвикателствата, пред които е изправен този сектор.
2. Във връзка с това председателството реши да изготви заключения на Съвета относно потенциала на този вид транспорт.

II. РАБОТА В ПОДГОТВИТЕЛНИЯ ОРГАН НА СЪВЕТА

3. Въз основа на предложение, изготвено от председателството, работна група „Морски транспорт“ обсъди и състави текста на проекта за заключения на заседанията си от 5, 12 и 26 септември и 3 октомври 2022 г.

4. Впоследствие проектът беше представен на Комитета на постоянните представители, който на заседанието си от 25 ноември потвърди съгласието по проекта за заключения на Съвета, поместен в приложението към настоящия доклад, и реши да го представи на Съвета ТТЕ на 5 декември 2022 г. за одобрение.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

5. Съветът се приканва да одобри приложения проект за заключения относно текущото развитие на транспорта по вътрешните водни пътища (NAIADES III).
-

**ПРОЕКТ ЗА ЗАКЛЮЧЕНИЯ НА СЪВЕТА ОТНОСНО ТЕКУЩОТО РАЗВИТИЕ НА
ТРАНСПОРТА ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА (NAIADES III)**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

КАТО ВЗЕ ПРЕДВИД

- съобщението на Комисията „Европейският зелен пакт“¹;
- съобщението на Комисията „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“²;
- заключенията на Съвета от 3 декември 2018 г. относно транспорта по вътрешни водни пътища – разкриване на потенциала и насърчаване³;
- заключенията на Съвета от 5 юни 2020 г. „Секторът на водния транспорт на ЕС – бъдещи перспективи: Към въглеродно неутрален, автоматизиран и конкурентоспособен сектор на водния транспорт на ЕС с нулево ниво на произшествия“⁴;
- съобщението на Комисията „NAIADES III (Интегрирана европейска програма за действие за транспорта по вътрешните водни пътища): Насърчаване на европейски вътрешен воден транспорт, който е подготвен за бъдещето“⁵;
- съобщението на Комисията „План за действие в извънредни ситуации в областта на транспорта“⁶;
- съобщението на Комисията относно стратегията на ЕС за биологичното разнообразие за 2030 г.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.

КАТО ПРИПОМНЯ Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета, с който се създава рамката за постигане на неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г., ПОДЧЕРТАВАЙКИ същевременно значението на смекчаването на изменението на климата;

КАТО ОТЧИТА текущата работа и компетенциите на Централната комисия за корабоплаване по Рейн (ЦККР), Дунавската комисия, Европейския комитет за изготвяне на стандарти за вътрешното корабоплаване (CESNI) и Международната комисия за басейна на река Сава, Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) и Стратегията на ЕС за региона на река Дунав (EUSDR), както и други международни организации и форуми в сектора на вътрешното корабоплаване;

КАТО ПРИПОМНЯ целта на Европейския зелен пакт значителна част от вътрешните товари, превозвани по шосе, да се пренасочи към железопътния транспорт и вътрешните водни пътища, и КАТО ПРИВЕТСТВА целта на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност за развитие на вътрешните водни пътища по коридорите на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) и във вътрешните градове, където е важно да се направи екологосъобразна „последната миля“ от градската логистика;

КАТО ПРИВЕТСТВА обсъжданията на предложенията относно инфраструктурата за алтернативни горива и относно преразглеждането на насоките за трансевропейската транспортна мрежа за развитие и подобряване на вътрешните водни пътища, което ще доведе до по-устойчив и издръжлив вътрешен воден транспорт;

КАТО ВЗЕМА ПОД ВНИМАНИЕ преразгледания механизъм за свързване на Европа (МСЕ) за периода 2021–2027 г., както и програмата „Хоризонт Европа“;

1. ОТЧИТА значението на вътрешния воден транспорт по пътя към мобилност с нулеви емисии като устойчив и по-малко натоварен вид транспорт и ПОДЧЕРТАВА необходимостта от пълно разгръщане на неговия потенциал по устойчив начин, чрез конкретни стъпки и чрез подходящи мерки както на равнището на Съюза, така и на равнището на държавите членки, като същевременно се гарантира неговата конкурентоспособност.
2. ПРИЗНАВА необходимостта да се вземат предвид различните обстоятелства в държавите членки по отношение на потенциала на вътрешните водни пътища.
3. ИЗТЪКВА, че е важно да се разработят стратегии за справяне с въздействието на вътрешния воден транспорт върху изменението на климата и околната среда и обратно, чрез специални научни изследвания и свързани инвестиции.

4. ПРИЗНАВА силното въздействие на изменението на климата върху вътрешния воден транспорт, по-специално върху съдоходността, експлоатацията и управлението на водите, за което свидетелстват промените в нивото на подземните води, но също така и тежките суши и периоди на обилни валежи през последните години, и ПОДЧЕРТАВА необходимостта от подобряване на съдоходността чрез прилагане на „добрите условия за корабоплаване“ в съответствие с насоките за TEN-T.
5. ПРИЗНАВА ключовата роля на вътрешния воден транспорт за намаляването на натоварването на градските агломерации и за превоза на тежки товари и големи обеми важни строителни материали, селскостопански, стоманени, химически и енергийни продукти, включително износа на украински стоки през коридорите на солидарността, по-специално през река Дунав.
6. ПОДЧЕРТАВА необходимостта от справяне с всички оставащи административни и инфраструктурни пречки в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план, като същевременно се спазва законодателството в областта на околната среда, за да се повиши ефективността и капацитетът на вътрешния воден транспорт и да се гарантира безопасно корабоплаване като цяло.
7. ПОСТАВЯ АКЦЕНТ върху крайъгълните камъни на ефективния вътрешен воден транспорт и необходимостта от по-нататъшно развитие и координация в следните области:
 - обновяване на флота, когато е целесъобразно, за да се постигне по-голяма транспортна ефективност, икономическа експлоатация на по-малките плавателни съдове и, когато е възможно, мобилност с нулеви емисии, адаптиране към плитките води, като същевременно се отчита необходимостта от декарбонизация на транспорта и повишаване на устойчивостта спрямо изменението на климата, безопасност на корабоплаването чрез зачитане и защита на местните екологични условия на всеки отделен вътрешен воден път;
 - надеждна, устойчива и постоянно добре поддържана инфраструктура с адекватна, икономически осъществима съдоходност, по-специално по време на периоди на маловодие, която осигурява бързи връзки с други видове транспорт;
 - безопасни и сигурни работни места за работниците дори в непредвидени ситуации като пандемията от COVID-19;
 - цифровизация в подкрепа на развитието на всички горепосочени елементи, както и автоматизация, като същевременно се вземат предвид енергийната ефективност и лесното за рециклиране оборудване.

8. ПОДКРЕПЯ изготвянето и приемането от CESNI на стандарти за технически изисквания, квалификация на членовете на екипажа и информационни технологии и освен това ПРЕПОРЪЧВА разработването на технически стандарти за използване на алтернативни горива, устойчиви технологии и технологии за нулеви емисии, автоматизация, както и стандарти за професионална квалификация, като част от горепосочените стандарти на CESNI.
9. ПРИВЕТСТВА планове за интелигентни и устойчиви подобрения на вътрешния воден транспорт и пристанища. ПРИКАНВА Комисията да представи предложението си за преразглеждане на действащото законодателство на Съюза в областта на речните информационни услуги, като същевременно вземе предвид работата, извършена от CESNI в тази област, и предвиди постоянна оперативна структура за единна точка за достъп, с оглед подобряване на хармонизацията и оперативната съвместимост, когато това е възможно от географска гледна точка, както и подкрепя за научните изследвания в областта на издръжливостта спрямо изменението на климата и интелигентното корабоплаване. СЧИТА, че вътрешните водни пътища и пристанища са съществен компонент на мултимодалния транспорт и поради това следва да бъдат включени в преразглеждането на Директивата относно комбинирания транспорт. Целта следва да бъде директивата да бъде установена като ефективен инструмент в подкрепа на мултимодалните товарни превози, със специален акцент върху безпрепятствените трансгранични връзки и оперативната съвместимост, когато това е възможно от географска гледна точка, които ще бъдат допълнително укрепени чрез цифровизация на сектора на вътрешния воден транспорт.
10. НАСЪРЧАВА държавите членки да продължат и да засилят сътрудничеството си в хармонизираното прилагане и функциониране на речните информационни услуги, както и в прилагането на Регламента относно електронната информация за товарни превози (eFTI) по отношение на информацията, свързана с превоза на стоки, като по този начин се даде възможност за по-добро управление на коридорите.
11. ОТЧИТА, че секторът на вътрешния воден транспорт е изправен пред предизвикателството на застаряващата работна сила и поради това трябва да се насърчава по-разнообразна и балансирана по отношение на възрастта и пола работна сила, както и странични участници от други сектори.
12. ИЗТЪКВА необходимостта държавите членки и секторът да предприемат действия, за да гарантират присъствието и наличието на квалифициран персонал в сектора и в своите администрации, също и чрез привеждане в по-голяма степен на образованието и квалификацията в съответствие с екологичния и цифровия преход, което да ги направи по-пригодни и за бъдещите изисквания на пазара на труда.

13. НАСЪРЧАВА държавите членки да изготвят и прилагат дългосрочни стратегии, като при необходимост координират действията в рамките на експертната група NAIADES и се основават на националните схеми за подпомагане за постигане на целите на плана за действие NAIADES III.
14. ИЗТЪКВА работата, извършена в рамките на проекта PLATINA3⁸, като част от плана за действие NAIADES III, и НАСЪРЧАВА Комисията да подкрепи проект PLATINA4 от 2023 г.
15. ИЗТЪКВА значението на подходящите регулаторни и финансови мерки, а също и на частните и публичните инвестиции както на равнището на ЕС, така и на равнището на държавите членки, за изпълнението на плана за действие NAIADES III и за спазването на законодателството, свързано с вътрешния воден транспорт и пристанища, като същевременно се поддържат равнопоставени условия на конкуренция. Тъй като цената на материалите и енергията се увеличават бързо, от съществено значение е да се даде приоритет на финансирането за научни изследвания, иновации и адаптиране на вътрешния воден транспорт към бъдещето, насочено по-специално към подобряване на инфраструктурата, но също така и към иновации във флота и намаляване на емисиите.
16. НАСЪРЧАВА Комисията да вземе предвид всичко посочено по-горе при изготвянето на допълнителни покани за представяне на предложения в рамките на МСЕ, „Хоризонт Европа“ и други инструменти и програми на Съюза.
17. ИЗТЪКВА, че частният сектор също носи отговорност за постигането на целите по отношение на преминаването към други видове транспорт, цифровизацията, опазването на климата и адаптирането към изменението на климата, и ПРИЗОВАВА сектора да бъде по-инициативен в светлината на еволюцията в момента.
18. ПРИЗНАВА значението на съществуващите механизми за международно сътрудничество и експертния опит на комисиите за речно корабоплаване за трансграничната координация на развитието на инфраструктурата на водните пътища и тяхната решаваща роля за развитието на вътрешните водни пътища в пълния им потенциал.

⁸ <https://platina3.eu/>

19. НАСЪРЧАВА Комисията, държавите членки и международните партньори, като ЦККР, Дунавската комисия, Международната комисия за басейна на река Сава, ИКЕ на ООН и EUSDR, да работят заедно с цел подобряване на свързаността, осигуряване на безпрепятствено корабоплаване и откриване на нови пазарни възможности, и ПРИКАНВА Комисията да координира политиките на ЕС и политиките на тези международни партньори.
-