

Bruksela, 4 grudnia 2018 r.
(OR. en)

15144/18

TRANS 612
MAR 189

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	13745/1/18 REV 1
Dotyczy:	Konkluzje Rady pt. „Żegluga śródlądowa – dostrzeżmy jej potencjał i promujmy ją!” – Konkluzje Rady (3 grudnia 2018 r.)

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady w sprawie *żeglugi śródlądowej*, przyjęte przez Radę na jej 3658. posiedzeniu, które odbyło się w dniu 3 grudnia 2018 r.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA – DOSTRZEŻMY JEJ POTENCJAŁ I PROMUJMY JĄ!

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

PRZYPOMINAJĄC o kluczowej roli żeglugi śródlądowej w realizacji celów polityki transportowej w Unii, co zostało uznane we wszystkich głównych instrumentach polityki, w tym w następujących:

- Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu¹;
- komunikat Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej”²;
- konkluzje Rady Europejskiej o paryskim porozumieniu klimatycznym³;
- konkluzje Rady w sprawie postępów we wdrażaniu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” w odniesieniu do transportu⁴;
- trzecie plany prac europejskich koordynatorów dotyczące następujących korytarzy: Atlantyk, Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, Morze Północne – Morze Bałtyckie, Morze Północne – Morze Śródziemne, Morze Śródziemne, Wschód / wschodnia część regionu Morza Śródziemnego, Ren – Alpy oraz Ren – Dunaj;
- śródkresowe sprawozdanie Komisji dotyczące postępów w realizacji programu działania NAIADES II na rzecz promowania żeglugi śródlądowej (obejmującego lata 2014–2017);⁵ oraz
- dokument roboczy służb Komisji w sprawie cyfrowej żeglugi śródlądowej⁶.

¹ Dok. 8333/11 + ADD 1–3.

² Dok. 11333/16 + ADD 1 + ADD 2.

³ Rada Europejska w dniu 22 czerwca 2017 r.

⁴ Dok. 15053/17.

⁵ Dok. 12350/18.

⁶ Dok. 12342/18.

ODNOTOWUJĄC dyskusje prowadzone w komisjach rzecznych, na forach międzynarodowych oraz w ramach sektora w celu dalszego rozwoju i usprawnienia żeglugi śródlądowej, a także płynące z nich wnioski:

- regionalne deklaracje ministerialne Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ⁷, Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie⁸ oraz państw naddunajskich⁹;
- deklarację sektora żeglugi śródlądowej¹⁰.

PODKREŚLAJĄC, że żegluga śródlądowa powinna – tam, gdzie jest to wykonalne ze względów geograficznych – znacząco przyczyniać się do wydajnego systemu transportu multimodalnego w Unii, ale jej pełny potencjał nie jest obecnie wykorzystywany. PRZYPOMINAJĄC w tym kontekście o potencjale żeglugi śródlądowej dla połączeń lądowych z portami morskimi i dla zaopatrzenia ważnych ośrodków przemysłowych i aglomeracji miejskich, a także dla miejskiego transportu pasażerskiego.

UZNAJĄC istotny wkład, jaki żegluga śródlądowa może wnieść w zmniejszenie negatywnych skutków transportu zarówno przez odchodzenie od drogowego transportu towarów – aby umożliwić wydajniejsze zużycie energii i większe wykorzystanie paliw alternatywnych, w ramach starań na rzecz realizacji celów porozumienia paryskiego w sprawie zmian klimatu – jak i przez zmniejszenie emisji hałasu, liczby wypadków i zatorów na drogach bez dodatkowego użytkowania gruntów.

PRZYWOŁUJĄC rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 grudnia 2013 r., zgodnie z którym należy tak utrzymywać rzeki, kanały i jeziora, aby zachować dobre warunki nawigacyjne przy przestrzeganiu obowiązującego prawa ochrony środowiska.

PODKREŚLAJĄC w tym kontekście dostępność niewykorzystanej przepustowości na śródlądowych drogach wodnych przy względnie niskich kosztach infrastrukturalnych.

⁷ Przyjęte na międzynarodowej konferencji ministerialnej na temat transportu wodnego śródlądowego – żeglugi śródlądowej na świecie (Wrocław, 18 kwietnia 2018 r.).

⁸ Przyjęta na kongresie CCNR z okazji 150. rocznicy podpisania aktu z Mannheim (Mannheim, 17 października 2018 r.).

⁹ Przyjęta na posiedzeniu ministrów z Bułgarii, Niemiec, Chorwacji, Austrii, Rumunii, Słowacji, Republiki Mołdawii, Bośni i Hercegowiny, Ukrainy i Republiki Serbii (Bruksela, 3 grudnia 2018 r.).

¹⁰ Przyjęta na *Danube Business Talks* przez Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej (EBU), Europejską Organizację Szyprów (ESO) i *Pro Danube International* (PDI) (Wiedeń, 10 października 2018 r.).

PRZYPOMINAJĄC, że wraz z przyjęciem dyrektywy (UE) 2017/2397¹¹, dyrektywy (UE) 2016/1629¹² i rozporządzenia (UE) 2016/1628¹³ zmieniono ramy prawne, tak aby ustanowić zharmonizowane przepisy, dostosować przepisy do postępu technicznego, uatrakcyjnić sektor, w szczególności dla młodych ludzi, oraz promować mobilność pracowników.

Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄC postępy na rzecz poprawy europejskiego systemu rządów w żegludze śródlądowej, w szczególności utworzenie i sprawne rozpoczęcie działalności przez Europejski Komitet Opracowania Wspólnych Standardów w Dziedzinie Żeglugi Śródlądowej (CESNI), przy aktywnym udziale państw obserwatorów, organizacji międzynarodowych i komisji rzecznych, a także przemysłu.

UZNAJĄC pozytywne wyniki działań podejmowanych w ramach programu NAIADES II, który ma się zakończyć w 2020 r.,

PRZYWOŁUJĄC dyskusję nad wnioskami w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej¹⁴ oraz w sprawie zmiany instrumentu „Łącząc Europę”¹⁵.

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE.

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE.

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE.

¹⁴ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej.

¹⁵ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” i uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014.

- (1) **PODKREŚLA**, że dalsze działania i wsparcie są konieczne do wykorzystania pełnego potencjału żeglugi śródlądowej jako wydajnego, bezpiecznego i zrównoważonego systemu transportu oraz do zwiększenia efektywności działalności środowiskowej floty przy zachowaniu konkurencyjnej przewagi żeglugi śródlądowej.
- (2) **ZAZNACZA** potrzebę uruchomienia następcy programu NAIADES II najpóźniej do końca 2020 r., aby zapewnić ciągłość działań, i **ZWRACA SIĘ** do Komisji, aby we współpracy z państwami członkowskimi, komisjami rzecznyymi i innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami opracowała taki program skupiający się na następujących zagadnieniach:
- konserwacja, rehabilitacja i modernizacja infrastruktury, w tym portów;
 - strategia wdrożeniowa na rzecz modernizacji floty i rozwoju technologicznego, w szczególności w odniesieniu do efektywności działalności środowiskowej, wydajności i bezpieczeństwa;
 - rozwój zasobów ludzkich, w tym szkoleń i kwalifikacji;
 - utrzymanie równych szans i sprawiedliwych warunków socjalnych w obrębie oraz poza granicami Unii;
 - strategia wdrożeniowa na rzecz cyfryzacji (np. następnej generacji usług informacji rzecznej (RIS), elektronicznych świadectw unijnych, żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych oraz elektronicznych dokumentów transportowych);
 - środki na rzecz poprawy konkurencyjności sektora i badań rynkowych;
 - integracja i interoperacyjność z innymi rodzajami transportu, a także badania i rozwój w dziedzinie automatyki;
 - wspieranie współpracy z podmiotami i organizacjami międzynarodowymi oraz w ramach międzyrządowych działań w obszarze żeglugi śródlądowej.

- (3) ODNOTOWUJE, że realizowane w ramach 7. programu ramowego projekty Platina i Platina II znacznie ułatwiły realizację programów NAIADES i NAIADES II, oraz ZWRACA SIĘ do Komisji, aby dalej ułatwiała innowacyjne projekty koordynacyjne, aby zagwarantować realizację programu.
- (4) UZNAJE wynik projektów badawczo-rozwojowych w ramach programów 7. programu ramowego i programu „Horyzont 2020”, dzięki którym wypracowano specjalne koncepcje ekologizacji żeglugi śródlądowej, i WSKAZUJE na potrzebę dalszych projektów badawczych w tym obszarze oraz skoordynowanej strategii realizacji i finansowania z myślą o wdrażaniu wyników badań.
- (5) ODNOTOWUJE, że program będący następcą obecnego wspierałby również zharmonizowane wdrażanie i stosowanie istniejących ram prawnych oraz dalszy rozwój wspólnych zasad i standardów, w szczególności w celu wsparcia dalszej modernizacji i innowacji. ZALECA w tym kontekście, aby skorzystać z wiedzy fachowej i doświadczenia CESNI nie tylko w dziedzinie wymogów technicznych dla statków żeglugi śródlądowej oraz kwalifikacji zawodowych, lecz także w dziedzinie technologii informacyjnej, w tym usług informacji rzecznej (RIS), i innych obszarów, takich jak gromadzenie danych dotyczących wypadków na drogach wodnych na szczeblu europejskim w celu, w razie konieczności, poprawy zasad i standardów.
- (6) PODKREŚLA znaczenie zapewnienia dostępności odpowiednich środków finansowych, takich jak dotacje, w celu realizacji obecnego programu działań NAIADES II i jego przyszłego następcy, bez uszczerbku dla toczących się negocjacji w sprawie kolejnych wieloletnich ram finansowych.
-