



ELFOGADOTT SZÖVEGEK

P9_TA(2021)0367

Az időtálló európai belvízi közlekedés felé

Az Európai Parlament 2021. szeptember 14-i állásfoglalása az időtálló európai belvízi közlekedés felé vezető lépésekről (2021/2015(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „Evaluation of Directive 2005/44/EC on Harmonised River Information Services (RIS)”, (A harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK irányelv értékelése) című, 2021. február 25-i szolgálati munkadokumentumára (SWD(2021)0050),
- tekintettel a Bizottság „Evaluation of the 2013 Urban Mobility Package” (A 2013. évi városi mobilitási csomag értékelése) című, 2021. február 24-i szolgálati munkadokumentumára (SWD(2021)0047),
- tekintettel a Bizottság „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i közleményére (COM(2020)0789) és az ezt kísérő szolgálati munkadokumentumra (SWD(2020)0331),
- tekintettel az európai zöld megállapodásról szóló, 2019. december 11-i bizottsági közleményre (COM(2019)0640),
- tekintettel a Bizottság „Mid-term progress report on the implementation of the NAIADES II action programme for the promotion of inland waterway transport (covering the period 2014-2017)” (Félidős jelentés a belvízi közlekedést előmozdító NAIADES II cselekvési program végrehajtásában elért eredményekről (a 2014–2017-es időszak vonatkozásában)) című, 2018. szeptember 18-i szolgálati munkadokumentumára (SWD(2018)0428),
- tekintettel az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i bizottsági fehér könyvre (COM(2011)0144),
- tekintettel a belvízi hajózásban szükséges szakmai képesítések elismeréséről szóló, 2017. december 12-i (EU) 2017/2397 európai parlamenti és tanácsi rendeletre¹,

¹ HL L 345., 2017.12.27., 53. o.

- tekintettel a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, 2016. szeptember 14-i (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelvre¹,
- tekintettel az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló, 2014. október 22-i 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre² és annak jövőbeli felülvizsgálatára,
- tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre³ (TEN-T-rendelet) és annak jövőbeli felülvizsgálatára,
- tekintettel a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelvre⁴ és annak jövőbeli felülvizsgálatára,
- tekintettel a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁵,
- tekintettel az európai árufuvarozási ágazatban világjárvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet esetén alkalmazandó vészhelyzeti terv mellett szóló szakpolitikai megfontolásokról szóló, 2020. október 21-i tanácsi következtetésekre,
- tekintettel „Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője: Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása” című, 2020. június 5-i tanácsi következtetésekre,
- tekintettel az „Ismerjük fel a belvízi közlekedésben rejlő lehetőségeket, és ösztönözzük használatát!” című, 2018. november 15-i tanácsi következtetésekre,
- tekintettel a hatékonyabb és tisztább tengeri szállítást célzó technikai és operatív intézkedésekről szóló, 2021. április 27-i állásfoglalására⁶,
- tekintettel az európai zöld megállapodásról szóló, 2020. január 15-i állásfoglalására⁷,
- tekintettel 2019. február 14-i állásfoglalására a NAIADES II programról: Cselekvési terv a belvízi hajózás támogatására⁸,
- tekintettel a vízi személyszállításban rejlő lehetőségek kiaknázásáról szóló, 2016. november 22-i állásfoglalására⁹,

¹ HL L 252., 2016.9.16., 118. o.

² HL L 307., 2014.10.28., 1. o.

³ HL L 348., 2013.12.20., 1. o.

⁴ HL L 368., 1992.12.17., 38. o.

⁵ HL L 255., 2005.9.30., 152. o.

⁶ Elfogadott szövegek, P9_TA(2021)0131.

⁷ HL C 270., 2021.7.7., 2. o.

⁸ HL C 449., 2020.12.23., 154. o.

⁹ HL C 224., 2018.6.27., 29. o.

- tekintettel eljárási szabályzatának 54. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A9-0231/2021),
- A. mivel az uniós vízi közlekedési ágazat – beleértve a belvízi közlekedést is – az uniós ellátás integritása és az uniós kikötők versenyképessége miatt stratégiai jelentőséggel bír; mivel a belvízi hajózás 75%-a határokon átnyúló, ezért a koordináció alapvető fontosságú az egységes piac szempontjából;
- B. mivel az európai országok számos különböző nagy és kisebb hajózható vízi úttal és belvízi hajóflottával rendelkeznek, ami nagyon kényelmessé és hasznossá teszi a belvízi közlekedést a különböző típusú és nagy mennyiségű rakományok különböző célállomásokra történő vízi szállítására;
- C. mivel a belvízi közlekedés a multimodális fenntartható közlekedés irányába történő elmozdulás egyik alapvető pillére, ugyanakkor jelentős kihívásokkal néz szembe; mivel az Unióban a belvízi szállítás jelenleg az áruszállítás nagyon kis részét, mindössze 6,1%-át teszi ki, ellenben a közúti szállítás részaránya 76,3 %, a vasútié pedig 17,6%; mivel a belvízi közlekedés jelenlegi modális részaránya túlságosan kevés, és erőteljes növelésére van szükség a közúti torlódások csökkentése, a biztonság növelése, a kibocsátások csökkentése és összességében a fenntarthatóbb közlekedési rendszer biztosítása érdekében; mivel sürgősen további intézkedésekre van szükség annak a célkitűzésnek az eléréséhez, hogy a jelenleg 76,3%-ban közúton zajló belföldi áruszállítás jelentős részét a vasút és a belvízi utak váltsák fel; mivel e tekintetben döntő fontosságú az új fenntartható körforgásos és energiapiacok belvízi közlekedéssel való összekapcsolása;
- D. mivel a belvízi hajózási ágazat továbbfejlesztése az intelligens, fenntartható és versenyképes európai közlekedési hálózat kiépítésének egyik sarokköve; mivel az európai vízi utak jelenlegi hajózhatósága változó, és a modális váltást akadályozzák a szűk keresztmetszetek, a hiányzó összeköttetések és a szabályozatlan belvízi utak megbízhatatlansága; mivel a belvízi hajózás, mint az egyik leginkább környezetbarát közlekedési mód, amely az Európai Unión belüli nagy mennyiségű áru szállítását tekintetében további, nagyrészt kiaknázatlan lehetőségeket rejt magában, alapvető szerepet játszhat az Unió éghajlat-politikai célkitűzéseinek elérésében;
- E. mivel a belvízi utakon végzett, határokon átnyúló áru fuvarozás teljes részaránya 54% a Rajna–Alpok-folyosón, 35% az Északi-tenger–Földközi-tenger-folyosón és 38% az Északi-tenger–Balti-tenger-folyosón; mivel fontos előmozdítani a belvízi utak TEN-T törzshálózatának kiépítését és az átfogó hálózattal való összeköttetéseket;
- F. mivel az európai vízi közlekedés a zökkenőmentes és zavartalan határokon átnyúló összeköttetésekre támaszkodik, ezért rendkívül fontos, hogy 2030-ig befejeződjön a TEN-T törzshálózatok kiépítése;
- G. mivel a Bizottság közlekedésről szóló, már 2011-ben közzétett fehér könyve kiemelte, hogy növelni kell a belvízi közlekedés modális részarányát Európában, és mivel azóta sem történt kellő előrelépés;
- H. mivel a belvízi hajózási ágazatban határozott konszenzus van arról, hogy az ökológizálás kulcsfontosságú az ágazat hosszú távú versenyképességének

biztosításához, és lehetővé teszi, hogy jelentős, megbízható és hiteles szerepet játsszon a multimodális átállásban; mivel az ágazatban jelenleg is széles körű vita folyik arról, hogy miként lehetne finanszírozni ezt a zöld átállást; mivel eljött az ideje az e célkitűzés gyakorlati megvalósítását elősegítő konkrét intézkedéseknek és eszközöknek;

- I. mivel az elégtelen infrastrukturális beruházások lemaradáshoz vezettek; mivel a minőségi infrastruktúra jelenti a sikeres belvízi közlekedési ágazat alapját és gerincét; mivel a kapacitás növelésének megvannak a maga korlátai, és egyaránt a hangsúlyt kell helyezni a teljesítmény növelésére és annak biztosítására, hogy az ágazat mindig megbízható legyen;
- J. mivel az Unió belvízi áruszállításának jelentős része tengeri kikötőkhöz kapcsolódik; mivel mind a tengeri, mind a belvízi kikötők multimodális csomópontként fontos szerepet játszanak, mivel összeköttetést biztosítanak más szállítási módokkal, amelyek szintén átvehetik az áru rakományokat; mivel ezért fontos és a TEN-T iránymutatások között is szerepel, hogy a tengeri és belvízi kikötők között jó összeköttetésnek kell lenni, és jó összeköttetéssel kell rendelkezniük a hinterlanddal is; megjegyzi, hogy a belvízi kikötőknek a fenntartható alternatív üzemanyagok energiaközpontjaivá kell válniuk;
- K. mivel az európai belvízi közlekedés legnagyobb problémái közül kettő a szárazság és az éghajlatváltozás; mivel több európai régióban a belvízi közlekedést súlyosan érintette a 2018-as hosszú aszályos időszak, amelyet a rendkívül alacsony vízállás okozott; mivel a Rajna és mellékfolyói, a Felső- és Közép-Duna, valamint a Felső- és Közép-Elba esetében a következmények pusztítóak voltak; mivel ez Németországban az ipari termelés 5 milliárd EUR összegű visszaesését eredményezte; mivel ezen túlmenően Észak-Európában a legkeményebb téli hónapokban befagynak a szárazföldi vizek, ami miatt a forgalom is megszakad;
- L. mivel a közúti közlekedésről a belvízi közlekedésre való modális váltás nemcsak az áruszállítást érinti, hanem a személyszállítást is – különösen a városi területeken; mivel az Unió lakosságának 50%-a a tengerhez közel, illetve a folyók mentén él, a belvízi személyszállítás környezetbarát alternatívát kínál mind az energiafogyasztás, mind a zajkibocsátás szempontjából; mivel emellett segíti a túlterhelt közúti hálózatok tehermentesítését, és alternatívát kínál a közúti infrastruktúra sűrűn lakott területeken történő bővítése helyett;
- M. mivel a folyami üdülőhajóknak, kirándulóhajóknak, kompoknak, vízi taxiknak és vízi transzferjáratoknak fontos szerep jut az európai idegenforgalomban, és ezeknek tisztább lehetőséget kell kínálniuk az idegenforgalom és a tömegközlekedés számára a hozzáférhető és hajózható folyókkal, csatornákkal és tavakkal rendelkező régiókban és városokban, ami egyúttal fenntarthatóbbá és hatékonyabbá tenné a városi mobilitást; mivel a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiának ezt figyelembe kell vennie;
- N. mivel a vasúttal együtt a belvízi áruszállítás kulcsszerepet fog játszani a zöld megállapodás célkitűzéseinek elérésében az áruszállítást érintő modális váltás tekintetében; mivel a két szállítási módot az ellátási láncokban általánosan alkalmazni kell és hozzáférhetőbbé kell tenni;

- O. mivel a belvízi közlekedés fontos szerepet játszhat a tengeri szállítás szempontjából a digitalizáció fokozása és a kibocsátásmentes hajtóműmegoldások – például a villamosítás és a hidrogén – széles választékának megteremtése szempontjából;
- P. mivel a hidrogénüzemű hajók tanúsítványának megszerzésére irányuló eljárások még mindig nagyon hosszadalmasak; mivel ráadásul egy sor teljesen azonos műszaki jellemzőkkel rendelkező hidrogénüzemű hajó esetében minden egyes hajóra külön-külön kell kérelmet benyújtani; mivel az effajta adminisztratív teher eltántorítja a magánberuházásokat, és ezáltal hátráltatja a technológiai fejlődést és a költséghatékonyság javítását;
- Q. mivel az energetikai átmenet a belvízi hajózási ágazat számára is kihívást jelent annak ellenére, hogy a belvízi közlekedés az egyik leginkább környezetbarát közlekedési mód; mivel a vállalkozók szerepét a teljes ellátási láncban fontos figyelembe venni annak érdekében, hogy javuljon a belvízi hajózási ágazatban a fenntartható beruházások üzleti megalapozottsága;
- R. mivel a hajók környezeti teljesítményének további javítása érdekében korszerűsíteni kell a belvízi hajóflottát és hozzá kell igazítani a műszaki fejlődéshez; mivel a kibocsátásmentes technológiák egyelőre nem életképesek a belvízi hajózási ágazatban a műszaki kiforratlanság, valamint az infrastruktúra hiánya és a nem versenyképes árak miatt;
- S. mivel a belvízi hajózási ágazat a Covid19-világjárvány idején is biztosította az alapvető áruk folyamatos elosztását, sőt egyes részeiben még csúcsgérgalmat is tapasztaltak, bizonyítva ezzel rugalmasságát és rezilienciáját;

Modális váltás az áru fuvarozásban: közút helyett belvízi utakon

1. felhívja a Bizottságot, hogy ragadja magához a zöld, hatékony és digitális vezető szerepet, és építsen a meglévő programokra, például a NAIADES-re, amelynek abban kell támogatnia és ösztönöznie a vízi közlekedési ágazat, valamint más közlekedési módok, különösen a vasúti ágazatot valamennyi szereplőjét, hogy működjenek együtt a fenntartható és szociális jövő érdekében, miközben támogatják a vállalkozásokat, a munkavállalók védelmét és az ágazat egészének versenyképességét; hangsúlyozza, hogy a belvízi utak kiváló szállítási módot kínálnak a körforgásos gazdaság új piacaiból származó áruk számára, és hogy a közlekedés-, a környezetvédelmi és az iparpolitika összehangolása kulcsfontosságú e lehetőségek megragadásához;
2. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy jobban vegyék figyelembe azt a tényt, hogy a belvízi hajózási ágazatban működő vállalkozások gyakran családok, gyermekekkel a fedélzeten, és a vízi útvonalak mentén ruháznak be megfelelő és szabályos létesítményekbe annak érdekében, hogy a megfelelő életkörülmények biztosítottak legyenek útközben;
3. kéri a Bizottságot, hogy terjesszen elő javaslatokat a következő NAIADES cselekvési programmal összhangban lévő irányítási és szabályozási keretre vonatkozóan, biztosítva az uniós szintű harmonizációt és szabványosítást a hajózhatóság minősége, a hajók és a személyzet szakképesítése tekintetében; rámutat, hogy e keretnek meg kell könnyítenie a beruházások és a cselekvési programok összehangolását, valamint a belvízi közlekedés fejlesztésében részt vevő különböző szervek – köztük a tagállami

közigazgatási szervek, az uniós ügynökségek, a TEN-T koordinátorok, a folyami bizottságok és a szabványosítási bizottságok – közötti együttműködést; kiemeli, hogy a NAIADES III cselekvési programon keresztül lehetőség van feltérképezni az áruszállításban a belvízi hajózás felé történő modális váltás lehetőségét; kiemeli, hogy ez a modális váltás, valamint az ipari és a közlekedési politikák közötti jobb koordináció elősegítené a zöld megállapodás célkitűzéseinek elérését, ami szinte az összes iparágat fenntartható és körforgásos átalakulásra készítetné;

4. üdvözi a Bizottságnak a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában megfogalmazott azon szándékát, hogy több áru kerüljön át közútról belvízi és rövid távú tengeri szállításra, ideértve a regionális, városi és városok közötti áru fuvarozást; hangsúlyozza ugyanakkor, hogy a belvízi közlekedésben jelentős kiaknázatlan lehetőségek és bővítési potenciál rejlik; felhívja ezért a Bizottságot, hogy rendszeresen értékelje és növelje a belvízi közlekedést érintő modális váltás céljaival kapcsolatos törekvéseit, és használja ki az ágazat előnyeit; felszólítja továbbá a Bizottságot, hogy támogassa a belvízi közlekedési szolgáltatásoknak a multimodális logisztikai láncokba történő integrálásával kapcsolatos bevált gyakorlatok alkalmazását; hangsúlyozza, hogy beruházásokra van szükség az alakíthatóbb és innovatívabb hajótervezés és a meglévő belvízi hajóflotta környezetbarátabbá tétele terén, többek között a folyókhoz igazított hajók és más kiforrott, fenntartható megoldások kifejlesztése révén, hogy versenyképesebb és fenntarthatóbb alternatívát kínáljanak a közúti szállítással szemben;
5. hangsúlyozza, hogy a belvízi utak fizikai és digitális infrastruktúrájának – például zsilipművek, hidak és a digitális technológiák határokon átnyúló interoperábilis telepítése – bővítésébe, korszerűsítésébe és fejlesztésébe történő több és rendszeres beruházás kulcsfontosságú az ágazat versenyképességének fokozásához, meggyengülésének megelőzéséhez, hosszú távú teljesítményének, megbízhatóságának és kiszámíthatóságának határokon átnyúló javításához, a jó hajózhatóság lehetővé tételéhez és a modális váltás megkönnyítéséhez, figyelembe véve ugyanakkor a biológiai sokféleséggel kapcsolatos aggályokat és az alkalmazandó környezetvédelmi jogszabályokat, például a víz-keretirányelvet¹ és a természetvédelmi irányelveket²; kéri a Bizottságot, hogy könnyítse meg a bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét, különös tekintettel az állat- és növényvilág szükségleteinek az infrastrukturális projektek során történő figyelembevételére;
6. sürgeti a tagállamokat, hogy teljes mértékben tartsák tiszteletben a TEN-T belvízi törzshálózat 2030-ig történő teljes létrehozására vonatkozó kötelezettségüket, és felhívja a Bizottságot és a TEN-T koordinátorokat, hogy erősítsék meg az ezzel kapcsolatos felügyeletet; felhívja a tagállamokat, hogy szüntessék meg a hiányzó összeköttetéseket, orvosolják a szűk keresztmetszeteket, és mozdítsák elő a jó minőségű fizikai és digitális infrastruktúrát; különösen kiemeli, hogy növelni kell a belvízi kikötők megfelelő multimodális infrastruktúrájába és a belvízi kikötők hinterland-összeköttetéseibe – például a zökkenőmentes vasúti összeköttetésekbe és terminálokba – történő beruházásokat, és növelni kell a tárolókapacitásokat az európai multimodális szállítás versenyképessé tétele és az ellátási lánc teljesítményének javítása érdekében;

¹ HL L 327., 2000.12.22., 1. o.

² Az élőhelyvédelmi irányelv (HL L 206., 1992.7.22., 7. o.) és a madárvédelmi irányelv (HL L 20., 2010.1.26., 7. o.).

7. úgy véli, hogy – a belvízi közlekedés megerősítése érdekében – kétrétegű hálózati megközelítést kell bevezetni, kiegészítve a meglévő belvízi törzshálózatot a belvízi utak átfogó hálózatával; rámutat, hogy az átfogó hálózat szempontjából figyelembe kellene venni a tengeri kikötőkhöz kapcsolódó olyan hajózható vízi utakat, amelyek nem rendelkeznek IV. osztályú státusszal, de képesek csökkenteni a negatív környezeti externáliákat, többek között a közúti torlódásokat ; hangsúlyozza ezért, hogy a TEN-T hálózatot ki kell terjeszteni, beillesztve az új belvízi útszakaszokat a törzshálózatba és az átfogó hálózatba, hogy új multimodális közlekedési csomópontok jöhessenek létre;
8. fontosnak tartja annak felismerését, hogy a kisebb vízi utak kihasználatlan lehetőségeket rejtenek a közúti közlekedéssel való közvetlen verseny fokozása szempontjából, részletes, átfogó és sűrű hálózatot biztosítva, amelyet naprakész és hajózható állapotban tartanak; kéri a Bizottságot, hogy ne csak a nagy vízi utakra fordítson figyelmet, hanem a kisebb vízi utakat is vonja be a digitális átállásba;
9. hangsúlyozza az összekötő vízi utak és csatornák rendbehozatalában rejlő jelentős lehetőségeket, különösen azokban a régiókban, ahol évtizedek óta nem ruháztak be kellőképpen a belvízi utak infrastruktúrájába;
10. annak biztosítására kéri a tagállamokat, hogy az új hajózási projektek és karbantartási intézkedések multidiszciplináris tervezési folyamatába vonják be az összes érdekelt felet, hogy közösen elfogadott megoldások szülessenek, összhangban az uniós jogszabályokkal;
11. megjegyzi, hogy a vízi közlekedésnek hatékonyabb, megbízhatóbb, biztonságosabb és az éghajlatváltozás hatásaival szemben reziliens infrastrukturális hálózatra van szüksége az árvizek és az alacsony vízszint jelentette problémákkal való jobb megbirkózás érdekében, hiszen ezek a problémák az éghajlatváltozás hatásai miatt csak fokozódni fognak; sajnálattal állapítja meg, hogy a belvízi hajózási ágazatot az áradások és az alacsony vízszint miatt érintő problémákat nem vették megfelelően figyelembe, a hajózhatóság biztosítása pedig alapvető; ezért hangsúlyozza, hogy olyan koherens intézkedésekre van szükség, mint a flotta – többek között a hajótípusok, a flotta mennyisége és a tartalékkapacitás – átalakítása, a hajók tervezésének optimalizálása, a belvízi hajók sokféleségének felmérése, az infrastruktúra jobb kezelése és fejlesztése, a vízállással kapcsolatos pontosabb tájékoztatás és előrejelzés, a vasúttal való együttműködés alacsony vízállás idején, időbérleti szerződés kötése az alacsony vízállás idején közlekedni képes hajókkal, a digitális eszközök alkalmazása és a kikötők tárolási kapacitásának növelése; kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki cselekvési terveket az alacsony vízállás elleni küzdelemre, és hangsúlyozza hogy e célból koordinációra van szükség;
12. kiemeli az úradatok és űrszolgáltatások használatának fontosságát a belvízi közlekedési szolgáltatások szempontjából, a biztonságosabb, fenntarthatóbb, hatékonyabb és versenyképesebb ágazat biztosítása érdekében; úgy véli, hogy különösen a Galileo rendszer, a Kopernikusz program új szolgáltatásait és az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatást (EGNOS) kell bevonni az intelligens közlekedési

rendszerekről szóló irányelv¹ felülvizsgálatába és más intelligens mobilitási jogalkotási kezdeményezésekbe;

A belvízi közlekedés környezetbarátabbá tétele

13. kiemeli annak fontosságát, hogy az energetikai átmenetet költséghatékony és hozzáférhető módon kezeljék, elismerve ugyanakkor a hajótípusok sokféleségét, a tiszta alternatív üzemanyagok heterogén szerkezete, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája és a hajók meghajtási módszerei rendelkezésre állásának és bevezetésének felgyorsítása révén, hálózati megközelítést alkalmazva és a technológiasemlegesség elvével összhangban; elismeri továbbá a belvízi hajózásból származó kibocsátások csökkentésére szolgáló valamennyi könnyen alkalmazható megoldás alkalmazását, beleértve az áthidaló üzemanyagokat és az átmeneti rendszereket; ismételten hangsúlyozza, hogy a belvízi hajózás energetikai átalakulása kulcsfontosságú a 2050-re klímasemlegessé válás menetrendjének betartásához;
14. rámutat arra, hogy hiányoznak a piacérett klímasemleges megoldások, és ezért a hatóságokat fel kell jogosítani kapacitásépítési finanszírozásra annak érdekében, hogy segítsék az ágazatot a finanszírozáshoz való hozzáférésben, és támogassák a klímasemlegesség felé vezető úton; kiemeli az éghajlatra és a környezetre gyakorolt hatást jelentősen csökkentő üzemanyagokkal és technológiákkal kapcsolatos kutatási és fejlesztési projektek további ösztönzésének fontosságát a flották gyors fejlesztése, valamint ellátási láncok és méretgazdaságosság létrehozása érdekében; elismeri, hogy a belvízi hajózási ágazat a tengeri hajózási ágazatra továbbgyűrűző kedvező hatások kísérleti terepeként és katalizátoraként működhet; ezért arra kéri a Bizottságot, hogy dolgozzon ki reális ütemtervet, amely alapján – a karbonszegény belvízi hajózási ágazat megvalósítása érdekében és a versenyképesség, a megbízhatóság és a biztonság megőrzése mellett – tovább csökkenthető a szennyezőanyag- és üvegházhatásúgáz-kibocsátás;
15. hangsúlyozza, hogy a belvízi utaknak különleges szerepet kell játszaniuk az Unió hidrogénstratégiájában, mind a belvízi közlekedés tiszta üzemanyaggal való ellátása, mind pedig a belvízi utak és kikötők döntő fontossága miatt a hidrogén uniós közlekedési hálózatokon és ipari klasztereken belüli tiszta és hatékony elosztása szempontjából;
16. kiemeli, hogy az éghajlatra és a környezetre gyakorolt hatást jelentősen csökkentő alternatíváknak széles körben elérhetővé, megfizethetőbbé és pénzügyileg vonzóvá kell válniuk a hagyományos meghajtási módokkal szemben; hangsúlyozza, hogy fel kell gyorsítani ezen alternatívák elterjedését például az üzemanyagok életciklus-elemzését magában foglaló hatásvizsgálaton alapuló és az Unió fenntarthatósági kritériumaival összhangban lévő reális részarány biztosítása, valamint szabályozási stabilitás és pénzügyi támogatás révén, beleértve a tagállamok által nyújtott adókedvezményeket is; úgy véli továbbá, hogy a tagállamok számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a part menti villamos energia és egyéb fenntartható megoldások használata esetén csökkenő mértékű vagy nulla százalékos adókulcsot állapítsanak meg; felhívja továbbá

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

a Bizottságot, hogy támogassa és jelentősen ösztönözze a fenntartható alternatív üzemanyagok és technológiák elterjedését célzó, megfelelő pénzügyi eszközök használatát;

17. felhívja a Bizottságot, hogy a belvízi közlekedés tekintetében vizsgálja meg egy olyan uniós kibocsátás-címkézési rendszer kialakításának lehetőségét, amely könnyen hozzáférhető információkat nyújt a hajók energiahatékonyságáról, előmozdítja az energiahatékonyságot, és stabil környezetet teremt a beruházási döntések számára, aminek a fuvaroztatók számára életképes üzleti modellt és a beruházások megtérülését kell eredményeznie; kiemeli, hogy e rendszernek a kibocsátás hatékony csökkentésére kell törekednie, valamint segítséget kell nyújtani az ágazat számára azáltal, hogy a kibocsátási teljesítmények alapján jobb hozzáférést biztosít a finanszírozáshoz, a hitelekhez és a garanciákhoz, javítja a kibocsátás nyomom követését, előnyöket teremt azáltal, hogy a kikötői hatóságokat a kikötői infrastruktúradíjak differenciálására ösztönzi, valamint végső soron növeli az ágazat egészének vonzerejét; kéri a Bizottságot, hogy a hajótulajdonosok döntéshozatalának támogatása érdekében a belvízi és rövid távú tengeri közlekedésben használt hajókat illetően dolgozzon ki gyakorlati útmutatót és eszköztárat a fenntartható üzemanyagokkal és technológiákkal kapcsolatos lehetőségekről; kiemeli, hogy ennek során a belvízi és rövid távú tengeri közlekedésben használt hajótípusokra kellene összpontosítani, mivel azok hasonló műszaki jellemzőkkel rendelkeznek;
18. rámutat, hogy a hajók moduláris szerkezetű építése rugalmasságot, kiszámíthatóságot és költségmegtakarítást eredményez; hangsúlyozza e tekintetben, hogy a szabványosított hajóalkatrészek, -kialakítás és -fejlesztés jó alapot teremt, amely különböző módokon használható (intermodalitás), továbbá megkönnyíti a fenntarthatóbb meghajtórendszerek utólagos felszerelését, amint azok megjelennek a piacon; kiemeli, hogy a környezeti előnyök mellett a moduláris szerkezetű építés a kiszámítható termelési és építési folyamatnak köszönhetően költségmegtakarításhoz és a kockázatok csökkentéséhez is hozzájárulhat, ezért ösztönözni és népszerűsíteni kell;
19. úgy véli, hogy éghajlati céljainkat szem előtt tartva a hajózási ágazat képes fenntarthatóbb és időtálló közlekedést kínálni; hangsúlyozza, hogy a Bizottságnak és a tagállami hatóságoknak összekötő és koordináló szerepet kell betölteniük ebben a fejlődési szakaszban, és együtt kell működniük az összes érdekelt féllel, köztük a belvízi utak használóival és a hajógyártási ágazattal; ösztönzi a tagállamokat, hogy a cserélhető akkumulátortartályokhoz hasonló innovatív megoldásokat alkalmazó kísérleti projekteket hajtsanak végre; ezzel összefüggésben hangsúlyozza, hogy égető szükség van az innováció támogatására, uniós finanszírozási tervre, valamint az alternatív üzemanyagokkal való hajózás tanúsításának és engedélyezésének megkönnyítésére;
20. kiemeli e tekintetben a kikötők és az itt található, hajók építésére, átalakítására és utólagos átalakítására szakosodott hajógyárak energetikai átmenetben betöltött fontos szerepét; ezért kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy szánjanak megfelelő finanszírozást és beruházásokat a kikötők kielégítő kapacitásának és megfelelő infrastruktúrájának biztosítására, hogy megkönnyítsék a flotta megújítását és a hajózási ágazat energetikai átmenetét; hangsúlyozza továbbá, hogy a hajóknál használható alternatív energiaforrások fejlesztéséhez megfelelő szárazföldi villamosenergia-ellátási és üzemanyag-töltő infrastruktúrára van szükség;

21. kiemeli, hogy a flották környezetbaráttá tételének nemcsak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás kezelésére kell összpontosítania, hanem a folyók szennyezésének csökkentésére is törekednie kell; ezért kiemeli a kikötői hulladéklerakó létesítmények biztosításának, valamint az innovatív, lerakódásgátló festékek és a fejlett hajótest-karbantartási technológiák, például víz alatti drónok) használata előmozdításának fontosságát; kéri a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot a vízgyűjtők szennyezésének nyomon követésére vonatkozó irányítási keretre, amely megkönnyíti az európai és tagállami intézkedések, beruházások és cselekvési programok összehangolását;
22. hangsúlyozza a helyes és átfogó vízkészlet-gazdálkodás biztosításának fontosságát, amely magában foglalja a hidraulikus rendszer kezelését, a vízenergia fejlesztésének előmozdítását, a víz különböző felhasználási módjainak biztosítását és a biológiai sokféleség megőrzését; ezért hangsúlyozza, hogy a vízgazdálkodásban a közlekedési, az energia-, a mezőgazdasági, az ipari és a környezetvédelmi ágazat szereplőinek is részt kell venniük;

Digitalizáció és autonóm hajózás

23. megállapítja, hogy a széles körű digitalizáció és adatgyűjtés hozzájárulhat a tisztább környezethez, a fedélzeti biztonság javításához, és hatékonyabb útvonaltervezést, a kikötői torlódások csökkentését, valamint a hajók, a kikötők és az infrastruktúra közötti jobb kommunikációt és információcserét eredményez; rámutat arra, hogy a digitalizáció jelentős előnyökkel járhat a biztonság és az energiahatékonyság szempontjából a belvízi hajózási ágazatra vonatkozó adatok gyűjtése és elemzése tekintetében, hozzájárulva a kibocsátások további csökkentéséhez; szorgalmazza a belvízi hajózási ágazatban a digitális és automatizált technológiák fejlesztésére és alkalmazására vonatkozó stratégia kidolgozását, amelynek fel kellene vázolnia egyrészt a különböző közlekedési módok közötti és határokon átívelő interoperábilis szabványokat, másrészt a szükséges kutatási intézkedéseket és finanszírozást, ideértve a Horizont Európa keretében, célzott pályázati felhívásokon keresztül nyújtott finanszírozást is; hangsúlyozza e tekintetben, hogy a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottságban (CESNI) korszerűsíteni kell műszaki szabványokat és tovább kell harmonizálni a folyami információs szolgáltatásokat (RIS), ami egyszerűsítene a belvízi hajózás szabályozásához kapcsolódó eljárásokat, megoldaná a műszaki szabványok eltérő értelmezéséből és az összehasonlítható adatok hiányából eredő problémákat, és lehetővé tenné az innovatív megoldások gyors fejlesztését és bevezetését; hangsúlyozza, hogy elő kell készíteni a közlekedési módok közötti interoperábilis adatcserére vonatkozó közös keretet;
24. kéri a Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb biztosítsa az elektronikus személyzeti és hajódokumentumok harmonizált digitális használatát és elfogadását az egész Unióban, ami erősíteni fogja a szociális és foglalkoztatási feltételek monitorozását, javítani fogja a belvízi közlekedés hatékonyságát és vonzerejét, valamint a más közlekedési módokkal való zavartalan együttműködését és integrációját, továbbá a teljes logisztikai láncon keresztül növeli az adatcsererendszerek interoperabilitását; hangsúlyozza, hogy jelentős biztonsági kockázatot jelenthet, ha nem biztosítanak kellő pihenőidőt a fedélzeten dolgozók számára; ezért kiemeli, hogy alapvetően fontos biztosítani a fedélzeten dolgozók munka- és pihenőidejére vonatkozó adatok kiolvasására, tárolására és előállítására szolgáló megbízható, valós idejű, digitális ellenőrzési kapacitást;

25. hangsúlyozza, hogy mihamarabb végre kell hajtani az elektronikus áruszállítási információkról (eFTI) szóló rendeletet¹, amely lehetővé teszi a fuvarozók számára, hogy gyorsan, egyszerűen és digitális formában osszák meg az információkat a végrehajtó hatóságokkal;
26. megjegyzi, hogy az adatintegráció és -harmonizáció az eszközkezelés fontos eszközei, erősítik a belvízi közlekedés megbízhatóságát, és növelik az ellátási láncokon belüli használatát; megjegyzi, hogy az adatokat össze kell kapcsolni az intelligens infrastruktúrával, hogy a multimodalitás megkönnyítése és a szinkromodális rendszerek elősegítése érdekében lehetővé tegyék a hatékony tervezést és a más közlekedési módokkal való kommunikációt; megjegyzi, hogy az integrált adatplatformokban rejlő lehetőségek fokozhatják az átláthatóságot, például a követés és az ellenőrzés terén, valamint a hatékonyságot, például az útvonaltervezés és az eszközkezelésterén;
27. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelv² felülvizsgálatára irányuló javaslat, valamint a hatékonyabb logisztikai tervezéshez és a fizikai infrastruktúra hatékonyabb használatát szolgáló egyéb intézkedések előkészítése során az érintett érdekelt felekkel együttműködésben adatokat gyűjtsenek az európai logisztikai rendszerről; kéri továbbá a Bizottságot, hogy készítsen intermodális áttekintést az Európába érkező áruk és konténerek áramlásáról, valamint az áruk végső rendeltetési helyéig vezető útvonalokról, mivel ez segíthet az eredményes modális váltásra irányuló szakpolitika kidolgozásában; úgy véli, hogy a modális váltás ösztönzését prioritásként kell kezelni, mivel a szállítókonténereket jelenleg nem mindig szállítják hatékonyan a tengeri kikötőből a hinterland felé, ami magasabb költségeket és hosszabb utazási időt eredményez; kéri a Bizottságot, hogy az optimális tervezés és kezelés érdekében értékelje az algoritmusok és a mesterséges intelligencia felhasználásának hozzáadott értékét a konténerek hinterlandi szállításában;
28. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy összekapcsolják a meglévő digitális közlekedéspolitikai kereteket, és biztosítsák, hogy a multimodális közlekedési adatok egyetlen hozzáférési ponton keresztül elérhetők legyenek a vízi áruszállítás hatékonyságának növelése és az adatok más közlekedési módokkal való interoperabilitásának biztosítása érdekében; e tekintetben felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki uniós cselekvési tervet a multimodális közlekedés digitális infrastruktúrájára vonatkozóan, amely terv lehetővé teszi az adatok megosztását és az interoperabilitást, azzal a céllal, hogy legkésőbb 2035-ig létrejöjjön egy szinkromodális, összekapcsolt és automatizált közlekedési rendszer; úgy véli, hogy külön e célt szolgáló irányítási struktúrára van szükség, hogy a legkorszerűbb technológiák és innovációk alkalmazása érdekében folyamatos és rendszeres nyomon követést, értékelést és fejlesztést lehessen végezni;
29. rámutat, hogy ösztönzőkre van szükség a multimodális digitális kikötői platformok fejlesztéséhez; szorgalmazza e tekintetben egy európai hozzáadott értéket képviselő projekt létrehozását a TEN-T belvízi folyosók hajózhatósága és multimodális összekapcsolása érdekében;
30. hangsúlyozza, hogy a belvízi közlekedésben nagy lehetőségek rejlenek az autonóm vízi utazás szempontjából, és kiemeli, hogy a nagyobb fokú automatizálás közelebb hozza

¹ HL L 249., 2020.7.31., 33. o.

² HL L 368., 1992.12.17., 38. o.

az európai szinkromodális közlekedés megvalósítását; kéri a Bizottságot, hogy hatásvizsgálat és az összes érintett érdekelt féllel folytatott széles körű konzultáció alapján mérlegelje az összes kapcsolódó jogszabály szükséges felülvizsgálatát az autonóm hajózás elterjedésének elősegítése érdekében, különös tekintettel a hajószemélyzet vészhelyzetben vagy rendszerhiba esetén fennálló felelősségére, a károk esetén felmerülő felelősségi kérdések és általában véve az autonóm hajókkal kapcsolatos biztonsági szempontok tisztázására az uniós szintű, bizonyos mértékű harmonizáció és a technológia elterjedésének növelése érdekében; ezért kitarthat emellett, hogy szükség van az intelligens és autonóm belvízi közlekedési rendszerek európai ütemtervének létrehozására, amely támogatja a jövőorientált jogalkotást, a kutatást, a kísérleti projekteket, a helyszíni laboratóriumokat, valamint az autonóm hajók, az intelligens kikötők és a digitális interoperabilitás intelligens közlekedési rendszereken alapuló fejlesztését és sikeres megvalósítását, továbbá biztosítja a hajók távvezérlésének és a távoli zsilipirányítás bevezetését; e tekintetben hangsúlyozza, hogy intelligens infrastruktúrára van szükség, valamint biztosítani kell a legénység szükséges képzését, továbbképzését és átképzését, amit az InvestEU program „Szociális beruházások és készségfejlesztés” keretén belül lehetne támogatni; ezzel összefüggésben kiemeli, hogy a CESNI hajószemélyzetre, hajókra és információs technológiára vonatkozó szabványai értékes hozzájárulást jelentenek; felhívja a Bizottságot, hogy tekintszen prioritásként a belvízi közlekedés digitalizálására, harmonizációjára és a gyors eredményt hozó megoldásokra (papírmentes információcsere) az autonóm ágazat alapjainak lefektetése érdekében;

31. kiemeli, hogy a biztonságos és zavartalan autonóm hajózáshoz a hajók antennájának helyzetére vonatkozó információkon túlmenő információk szabványosított megosztására van szükség, például a hajók helyzetére, a hajótest körvonalára, valamint a vízi utak megváltoztatására vonatkozó információkra az autonóm műveletek irányítása, az ugyanazon a hajóúton közlekedő hajók közötti esetleges ütközések elkerülése, valamint a hajóparancsnokok számára a hajóutakra vonatkozó legfrissebb információk biztosítása érdekében; kiemeli az új technológiai megoldásokban rejlő lehetőségeket a belvízi közlekedés elősegítése szempontjából, valamint e tekintetben az uniós üreszközök – a Galileo, az EGNOS és a Kopernikusz – hasznos hozzájárulására;

Időtálló kikötők: Energia- és körforgásos elosztóközpontok

32. hangsúlyozza a belvízi kikötők mint stratégiai, multimodális csomópontok szerepét a logisztikai rendszerben; hangsúlyozza ezért, hogy a belvízi kikötőknek és a tengeri kikötőknek hatékony hinterland-összeköttetésekkel kell rendelkezniük, elsősorban a vasúti infrastruktúrákkal, valamint átrakodó létesítményeket is magukban kell foglalniuk, a TEN-T törzs- és átfogó hálózatokkal való összeköttetésre összpontosítva – amennyiben lehetséges; támogatja a tengeri és belvízi kikötők együttműködésének erősítését és ezek klaszterekbe való tömörülését;
33. hangsúlyozza, hogy a tengeri kikötők fontos szerepet játszanak a belvízi közlekedésre való modális váltás lehetővé tételében; megjegyzi, hogy a belvízi áruszállítás összekapcsolásának javítása hatékonyabb belvízi közlekedést tesz lehetővé a tengeri kikötőkbe, illetve a tengeri kikötőkből; kiemeli, hogy a különböző tengeri és belvízi kikötők, valamint a logisztikai lánc valamennyi szereplője közötti szoros együttműködés – például a fenntarthatóság területén – további lehetőségeket teremt a költség- és működési hatékonyság javítására, és előnyös a regionális fejlesztés és foglalkoztatás szempontjából;

34. annak biztosítására kéri a Bizottságot, hogy a belvízi kikötők esetében tartsák fenn a meglévő vasúti összeköttetéseket, valamint a tagállamok – a belvízi utak és a vasút közötti intermodális szállítási forgalom biztosítása érdekében – prioritásként kezeljék a vasúti árufuvarozási hálózatuk korszerűsítését;
35. kiemeli, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése során figyelembe kell venni a kikötők potenciális keresletét és piaci jellemzőit, a klímasemleges belvízi közlekedési ágazat felé vezető lehetséges utak elgondolásakor; hangsúlyozza ezért, hogy a TEN-T felülvizsgálata és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelv révén a multimodális és ipari használatra szánt alternatív üzemanyagok európai bevezetésére vonatkozó stratégiának olyan hálózati megközelítést kell követnie, amely a kikötők és hinterlandjuk, valamint – szükség esetén – a vízi útvonalak menti potenciális piaci keresleti jellemzőin alapuló hatékonyan megtervezett infrastruktúrát eredményez, a technológiasemlegesség elvével összhangban; hangsúlyozza továbbá a rugalmas infrastruktúra-rendszerben rejlő lehetőségeket, például a mobil áramfejlesztők kihasználását, és felhívja a Bizottságot, hogy értékelje a rugalmas üzemanyag-elosztási és -ellátási megoldásokat, például a hajók bérleti rendszereit;
36. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy erősítsék meg a belvízi közlekedési infrastruktúra és a transzeurópai energiahálózatok közötti szinergiákat, ami elősegíti a belvízi hajózás energetikai átalakulását, és támogatja a kikötők mint energia-elosztóközpontok fejlesztését; hangsúlyozza e tekintetben, hogy a szárazföldi villamosenergia-ellátás használatának megkönnyítése érdekében a belvízi közlekedési infrastruktúrát jobban integrálni kell az európai energiahálózatba; hangsúlyozza ezenfelül az alternatív üzemanyagok szállítása szempontjából a belvízi utakban rejlő lehetőségeket is; hangsúlyozza annak szükségességét, hogy az európai belvízi kikötőkben elektromos infrastruktúrát építsenek ki az elektromos meghajtású hajók jövőbeli ellátása, a kikötőhely létesítményeinek és berendezéseinek fejlesztése és korszerűsítése, valamint a kikötőkben és a környező területeken az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a légszennyezés csökkentése érdekében, a kikötőhelyi szennyezésmentesség célkitűzésével összhangban;
37. hangsúlyozza, hogy fontos foglalkozni a kikötőn belüli gördülékenységgel, és e célból biztosítani kell, hogy a belvízi hajók számára elegendő kikötőhely és várakozási terület álljon rendelkezésre;
38. kiemeli a belvízi utakban rejlő lehetőségeket a veszélyes áruk és hulladékok szállítása szempontjából, ami megfelelő és biztonságos infrastruktúrába és hajókba történő beruházásokat, valamint képzett munkaerőt igényel; kiemeli a kikötőknek a körforgásos gazdaságban betöltendő ígéretes szerepét, valamint a belvízi utaknak az új körforgásos piacokról származó áruk szállítására vonatkozó különleges potenciálját; felhívja ezért a Bizottságot, hogy alakítson ki szorosabb kapcsolatot a körforgásos gazdaság és a belvízi közlekedésre vonatkozó szakpolitikák között; felhívja továbbá a Bizottságot, hogy dolgozzon ki intézkedéseket a körforgásos gazdaság kikötői tevékenységeinek támogatására, és mozdítsa elő az életciklus-értékelés koncepcióját azzal a céllal, hogy párbeszédet kezdeményezzen, és ösztönözze a belvízi kikötőket többek között a vízre, az energiára, a hulladéokra, az építési területekre, a területrendezésre és a városi zöld területekre vonatkozó integrált gazdálkodási rendszerek kidolgozására annak érdekében, hogy kiaknázzák annak lehetőségét, hogy körforgásos és tisztaenergia-elosztóközpontokká váljanak;

Oktatás és képzés, munkafeltételek, kutatás és innováció

39. hangsúlyozza, hogy a zöld és digitális készségek fejlesztésére, valamint a nyelvi akadályok leküzdésére összpontosítva korszerűsíteni kell a belvízi hajózással kapcsolatos oktatást és képzést, ezáltal vonzó munkahelyeket teremtve a fiatalok és a nők számára, figyelmet fordítva különösen a szigorú és összehangolt szociális és biztonsági előírásokra és szakképesítési szintekre; támogatja e tekintetben a CESNI-szabványok továbbfejlesztését annak érdekében, hogy a belvízi hajók személyzete rendelkezzen a szükséges készségekkel; hangsúlyozza, hogy a legénység valamennyi tagja számára kötelező, folyamatos és rendszeres képzési programokat, többek között nemzetközi csereprogramokat, kell biztosítani, a továbbképzés és az átképzés, valamint az ágazat optimális munkavállalói mobilitásának és biztonságának előmozdítása érdekében; hangsúlyozza, hogy a balesetmentesség elvével összhangban lévő biztonsági és egészségvédelmi előírásokra van szükség; kéri továbbá a tagállamokat, hogy 2022. január 17-ig megfelelően hajtsák végre a belvízi hajózásban szükséges szakmai képesítések tagállamok általi elismeréséről szóló (EU) 2017/2397 irányelvet;
40. hangsúlyozza a jó munkafeltételek és a tisztességes bérek biztosításának fontosságát a belvízi közlekedésben; kéri a tagállamokat, hogy a fedélzeten tartózkodó minden munkavállaló számára biztosítsanak megfelelő szociális védelmet, összhangban az uniós szociális jogszabályokkal; hangsúlyozza, hogy a belvízi hajózási ágazatban egyértelmű munkaügyi és szociális biztonsági jogszabályokra van szükség; hangsúlyozza, hogy biztosítani kell a szociális védelmet és a hajószemélyzet európai és harmadik országbeli tagjainak jogait;
41. rámutat a különböző kutatási és innovációs kezdeményezések és intézmények közötti további együttműködés és szinergiák fontosságára a tudás, az adatok, a know-how és a bevált gyakorlatok megosztása, valamint a folyamatban lévő projektek áttekintésének nyilvános platformon való elérhetővé tétele révén;
42. hangsúlyozza, hogy ösztönözni kell az innovatív belvízi hajók és az azokhoz kapcsolódó kikötői infrastruktúra fejlesztését célzó projekteket a Horizont Európa programon belül létrehozott, a kibocsátásmentes vízi közlekedésre irányuló partnerség keretében;

Uniós finanszírozási terv

I. Finanszírozási lehetőségek meglévő uniós finanszírozási eszközökön keresztül

43. hangsúlyozza a meglévő uniós finanszírozási eszközök – például az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF), a Horizont Európa, az európai strukturális és beruházási alapok, köztük a Kohéziós Alap, valamint a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz – felhasználásának lehetőségeit az európai belvízi közlekedési ágazat környezetbarátabbá tételére és digitalizálására; hangsúlyozza, hogy ezeket az eszközöket mozgósítani kell a következők érdekében: a TEN-T törzshálózatának és átfogó hálózatának teljes befejezése, a hajók fenntartható alternatív üzemanyagai és alternatív meghajtórendszerei és az ehhez szükséges infrastruktúra fejlesztésére és bevezetésére irányuló beruházások finanszírozása, a közlekedés, az energia, az éghajlatváltozás mérséklése és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, valamint a digitalizáció közötti intelligens szinergiák lehetővé tétele, valamint a belvízi utak korszerűsítésének és rezilienciájának biztosítása; hangsúlyozza azonban, hogy ezek a

finanszírozási eszközök nem mindig alkalmasak a kkv-k, családi vállalkozások és egyéb mikrovállalkozások számára, mert a kisebb projektek esetében fennáll annak kockázata, hogy nem minősülnek támogathatónak; hangsúlyozza továbbá, hogy egyértelművé kell tenni a fenntartható finanszírozást és a belvízi hajózásba történő magánberuházásokat;

44. emlékeztet rá, hogy a kibocsátásmentesség felé vezető energetikai átalakulás technológiai és pénzügyi kihívást jelent a belvízi hajózási ágazat számára, és megfelelő támogatást igényel; e tekintetben úgy véli, hogy a tagállamoknak a belvízi hajózás számára egyedülálló finanszírozási lehetőséget jelentő Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközt kell kiaknázniuk, a gazdaság helyreállításának rövid távú hatásait ötvözve a célzott infrastrukturális és hajózási beruházások hosszú távú előnyeivel;
45. kéri a Bizottságot, hogy erősítse meg a belvízi közlekedésre és a NAIADES programre elkülönített belső erőforrásait, beleértve az emberi erőforrásokat is, összhangba hozva azokat a zöld megállapodás, a modális váltás, valamint a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia ezen ágazatra vonatkozó célkitűzéseivel;
46. hangsúlyozza továbbá, hogy a tengeri kikötőkben és azok környékén kiemelkedő jelentőséggel bírnak a belvízi közlekedési infrastruktúrába történő beruházások; hangsúlyozza, hogy szoros együttműködésre van szükség a logisztikai lánc minden érdekelt szereplője között;

II. Szükség van uniós belvízi hajózási alapra

47. hangsúlyozza, hogy a klímasemleges belvízi hajózási ágazat felé vezető út és a kívánt energetikai átalakulás megközelítőleg 10 milliárd EUR összegű finanszírozási hiányt eredményez¹, amelyet az ágazat egyedül nem tud fedezni; kiemeli továbbá, hogy a magánhajó-tulajdonosok számára nincs olyan üzleti érv, amely szerint olyan meghajtási technológiákba kellene beruházni, amelyek jelentősen csökkentik az éghajlatra és a környezetre gyakorolt hatást; hangsúlyozza az állami támogatások és a magánberuházások mozgósításának szükségességét e célból;
48. hangsúlyozza, hogy a belvízi hajózási ágazat főként kkv-kból, családi vállalkozásokból és kisebb kikötőkből áll, számukra nehéz költséges beruházásokat végrehajtani a zöld megállapodás céljainak való megfelelés érdekében; ezért úgy véli, hogy javítani kell a szükséges beruházások méretezhetőségét, jelentősen csökkenteni kell az adminisztratív terheket, és javítani kell a finanszírozáshoz való hozzáférést;
49. felhívja ezért a Bizottságot, hogy hozzon létre külön uniós belvízi hajózási alapot a fenntartható átállás érdekében, amely olyan egyablakos rendszert is magában foglal, ahol könnyű segítséget kérni, és amely lehetővé teszi a projektek egyetlen pályázatba való összevonását, növelve ezáltal a finanszírozás esélyeit; hangsúlyozza, hogy az alapnak európai és nemzeti finanszírozási eszközökből, valamint egyéb magán- és közberuházásokból származó további jelentős pénzügyi hozzájárulásokkal kell

¹ Hajótechnológia és Közlekedési Rendszerek Fejlesztési Központja (DST): „A kibocsátásmentes belvízi közlekedést szolgáló technológiák értékelése”, a Rajnai Hajózási Központi Bizottság „A kibocsátásmentes európai belvízi hajózási ágazathoz vezető energetikai átalakulás finanszírozása” című átfogó tanulmányának része, 2293. sz. jelentés, 95. o.

kiegészítenie az 546/2014/EU rendelet¹ alapján létrehozott meglévő tartalékalapokat a további ágazati beruházások előmozdítása, valamint a fenntartható átállás finanszírozása terén jelenleg fennálló beruházási hiány kezelése érdekében; hangsúlyozza, hogy ennek az alapnak biztosítania kell az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel, az eurpai strukturális és beruházási alapokkal, köztük a Kohéziós Alappal, valamint az Európai Beruházási Bank finanszírozási eszközeivel együttesen történő, vegyes finanszírozás lehetőségét is;

50. hangsúlyozza, hogy ennek a külön alapnak a hajóknak az energiahatékonyságuk javítását célzó utólagos átalakítására és felújítására, valamint az innovatív és energiatakarékos technológiákba és a kikötői infrastruktúrába – különösen az alternatív üzemanyagok bevezetésébe – irányuló beruházások támogatására kell összpontosítania, elősegítve így a zöld megállapodás célkitűzéseinek, a fenntartható újjáépítésnek és a fenntarthatóbb közlekedési rendszer egészének megvalósítását;
51. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg, hogy az alapba beépíthető-e egy új európai selejtezési rendszer és a flottamegújítás, kellően figyelembe véve az érintett hajók teljes életciklusra számított kibocsátását, a klímasemlegességre való gyors átállás elősegítése érdekében; hangsúlyozza, hogy foglalkozni kell a selejtezés feltételeivel, és kiemeli, hogy a körforgásos jelleg kulcsfontosságú;

III. Finanszírozás az Európai Beruházási Bank részéről

52. emlékeztet arra, hogy az Európai Beruházási Bank (EBB) vonzó tőkehitelhez nyújt finanszírozást, többek között a hajógyártási ágazat számára is; úgy véli azonban, hogy az EBB-finanszírozás megvalósítása és hatékonysága a hozzáférhetőségtől függ, ezért ragaszkodik a következőkhöz:
 - i. biztosítsák, hogy az EBB a hajózás ökologizálását célzó garanciaprogramja a kisebb tranzakciókra is vonatkozzon, ideértve a rugalmasabb hitelfeltételeket is, például azáltal, hogy figyelembe veszik a hajó üzemeltetésének átlagos élettartamát a megtérülési időszak alatt;
 - ii. biztosítsák, hogy az innovatív hajógyártási projektek megvalósításának és életképességének garantálása érdekében az EBB a hajógyártók számára szállítást előtti és utáni finanszírozást is nyújtson;
 - iii. kezeljék kiemelten a környezetbarát hajógyártással kapcsolatos kutatási és innovációs programok finanszírozását;
53. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy gondosan kövessék nyomon a nem uniós országok európai kikötőkbe irányuló beruházásait, mivel e kikötők – multimodális központokként, kulcsfontosságú energetikai csomópontokként és ipari klaszterekként – az európai stratégiai infrastruktúra részét képezik;

Személyszállítás, városi mobilitás, városi logisztika a vízen és idegenforgalom

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 546/2014/EU rendelete (2014. május 15.) a belvízi hajózás fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló 718/1999/EK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 163., 2014.5.29., 15. o.).

54. örömmel veszi tudomásul, hogy a Bizottság a közelmúltban értékelte a 2013. évi városi mobilitási csomagot¹; e tekintetben kiemeli, hogy a városi mobilitási csomag várt eredményei – nevezetesen a szén-dioxid és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentése, a közlekedési torlódások csökkentése és a közúti balesetek számának csökkentése a városi területeken – nem valósultak meg következetesen az Unióban; felhívja ezért a Bizottságot, hogy ösztönözze a tagállamokat és a városokat arra, hogy a fenntartható városi mobilitási terveikbe lehetőség szerint építsék be a vízi tömegközlekedést, városi logisztikát és helyi árueloszlást mint biztonságos, fenntartható és hatékony közlekedési módot, és fokozzák a városi mobilitással kapcsolatos adatgyűjtésüket; hangsúlyozza továbbá, hogy a vízi tömegközlekedési eszközöket be kell vonni a digitális mobilitási platformokba, például a mobilitási szolgáltatásba és az áruszállítási alkalmazásokba;
55. kiemeli a városi területek belvízi útjaiban rejlő kiaknázatlan lehetőségeket, amint azt a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia is bemutatja; hangsúlyozza, hogy a városi területek egyre zsúfoltabbá válnak, és az új közúti infrastruktúra építése nem mindig költséghatékony; felhívja a Bizottságot, hogy vegye fel a vízi közlekedést a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia azon célkitűzésébe, hogy jobban ki kell használni a városi belvízi utakat, és terjesszen elő konkrét javaslatokat a belvízi útjaink logisztikájának fellendítésére, és vegye számításba a teherszállító kerékpárokkal történő végpontra szállítást, előmozdítva ezáltal a modális váltást; e tekintetben felhívja a Bizottságot, hogy fokozza a vízi személyszállításra és áru fuvarozásra vonatkozó városi mobilitási adatok gyűjtését, és kiemeli a fenntartható városi logisztika terén a belvízi közlekedésben rejlő lehetőségeket az „utolsó kilométerek” tekintetében;
56. kiemeli, hogy a személyszállítás iránti keresletre vonatkozó 2019. évi adatok szerint az európai folyami üdülési célú hajózási ágazat, beleértve az egynapos utazásra alkalmas hajókat és a kompszolgáltatásokat, jó állapotban volt a Covid19-világjárvány előtt; megállapítja azonban, hogy az ágazat 2020 első felében szinte teljesen leállt a jelenleg is tartó egészségügyi helyzet miatt, amely negatív gazdasági hatással járt, és pénzügyi nehézségeket okozott a vállalatok számára, és továbbra is bizonytalan, hogy az utasforgalom 2021-ben visszatér-e a szokásos szintre²; kéri ezért a Bizottságot, hogy a belvízi turizmust illessze be a következő, 2050-es európai turisztikai menetrendbe a folyami turizmus fenntartható, innovatív és reziliens helyreállításával kapcsolatos üzleti lehetőségek elősegítése érdekében, figyelembe véve a folyami turizmusnak a kikötői régiókra gyakorolt gazdasági hatásait a hozzáadott érték, a munkahelyteremtés és a kikötői bevételek szempontjából;
57. hangsúlyozza, hogy tovább kell vizsgálni, milyen lehetőségek rejlenek a belvízi hajózásban a kedvtelési célú hajózás és más vízparti tevékenységek szempontjából, mivel ezek fellendítenék a növekedést, új munkalehetőségeket teremtenének, és fokoznák az idegenforgalmat az érintett régiókban;
58. kéri a tagállamokat, hogy az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága Szárazföldi Szállítási Bizottsága 40. határozatának elfogadásával ismerjék el a kedvtelési célú vízi járművek üzemeltetésére vonatkozó nemzetközi tanúsítványt annak érdekében, hogy lehetővé

¹ Bizottsági szolgálati munkadokumentum, 2021. február 24. (SWD(2021)0047).

² Rajnai Hajózási Központi Bizottság, „2020. évi jelentés a megfigyelt piacokról: belvízi hajózás Európában, 2020. szeptember.

tegyék az engedélyek határokon átnyúló elismerését és megkönnyítsék az Európán belüli kedvtelési célú hajózást;

o

o o

59. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.