



Briuselis, 2022 m. lapkričio 29 d.
(OR. en)

14847/22

TRANS 713
MAR 210

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 13651/22

Dalykas: **Pasirengimas 2022 m. gruodžio 5 d. įvyksiančiam Tarybos
(transportas, telekomunikacijos ir energetika) posėdžiui**
Tarybos išvadų dėl tęsiamų vidaus vandenų transporto plėtojimo veiksmų
(NAIADES III) projektas
– Patvirtinimas

I. IVADAS

1. Vidaus vandenų transportas yra tvari ir mažiau perpildyta transporto rūšis, kuri gali atlikti itin svarbų vaidmenį Sąjungai dedant pastangas mažinti transporto sistemos priklausomybę nuo iškastinio kuro. Pirmininkaujanti Čekija nori atkreipti dėmesį į vidaus vandenų teikiamus privalumus, kartu akcentuodama iššūkius, su kuriais šis sektorius susiduria.
2. Todėl pirmininkaujanti valstybė narė nusprendė parengti Tarybos išvadas dėl šios transporto rūšies potencialo.

II. DARBAS TARYBOS PARENGIAMAJAME ORGANE

3. Remdamasi pirmininkaujančios valstybės narės parengtu pasiūlymu, 2022 m. rugsėjo 5, 12 bei 26 d., taip pat spalio 3 d. posėdžiuose Laivybos darbo grupė aptarė ir parengė išvadų projekto tekstą.

4. Vėliau projektas buvo pateiktas Nuolatinių atstovų komitetui; lapkričio 25 d. posėdyje jis patvirtino susitarimą dėl šio pranešimo priede pateikto Tarybos išvadų projekto ir nusprendė jį pateikti patvirtinti 2022 m. gruodžio 5 d. įvyksiančiame TTE posėdyje.

III. IŠVADA

5. Tarybos prašoma patvirtinti priede išdėstytą išvadą dėl tęsiamų vidaus vandenų transporto plėtojimo veiksmų (NAIADES III) projektą.
-

PROJEKTAS
TARYBOS IŠVADOS DĖL TĘSIAMŲ VIDAUS VANDENŲ TRANSPORTO PLĖTOJIMO
VEIKSMŲ (NAIADES III)

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

ATSIŽVELGDAMA Į

- Komisijos komunikatą „Europos žaliasis kursas“¹;
- Komisijos komunikatą „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“²;
- 2018 m. gruodžio 3 d. Tarybos išvadas „Vežimas vidaus vandenų keliais – išvelgti jo potencialą ir jį skatinti“³;
- 2020 m. birželio 5 d. Tarybos išvadas „ES vandens transporto sektorius. Ateities perspektyvos: neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarių, automatizuoto ir konkurencingo ES vandens transporto sektoriaus kūrimas“⁴;
- Komisijos komunikatą „NAIADES III. Ateities iššūkiams parengto Europos vežimo vidaus vandenų keliais skatinimas“⁵;
- Komisijos komunikatą „Transporto sektoriui skirtas nenumatytų atvejų planas“⁶;
- Komisijos komunikatą dėl 2030 m. ES biologinės įvairovės strategijos⁷;

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.

PRIMINDAMA Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo ne vėliau kaip 2050 m. užtikrinimo sistema, kartu PABRĖŽDAMA klimato kaitos švelninimo svarbą;

PRIPAŽINDAMA Centrinės laivybos Reinu komisijos (CCNR), Dunojaus komisijos, Europos vidaus vandenų laivybos standartų rengimo komiteto (CESNI), Tarptautinės Savos upės baseino komisijos, Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) ir už ES strategiją dėl Dunojaus regiono (EUSDR) atsakingų subjektų, taip pat kitų vidaus vandenų laivybos sektoriaus tarptautinių organizacijų ir forumų vykdomą darbą ir kompetenciją;

PRIMINDAMA Europos žaliojo kurso tikslą didelę dalį keliais vežamų vidaus krovinių vežti geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais ir PALANKIAI VERTINDAMA Darnaus ir išmaniaus judumo strategijos tikslą vidaus vandenų kelius plėtoti transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) koridoriuose ir miestų centruose, kuriuose svarbu žalinti paskutinę logistikos maršrutų atkarpą;

PALANKIAI VERTINDAMA tai, kad svarstomi pasiūlymai dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros ir dėl transeuropinio transporto tinklo gairių dėl vidaus vandenų kelių plėtojimo ir gerinimo peržiūros, kadangi tai padės užtikrinti tvaresnį ir atsparesnį vidaus vandenų transportą;

ATKREIPUSI DĖMESĮ į peržiūrėtą 2021–2027 m. Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) ir programą „Europos horizontas“,

1. PRIPAŽIŠTA vidaus vandenų transporto, kaip tvarios ir mažiau perpildytos transporto rūšies, svarbą siekiant visai netaršaus judumo ir PABRĖŽIA, kad reikia visapusiškai ir tvariai plėtoti jo potencialą imantis konkrečių veiksmų ir tinkamų priemonių tiek Sąjungos, tiek valstybių narių lygmeniu, kartu užtikrinant jo konkurencingumą.
2. PRIPAŽIŠTA, jog reikia atsižvelgti į skirtingas aplinkybes valstybėse narėse kiek tai susiję su vidaus vandenų kelių potencialu.
3. PABRĖŽIA, kad svarbu parengti strategijas, kuriomis būtų sprendžiami vidaus vandenų transporto poveikio klimato kaitai ir aplinkai klausimai ir, atvirkščiai, klimato kaitos ir aplinkos poveikio šiam sektoriui klausimai, pasitelkiant tikslinius mokslinius tyrimus ir tam skirtas investicijas.

4. PRIPAŽĮSTA didelį klimato kaitos poveikį vidaus vandenų transportui, visų pirma tinkamumui laivybai, veiklos vykdymui ir vandentvarkai, kaip rodo požeminio vandens lygio pokyčiai, taip pat didelių sausrų ir smarkių liūčių laikotarpiai pastaraisiais metais, ir PABRĖŽIA, kad reikia gerinti tinkamumą laivybai užtikrinant gerą laivybos būklę pagal TEN-T gaires.
5. PRIPAŽĮSTA svarbų vidaus vandenų transporto vaidmenį mažinant miestų aglomeracijų spūstis ir vežant sunkias prekes bei didelius svarbių statybinių medžiagų, žemės ūkio, plieno, cheminių ir energinių produktų kiekius, įskaitant Ukrainos prekių eksportą solidarumo koridoriais, visų pirma Dunojumi.
6. PABRĖŽIA, kad trumpuoju, vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu reikia šalinti visas likusias administracines ir infrastruktūros kliūtis, kartu laikantis aplinkos teisės aktų, siekiant padidinti vidaus vandenų transporto veiksmingumą ir pajėgumą ir apskritai užtikrinti saugią navigaciją.
7. DĖMESĮ SUTELKIA į kertinius aspektus, užtikrinančius veiksmingą vidaus vandenų transportą, ir į poreikį toliau plėtoti ir koordinuoti veiklą šiose srityse:
 - laivyno atnaujinimas, kai tinkama, siekiant didesnio transporto efektyvumo, mažesnių laivų naudojimo ekonominei veiklai ir, kai įmanoma, visai netaršaus judumo, prisitaikymo prie seklių vandenų, kartu atsižvelgiant į poreikį mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro ir didinti atsparumą klimato kaitai, laivybos saugą, gerbiant ir apsaugant kiekvieno konkretaus vidaus vandens kelio vietos aplinkos sąlygas;
 - patikima, tvari ir nuolat gerai prižiūrima infrastruktūra, kuri sudarytų sąlygas pakankamam, ekonomiškai pagrįstam tinkamumui laivybai, visų pirma atoslūgio laikotarpiais, užtikrinant greitas jungtis su kitų rūšių transportu;
 - saugios ir patikimos darbo vietos darbuotojams, net ir susiklosčius nenumatytoms situacijoms, tokioms kaip COVID-19 pandemija;
 - skaitmeninimas siekiant remti visų pirmiau minėtų priemonių kūrimą, taip pat automatizavimas, kartu atsižvelgiant į energijos vartojimo efektyvumo ir lengvai perdirbamos įrangos aspektus.

8. PRITARIA tam, kad CESNI parengtų ir priimtų techninių reikalavimų, įgulos narių kvalifikacijos ir informacinių technologijų standartus, ir papildomai REKOMENDUOJA kaip pirmiau minėtų CESNI standartų dalį parengti alternatyviųjų degalų naudojimo, tvarių ir visai netaršių technologijų ir automatizavimo techninius standartus, taip pat profesinių kvalifikacijų standartus.
9. PALANKIAI VERTINA planus išmaniai ir tvariai tobulinti vidaus vandenų transportą ir uostus. PRAŠO Komisijos pateikti pasiūlymą dėl upių informacijos paslaugų srityje dabar galiojančių Sąjungos teisės aktų peržiūros, kartu atsižvelgiant į CESNI šioje srityje atliktą darbą ir numatant nuolat veikiančią struktūrą, užtikrinančią bendrą prieigos punktą, kad būtų pagerintas suderinimas ir sąveikumas, kai tai įmanoma geografiniu požiūriu, taip pat remiami atsparumo klimato kaitai moksliniai tyrimai ir pažangioji laivyba. MANO, kad vidaus vandenų keliai ir uostai yra vienas iš esminių daugiarūšio transporto komponentų, todėl jie turėtų būti įtraukti į Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos peržiūrą. Turėtų būti siekiama, kad direktyva taptų veiksminga priemone, kuria remiamos vežimo daugiarūšiu transportu operacijos ir kuria ypatingas dėmesys skiriamas sklandžiam tarpvalstybiniam susisiekimui ir sąveikumui, kai geografiškai įmanoma, o tai būtų toliau stiprinama skaitmeninant vidaus vandenų transporto sektorius.
10. RAGINA valstybes nares toliau ir dar intensyviau bendradarbiauti upių informacijos paslaugų (RIS) suderinto įgyvendinimo ir eksploatavimo srityje, taip pat eFTI reglamento dėl informacijos, susijusios su prekių vežimu, įgyvendinimo srityje, taip sudarant sąlygas geriau valdyti koridorius.
11. PRIPAŽIŖSTA, kad vidaus vandenų transporto sektorius susiduria su senėjančios darbo jėgos iššūkiu, todėl jame turi būti sudaromos sąlygos įvairesnei, geriau amžiaus ir lyčių atžvilgiu subalansuotai darbo jėgai, taip pat sąlygos lateralinio samdymo metodais pasitelkti specialistų iš kitų sektorių.
12. PABRĖŽIA, kad valstybės narės ir sektorius turi imtis veiksmų, kad užtikrintų kvalifikuotų darbuotojų buvimą ir prieinamumą šiame sektoriuje ir savo administracijose, be kita ko, užtikrinant, kad išsilavinimas ir kvalifikacijos labiau atitiktų žaliąją ir skaitmeninę pertvarką, taigi atitiktų būsimus darbo rinkos reikalavimus.

13. RAGINA valstybes nares parengti ir įgyvendinti ilgalaikes strategijas, prireikus koordinuojant veiksmus NAIADES ekspertų grupėje, ir remtis nacionalinėmis paramos schemomis, kad būtų pasiekti NAIADES III veiksmų plano tikslai.
14. ATKREIPIA DĖMESĮ į darbą, atliktą įgyvendinant PLATINA3 projektą⁸, kuris yra NAIADES III veiksmų plano dalis, ir RAGINA Komisiją nuo 2023 m. remti projektą PLATINA4.
15. PABRĖŽIA, jog svarbu, kad tiek ES, tiek valstybių narių lygmeniu būtų užtikrintos deramos reguliavimo ir finansinės priemonės, taip pat privačiosios ir viešosios investicijos, norint įgyvendinti NAIADES III veiksmų planą ir laikytis teisės aktų, susijusių su vidaus vandenų transportu ir uostais, kartu išlaikant vienodas sąlygas. Kadangi medžiagų ir energijos kainos sparčiai didėja, labai svarbu prioriteto tvarka finansuoti vidaus vandenų transporto mokslinius tyrimus, inovacijas ir šio sektoriaus parengimą ateities iššūkiams, pastangas visų pirma orientuojant į infrastruktūros gerinimą, bet taip pat į inovacijų diegimą laivyne bei išmetamųjų teršalų kiekio mažinimą.
16. RAGINA Komisiją, rengiant tolesnius kvietimus teikti pasiūlymus pagal EITP, programą „Europos horizontas“ ir kitas Sąjungos priemones bei programas, atsižvelgti į tai, kas išdėstyta pirmiau.
17. PABRĖŽIA, kad privačiajam sektoriui taip pat tenka atsakomybė už tai, kad būtų pasiekti tikslai, susiję su perėjimu prie kitų transporto rūšių, skaitmeninimu, klimato apsauga ir prisitaikymu prie klimato kaitos, ir atsakomybė prie to prisidėti, ir RAGINA šį sektorių imti veikti iniciatyviau atsižvelgiant į dabartinius pokyčius.
18. PRIPAŽIŠTA esamų tarptautinio bendradarbiavimo mechanizmų ir upių laivybos komisijų ekspertinių žinių svarbą siekiant tarpvalstybiniu lygiu koordinuoti vandens kelių infrastruktūros plėtrą, taip pat jų esminį vaidmenį vidaus vandenų kelius plėtojant taip, kad būtų išnaudotas visas jų potencialas.

⁸ <https://platina3.eu/>

19. RAGINA Komisiją, valstybes nares ir tarptautinius partnerius, kaip antai CCNR, Dunojaus komisiją, Tarptautinę Savos upės baseino komisiją, UNECE ir subjektus, atsakingus už ES strategiją dėl Dunojaus regiono (EUSDR), bendradarbiauti, kad būtų pagerintas susisiekimas, užtikrinta sklandi navigacija ir atverta naujų rinkos galimybių, ir PRAŠO Komisijos koordinuoti ES politikos veiksmus su šių tarptautinių partnerių politikos veiksmais.
-