



TEKSTY PRZYJĘTE

P9_TA(2021)0367

Ku dostosowanej do przyszłych wyzwań żegludze śródlądowej w Europie

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 września 2021 r. ku dostosowanej do przyszłych wyzwań żegludze śródlądowej w Europie (2021/2015(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji z dnia 25 lutego 2021 r. zatytułowany „Evaluation of Directive 2005/44/EC on Harmonised River Information Services (RIS)” [Ocena dyrektywy 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS)] (SWD(2021)0050),
- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji z 24 lutego 2021 r. zatytułowany „Evaluation of the 2013 Urban Mobility Package” [Ocena funkcjonowania Pakietu dotyczącego mobilności w miastach z 2013 r.] (SWD(2021)0047),
- uwzględniając komunikat Komisji z 9 grudnia 2020 r. zatytułowany „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (COM(2020)0789) i towarzyszący mu dokument roboczy służb Komisji (SWD(2020)0331),
- uwzględniając komunikat Komisji z 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (COM(2019)0640),
- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji z 18 września 2018 r. zatytułowany „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)” [Śródkresowe sprawozdanie dotyczące postępów w realizacji programu działania NAIADES II na rzecz promowania żeglugi śródlądowej (obejmującego lata 2014–2017)] (SWD(2018)0428),
- uwzględniając białą księgę Komisji z 28 marca 2011 r. pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze

śródlądowej¹,

- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej²,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych³, a także jej przyszły przegląd,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej⁴ (rozporządzenie TEN-T), a także jego przyszły przegląd,
- uwzględniając dyrektywę Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi⁵, a także jej przyszły przegląd,
- uwzględniając dyrektywę 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie⁶,
- uwzględniając konkluzje Rady z 21 października 2020 r. w sprawie względów politycznych, które należy wziąć pod uwagę w przeznaczonym dla europejskiego sektora transportu towarowego planie pandemicznym i awaryjnym na wypadek innego poważnego kryzysu,
- uwzględniając konkluzje Rady z 5 czerwca 2020 r. w sprawie unijnego sektora transportu wodnego – perspektywy na przyszłość: działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny,
- uwzględniając konkluzje Rady z 15 listopada 2018 r. pt. „Żegluga śródlądowa – dostrzeżmy jej potencjał i promujmy ją!”,
- uwzględniając swoją rezolucję z 27 kwietnia 2021 r. w sprawie środków technicznych i operacyjnych na rzecz skuteczniejszego i bardziej ekologicznego transportu morskiego⁷,
- uwzględniając swoją rezolucję z 15 stycznia 2020 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu⁸,
- uwzględniając swoją rezolucję z 14 lutego 2019 r. w sprawie NAIADES II – programu

¹ Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 53.

² Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118.

³ Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

⁴ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

⁵ Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

⁶ Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152.

⁷ Teksty przyjęte, P9_TA(2021)0131.

⁸ Dz.U. C 270 z 7.7.2021, s. 2.

działań na rzecz żeglugi śródlądowej¹,

- uwzględniając swoją rezolucję z 22 listopada 2016 r. w sprawie uwolnienia potencjału pasażerskiego transportu wodnego²,
 - uwzględniając art. 54 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0231/2021),
- A. mając na uwadze, że unijny sektor transportu wodnego, w tym żegluga śródlądowa, ma znaczenie strategiczne dla integralności dostaw i konkurencyjności portów UE; mając na uwadze, że 75 % żeglugi śródlądowej ma charakter transgraniczny, a zatem koordynacja ma zasadnicze znaczenie dla rynku wewnętrznego;
- B. mając na uwadze, że państwa europejskie dysponują różnymi dużymi i mniejszymi żeglownymi drogami wodnymi oraz różnymi flotami statków żeglugi śródlądowej, co sprawia, że żegluga śródlądowa jest bardzo dogodna i przydatna do transportu różnych rodzajów i dużych ilości ładunków do różnych miejsc przeznaczenia drogą wodną;
- C. mając na uwadze, że żegluga śródlądowa jest zasadniczym elementem przejścia na zrównoważony transport multimodalny, lecz zarazem boryka się ona ze znacznymi wyzwaniami; mając na uwadze, że śródlądowe drogi wodne obsługują obecnie bardzo niewielką część transportu towarowego w UE (6,1 %), podczas gdy udział przewozów drogowych wynosi 76,3 %, a kolejowych 17,6 %; mając na uwadze, że obecny udział żeglugi śródlądowej jest zdecydowanie zbyt mały i potrzebne jest jego radykalne zwiększenie, aby ograniczyć zagęszczenie ruchu drogowego, poprawić bezpieczeństwo, obniżyć emisje i zapewnić bardziej zrównoważony system transportu w ogólnym ujęciu; mając na uwadze, że pilnie potrzebne są dalsze działania zmierzające do osiągnięcia celu polegającego na znacznym zmniejszeniu udziału transportu drogowego w lądowym przewozie ładunków, który to udział wynosi obecnie 76,3 %, na rzecz transportu kolejowego i wodnego śródlądowego; mając na uwadze, że niezbędne jest zatem powiązanie nowych zrównoważonych rynków o obiegu zamkniętym i rynków energii z żeglugą śródlądową;
- D. mając na uwadze, że dalszy rozwój sektora żeglugi śródlądowej jest jednym z niezbędnych warunków budowy inteligentnej, zrównoważonej i konkurencyjnej europejskiej sieci transportowej; mając na uwadze, że obecnie europejskie drogi wodne są mozaiką odcinków żeglownych i nieżeglownych, a zatem przesunięcie międzygałęziowe jest utrudnione ze względu na wąskie gardła, brakujące połączenia i zawodność dróg wodnych o biegu swobodnym; mając na uwadze, że śródlądowe drogi wodne, jako jeden z najbardziej przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu o w dużej mierze niewykorzystanym dodatkowym potencjale przewozu znacznych ilości towarów w Unii Europejskiej, mogą odegrać zasadniczą rolę w realizacji celów klimatycznych UE;
- E. mając na uwadze, że łączny udział transgranicznych przewozów towarowych śródlądowymi drogami wodnymi wynosi 54 % w korytarzu Ren–Alpy, 35 % w korytarzu Morze Północne–Morze Śródziemne i 38 % w korytarzu Morze Północne–

¹ Dz.U. C 449 z 23.12.2020, s. 154.

² Dz.U. C 224 z 27.6.2018, s. 29.

Morze Bałtyckie; mając na uwadze, że ważne jest przyspieszenie ukończenia sieci bazowej żeglugi śródlądowej TEN-T oraz połączeń z siecią kompleksową;

- F. mając na uwadze, że ruch na europejskich drogach wodnych jest uzależniony od niezakłóconych i sprawnych połączeń transgranicznych, w związku z czym realizacja sieci bazowych TEN-T do 2030 r. jest kwestią o najwyższym znaczeniu;
- G. mając na uwadze, że już w 2011 r. w białej księdze Komisji na temat transportu podkreślono fakt, że konieczne jest zwiększenie udziału europejskich śródlądowych dróg wodnych w modalnej strukturze transportu w Europie, oraz mając na uwadze, że od tego czasu nie osiągnięto wystarczających postępów;
- H. mając na uwadze, że w sektorze żeglugi śródlądowej panuje powszechna zgoda co do tego, że ekologizacja ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia długoterminowej konkurencyjności tego sektora i umożliwienia mu odgrywania istotnej, niezawodnej i wiarygodnej roli w przesunięciu międzygałęziowym; mając na uwadze że w sektorze trwają szerokie dyskusje na temat sposobów sfinansowania tej transformacji ekologicznej; mając na uwadze, że nadszedł czas na bardziej konkretne działania, narzędzia i środki, aby przyczynić się do wprowadzenia tych aspiracji w życie;
- I. mając na uwadze, że niewystarczające inwestycje infrastrukturalne doprowadziły do powstania zaległości; mając na uwadze, że odpowiedniej jakości infrastruktura jest podstawą i trzonem działającego z powodzeniem sektora żeglugi śródlądowej; mając na uwadze, że zwiększanie przepustowości ma swoje granice oraz że w równej mierze należy skupić się na poprawie efektywności i zapewnieniu stałej niezawodności sektora;
- J. mając na uwadze, że znaczna część transportu towarowego na unijnych śródlądowych drogach wodnych ma związek z portami morskimi; mając na uwadze, że zarówno porty morskie, jak i śródlądowe odgrywają ważną rolę jako multimodalne węzły transportowe zapewniające połączenia z innymi rodzajami transportu, które mogą również przejmować ładunki; mając na uwadze, że w związku z tym ważne i wymagane przez wytyczne TEN-T jest, aby porty morskie i śródlądowe były ze sobą dobrze połączone i miały dobre połączenia z głębią lądu; zauważa, że porty śródlądowe powinny stać się węzłami energetycznymi na potrzeby zrównoważonych paliw alternatywnych;
- K. mając na uwadze, że susza i zmiana klimatu to dwa z głównych problemów, z którymi boryka się europejska żegluga śródlądowa; mając na uwadze, że w szeregu regionów Europy żegluga śródlądowa poważnie ucierpiała w wyniku długotrwałej suszy w 2018 r., kiedy poziom wody był skrajnie niski; mając na uwadze, że skutki tej suszy na Renie i jego dopływach, w górnym i środkowym biegu Dunaju oraz w górnym i środkowym biegu Łaby były niszczące; mając na uwadze, że w Niemczech doprowadziło to do spadku produkcji przemysłowej o 5 mld EUR; mając ponadto na uwadze, że śródlądowe obszary wodne w północnej Europie zazwyczaj zamarzają podczas najsurowszych miesięcy zimowych, co zakłóca ruch;
- L. mając na uwadze, że przesunięcie międzygałęziowe z dróg na śródlądowe drogi wodne dotyczy nie tylko transportu towarowego, lecz także osobowego – zwłaszcza w obszarach miejskich; mając na uwadze, że ponieważ 50 % ludności UE mieszka blisko morza lub nad rzekami, transport pasażerski śródlądowymi drogami wodnymi oferuje alternatywę przyjazną dla środowiska pod względem zarówno zużycia energii, jak i emisji hałasu; mając na uwadze, że przyczynia się to również do zmniejszenia

zagęszczenia ruchu w przepelnionych sieciach drogowych oraz stanowi alternatywę dla rozbudowy infrastruktury drogowej na obszarach gęsto zaludnionych;

- M. mając na uwadze, że rejsy wycieczkowe po rzekach, promy, statki wycieczkowe, taksówki wodne i wahadłowy transport wodny odgrywają ważną rolę w europejskiej turystyce i powinny stać się bardziej ekologiczną opcją dla turystyki i transportu publicznego w regionach i miastach, które mają dostęp do żeglownych rzek, kanałów i jezior, dzięki czemu także mobilność miejska stałaby się bardziej zrównoważona i wydajna; mając na uwadze, że powinna to uwzględniać kompleksowa strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności;
- N. mając na uwadze, że śródlądowy transport wodny towarów odegra – wraz z koleją – kluczową rolę w realizacji celów Zielonego Ładu w zakresie przesunięcia międzygałęziowego w transporcie towarowym; mając na uwadze, że należy włączać oba te rodzaje transportu do łańcuchów dostaw i zapewnić ich większą dostępność;
- O. mając na uwadze, że żegluga śródlądowa mogłaby odgrywać ważną rolę do celów transportu morskiego pod względem zwiększania cyfryzacji oraz zapewnienia skali dla bezemisyjnych rozwiązań napędowych, takich jak elektryfikacja i wodór;
- P. mając na uwadze, że procedury uzyskania certyfikatu dla statków z napędem wodorowym są nadal długotrwałe, mając na uwadze, że w przypadku szeregu statków z napędem wodorowym (o dokładnie takiej samej charakterystyce technicznej) konieczne jest złożenie osobnego wniosku dla każdego statku; mając na uwadze, że tego rodzaju obciążenia administracyjne zniechęcają do inwestycji prywatnych, a tym samym hamują postęp technologiczny i poprawę efektywności kosztowej;
- Q. mając na uwadze, że transformacja energetyczna jest także wyzwaniem dla sektora żeglugi śródlądowej, chociaż żegluga ta stanowi jeden z najbardziej przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu; mając na uwadze, że ważne jest uwzględnienie roli wykonawców w całym łańcuchu dostaw, aby zwiększyć uzasadnienie biznesowe zrównoważonych inwestycji w sektorze żeglugi śródlądowej;
- R. mając na uwadze, że flota żeglugi śródlądowej musi zostać zmodernizowana i dostosowana do postępu technicznego w celu dalszej poprawy efektywności środowiskowej statków; mając na uwadze, że technologie bezemisyjne nie są jeszcze gotowe do wykorzystania w sektorze żeglugi śródlądowej w odpowiedniej skali ze względu na niski stopień dojrzałości technicznej, brak infrastruktury i niekonkurencyjne ceny;
- S. mając na uwadze, że sektor żeglugi śródlądowej zapewniał nieprzerwaną dystrybucję towarów podstawowych podczas pandemii COVID-19, przy czym w niektórych jego segmentach odnotowywano nawet szczytowe natężenie ruchu, co dowiodło elastyczności i odporności tego rodzaju transportu;

Przesunięcie międzygałęziowe w transporcie towarowym: od transportu drogowego do żeglugi śródlądowej

1. apeluje do Komisji o inicjatywę, która pozwoli UE wysunąć się na czoło w dziedzinie ekologii, skuteczności i cyfryzacji, oraz o oparcie się przy jej opracowywaniu na istniejących programach, takich jak NAIADES, by wspierać wszystkie zainteresowane

strony w sektorze transportu wodnego, a także w innych rodzajach transportu, w szczególności transportu kolejowego, i stwarzać dla nich zachęty do wspólnej pracy na rzecz zrównoważonej przyszłości społecznej, nie zapominając o wspieraniu przedsiębiorczości, ochronie pracowników i konkurencyjności całego sektora; podkreśla, że śródlądowe drogi wodne stanowią doskonały rodzaj transportu towarów pochodzących z nowych rynków gospodarki o obiegu zamkniętym oraz że koordynacja transportowych, środowiskowych i przemysłowych strategii politycznych ma kluczowe znaczenie dla wykorzystania tych możliwości;

2. wzywa Komisję i państwa członkowskie do lepszego uwzględnienia faktu, że działający w sektorze żeglugi śródlądowej to często rodziny z dziećmi na pokładzie, oraz do inwestowania w odpowiednią infrastrukturę rozmieszczoną regularnie wzdłuż szlaków wodnych, aby zapewnić godne warunki życia w drodze;
3. apeluje do Komisji o przedstawienie wniosków dotyczących ram zarządzania i regulacji zgodnych z kolejnym programem działania NAIADES, zapewniających na szczeblu UE harmonizację i normalizację żeglowności, statków i kwalifikacji załóg o odpowiedniej jakości; zwraca uwagę, że takie ramy powinny ułatwiać koordynację inwestycji, programów działania i różnych organów zaangażowanych w rozwój żeglugi śródlądowej, w tym administracji państw członkowskich, agencji UE, koordynatorów TEN-T, komisji ds. rzek i komitetów normalizacyjnych; podkreśla możliwość określenia potencjalnego przesunięcia międzygałęziowego w transporcie towarów na śródlądowe drogi wodne za pośrednictwem programu działania NAIADES III; podkreśla, że takie przesunięcie międzygałęziowe i lepsza koordynacja między polityką przemysłową i transportową pomogłyby w osiągnięciu celów Zielonego Ładu, co wymagałoby od niemal wszystkich sektorów przemysłu przejścia zrównoważonej transformacji opartej na obiegu zamkniętym;
4. z zadowoleniem przyjmuje wyrażony przez Komisję w kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności zamiar przesunięcia większej ilości towarów z dróg do żeglugi śródlądowej i morskiej bliskiego zasięgu, w tym regionalny, miejski i międzymiastowy transport towarów; podkreśla jednak znaczny niewykorzystany potencjał i możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej; w związku z tym wzywa Komisję do regularnego oceniania i zwiększania ambicji w zakresie celów związanych z przesunięciem międzygałęziowym w żegludze śródlądowej oraz do czerpania korzyści z tego sektora; wzywa ponadto Komisję, by wspierała korzystanie z wzorcowych praktyk w dziedzinie włączania usług żeglugi śródlądowej do multimodalnych łańcuchów logistycznych; podkreśla, że potrzebne są inwestycje w bardziej elastyczne i innowacyjne projekty statków oraz w ekologizację istniejącej floty żeglugi śródlądowej, rozwój m.in. statków przystosowanych do rzek i innych dojrzałych, zrównoważonych rozwiązań, aby zapewnić bardziej konkurencyjną i zrównoważoną alternatywę dla transportu drogowego;
5. podkreśla, że coraz więcej regularnych inwestycji w rozwój, aktualizację i modernizację fizycznej i cyfrowej infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, takiej jak śluzy, mosty i interoperacyjne wdrażanie technologii cyfrowych ponad granicami, ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności sektora, zapobiegania jego upadkowi, poprawy jego długoterminowej wydajności, niezawodności i przewidywalności ponad granicami, umożliwienia wysokiej jakości żeglowności oraz ułatwienia przesunięcia międzygałęziowego, przy jednoczesnym poszanowaniu kwestii różnorodności biologicznej i mających zastosowanie przepisów prawa ochrony środowiska, takich jak

ramowa dyrektywa wodna¹ i dyrektywy środowiskowe²; wzywa Komisję, aby ułatwiła wymianę najlepszych praktyk między państwami członkowskimi, zwracając szczególną uwagę na uwzględnienie potrzeb dotyczących fauny i flory w projektach infrastrukturalnych;

6. apeluje do państw członkowskich o pełne wywiązanie się z obowiązku ukończenia sieci bazowej śródlądowych dróg wodnych TEN-T do 2030 r., a do Komisji i koordynatorów TEN-T o zwiększenie nadzoru w tym zakresie; wzywa państwa członkowskie do wyeliminowania brakujących połączeń, rozwiązania problemu wąskich gardeł i promowania odpowiedniej jakości infrastruktury fizycznej i cyfrowej; podkreśla w szczególności potrzebę zwiększenia inwestycji w odpowiednią infrastrukturę multimodalną w portach i połączenie portów śródlądowych z głębią lądu, takich jak bezproblemowe połączenia kolejowe i terminale, oraz potrzebę zwiększenia pojemności magazynowej, aby ułatwić konkurencyjny transport multimodalny w Europie i poprawić wydajność łańcucha dostaw;
7. uważa za konieczne, by wprowadzić dwupoziomowe podejście sieciowe, przewidujące uzupełnienie obecnej sieci bazowej śródlądowych dróg wodnych siecią kompleksową śródlądowych dróg wodnych, aby wzmocnić żeglugę śródlądową; zauważa, że należy rozważyć włączenie do sieci kompleksowej żeglownych dróg wodnych, które mają połączenie z portami morskimi i nie należą do klasy IV, lecz oferują potencjał ograniczenia negatywnych środowiskowych efektów zewnętrznych, w tym zatorów komunikacyjnych; podkreśla zatem potrzebę rozszerzenia sieci TEN-T, aby włączyć nowe odcinki śródlądowych dróg wodnych do sieci bazowej i kompleksowej, w celu utworzenia nowych multimodalnych węzłów transportowych;
8. uważa, że ważne jest dostrzeżenie niewykorzystanego potencjału mniejszych dróg wodnych w celu poprawy bezpośredniej konkurencyjności wobec transportu drogowego, dzięki zapewnieniu szczegółowej, kompleksowej i rozbudowanej sieci, która będzie aktualizowana i żeglowna; apeluje do Komisji, by uwzględniała nie tylko duże drogi wodne, lecz aby włączyła mniejsze drogi wodne do transformacji cyfrowej;
9. podkreśla znaczny potencjał modernizacji łączących dróg wodnych i kanałów, w szczególności w regionach, które przez dziesięciolecia cierpiały ze względu na niewystarczające inwestycje w infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych;
10. wzywa państwa członkowskie do sprawienia, aby wszystkie zainteresowane strony uczestniczyły w multidyscyplinarnym procesie planowania nowych projektów żeglugowych i prac konserwacyjnych, tak aby wypracować rozwiązania akceptowalne dla wszystkich zgodnie z przepisami UE;
11. zauważa, że transport wodny potrzebuje bardziej skutecznej, niezawodnej, bezpiecznej i odpornej na zmianę klimatu sieci infrastruktury, aby lepiej rozwiązać problem powodzi i niskiego poziomu wody, który będzie się jedynie pogłębiał ze względu na skutki zmiany klimatu; ubolewa nad faktem, że problemy dotyczące sektor żeglugi śródlądowej spowodowane powodzią i niskim poziomem wody nie zostały dotychczas należycie uwzględnione, oraz stwierdza, że kluczowe jest zapewnienie

¹ Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1.

² Dyrektywa siedliskowa (Dz.U. L 206 z 22.7.1992, s. 7) oraz dyrektywa ptasia (Dz.U. L 20 z 26.1.2010, s. 7).

żeglowności; podkreśla w związku z tym potrzebę podjęcia spójnych działań, takich jak dostosowanie floty, w tym typ statków, wielkość floty i zdolności rezerwowe, optymalizacja projektu statków, uwzględnienie wszechstronności statków żeglugi śródlądowej, lepsze zarządzanie infrastrukturą i jej rozwój, usprawnienie informowania o poziomie wody i prognoz w tym zakresie, współpraca z koleją w okresach niskiego poziomu wody, sporządzanie umów czarterowych na czas określony w odniesieniu do statków, które są w stanie działać okresach niskiego poziomu wody, wdrożenie narzędzi cyfrowych i zwiększenie zdolności magazynowania w portach; apeluje do Komisji i państw członkowskich o opracowanie planów walki z problemem niskiego poziomu wody oraz podkreśla potrzebę koordynacji w tym celu;

12. podkreśla, że ważne jest wykorzystanie danych i usług kosmicznych do celów usług żeglugi śródlądowej, aby zadbać o bezpieczniejszy, bardziej zrównoważony, efektywny i konkurencyjny sektor; uważa w szczególności, że w przeglądzie dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych¹ i w innych inicjatywach ustawodawczych na rzecz inteligentnej mobilności należy uwzględnić w szczególności nowe usługi programów Galileo i Copernicus oraz europejski system wspomagania satelitarnego (EGNOS);

Ekologizacja żeglugi śródlądowej

13. podkreśla znaczenie zajęcia się transformacją energetyczną w sposób racjonalny pod względem kosztów i dostępny, przy jednoczesnym uznaniu różnorodności rodzajów statków, poprzez szybkie zwiększenie dostępności i rozpowszechnienia niejednorodnego koszyka czystych paliw alternatywnych, infrastruktury paliw alternatywnych i metod napędu w żegludze, przy zastosowaniu podejścia sieciowego i zgodnie z zasadą neutralności technologicznej; uznaje ponadto wykorzystanie wszystkich łatwych do wdrożenia wariantów w celu ograniczenia emisji z żeglugi śródlądowej, w tym paliw pomostowych i systemów przejściowych; ponownie podkreśla, że transformacja energetyczna w żegludze śródlądowej ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.;
14. zwraca uwagę, że brakuje gotowych do wprowadzenia na rynek rozwiązań neutralnych dla klimatu i że w związku z tym władze powinny mieć prawo do finansowania budowania zdolności, aby pomóc sektorowi w uzyskaniu dostępu do finansowania i wsparciu go w dążeniu do neutralności klimatycznej; podkreśla znaczenie dalszego zachęcania do realizacji projektów badawczo-rozwojowych w zakresie paliw i technologii, które znacznie zmniejszają wpływ na klimat i środowisko, aby szybko zwiększyć skalę floty i stworzyć łańcuchy dostaw i korzyści skali; zauważa potencjał sektora żeglugi śródlądowej jako platformy testowej i katalizatora pozytywnych efektów zewnętrznych dla sektora żeglugi morskiej; apeluje zatem do Komisji o opracowanie realistycznego planu działania na rzecz dalszego ograniczenia emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych w celu dekarbonizacji sektora żeglugi śródlądowej, a jednocześnie zagwarantowania konkurencyjności, niezawodności i bezpieczeństwa;

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

15. podkreśla szczególną rolę, jaką śródlądowe drogi wodne powinny odgrywać w unijnej strategii w zakresie wodoru, zarówno w kwestii zaopatrzenia żeglugi śródlądowej w czyste paliwo, jak i ze względu na kluczowe znaczenie śródlądowych dróg wodnych i portów dla czystej i efektywnej dystrybucji wodoru w unijnych sieciach transportowych i klastrach przemysłowych;
16. podkreśla, że alternatywy, które znacznie ograniczają wpływ na klimat i środowisko, powinny stać się powszechnie dostępne, bardziej przystępne cenowo i atrakcyjne finansowo w porównaniu z napędami konwencjonalnymi; podkreśla potrzebę przyspieszenia korzystania z tych alternatywnych rozwiązań poprzez, na przykład, zapewnienie realistycznego udziału procentowego w mieszance w oparciu o ocenę skutków, która obejmuje analizę cyklu życia paliw, i zgodnie z unijnymi kryteriami zrównoważonego rozwoju, a także poprzez stabilność regulacyjną i wsparcie finansowe, w tym przyznawanie zachęt podatkowych przez państwa członkowskie; uważa ponadto, że państwa członkowskie powinny mieć możliwość ustanowienia malejącej lub zerowej stawki podatku od korzystania z energii elektrycznej pobieranej z lądu i innych zrównoważonych rozwiązań; wzywa ponadto Komisję do wspierania i szerokiego zachęcania do korzystania z odpowiednich instrumentów finansowych w celu upowszechnienia zrównoważonych paliw i technologii alternatywnych;
17. wzywa Komisję do oceny możliwości opracowania unijnego systemu znakowania emisji dla żeglugi śródlądowej, który zapewniłby łatwo dostępne informacje na temat efektywności energetycznej statków, sprzyjałby efektywności energetycznej i stworzył stabilne środowisko dla podejmowania decyzji inwestycyjnych, co powinno prowadzić do realnego uzasadnienia biznesowego i zwrotu z inwestycji dla przewoźników; podkreśla, że program ten musi mieć na celu skuteczne ograniczenie emisji i wsparcie sektora przez zapewnienie lepszego dostępu do finansowania, pożyczek i gwarancji odpowiednio do wyników w zakresie emisji, poprawę monitorowania emisji i zapewnienie korzyści przez stworzenie dla władz portowych zachęt do różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, i ostatecznie zwiększenie atrakcyjności sektora jako całości; apeluje do Komisji o zapewnienie praktycznego przewodnika i zestawu narzędzi w odniesieniu do możliwości w obszarze zrównoważonych paliw oraz technologii statków żeglugi śródlądowej i morskiej bliskiego zasięgu, aby wesprzeć właścicieli statków w podejmowaniu decyzji; podkreśla, że należy przy tym skupić się na typach statków żeglugi śródlądowej i morskiej bliskiego zasięgu ze względu na ich podobną charakterystykę techniczną;
18. zwraca uwagę, że modułowa konstrukcja statków zapewnia elastyczność, przewidywalność i oszczędności kosztów; podkreśla w związku z tym, że znormalizowane komponenty oraz standardowe projektowanie i budowa statków stanowią dobry punkt wyjścia, który można wykorzystywać na różne sposoby (cross-modality), a ponadto ułatwiają wyposażanie w nowo pojawiające się na rynku bardziej zrównoważone systemy napędu; podkreśla, że oprócz korzyści dla środowiska konstrukcja modułowa może prowadzić do oszczędności kosztów i pomóc w zmniejszeniu ryzyka dzięki przewidywalnemu procesowi produkcji i budowy, w związku z czym należy do niej zachęcać i ją promować;
19. uważa, że biorąc pod uwagę nasze cele klimatyczne, sektor żeglugi jest w stanie oferować bardziej zrównoważony transport wytrzymujący próbę czasu; podkreśla, że Komisja i organy krajowe powinny odgrywać łączącą i koordynującą rolę na tym etapie rozwoju, a także współpracować ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w tym

użytkownikami śródlądowych dróg wodnych i przemysłem stoczniowym; zachęca państwa członkowskie do wdrażania projektów pilotażowych wykorzystujących innowacyjne rozwiązania, takie jak wymienne zbiorniki na akumulatory; podkreśla w tym kontekście pilną potrzebę wsparcia innowacji, unijnego planu finansowania, ułatwienia certyfikacji i zezwoleń na korzystanie z paliw alternatywnych;

20. podkreśla w związku z tym, jak ważne w procesie transformacji energetycznej są porty oraz ich specjalistyczne stocznie, w których odbywa się budowa, konwersja i modernizacja statków; apeluje zatem do Komisji i państw członkowskich, aby przeznaczyły odpowiednie finansowanie i podjęły inwestycje w celu zapewnienia wystarczającej przepustowości i odpowiedniej infrastruktury w portach, co ułatwi odnowienie floty i transformację energetyczną w sektorze żeglugi; podkreśla ponadto, że rozwój alternatywnych źródeł energii na potrzeby statków wymaga odpowiedniej nabrzeżnej infrastruktury zasilania i tankowania;
21. podkreśla, że ekologizacja floty powinna koncentrować się nie tylko na rozwiązaniu problemu emisji gazów cieplarnianych, ale także na ograniczeniu zanieczyszczenia rzek; podkreśla w związku z tym, jak ważne jest zapewnienie w portach urządzeń do zrzutu ścieków oraz promowanie wykorzystania innowacyjnej farby przeciwporostowej i zaawansowanej technologii konserwacji kadłuba, jak np. dronów podwodnych; wzywa Komisję, aby zaproponowała ramy zarządzania do celów monitorowania zanieczyszczenia zlewni rzek, co ułatwi koordynację unijnych i krajowych środków, inwestycji i programów działania;
22. podkreśla, że ważne jest zapewnienie solidnego i przekrojowego gospodarowania zasobami wodnymi, co wiąże się z zarządzaniem systemami hydraulicznymi, wspieraniem rozwoju energii wodnej, zagwarantowaniem wody do różnych celów i ochroną różnorodności biologicznej; podkreśla w związku z tym, że gospodarka wodna powinna obejmować podmioty z sektora transportu, energii, rolnictwa, przemysłu i ochrony środowiska;

Cyfryzacja i żegluga autonomiczna

23. zauważa, że daleko idąca cyfryzacja i gromadzenie danych mogą przyczynić się do czystszej środowiska i większego bezpieczeństwa na pokładzie, a także zapewnić bardziej efektywne trasy, mniejsze zagęszczenie ruchu w portach oraz lepszą komunikację i wymianę informacji między statkami, portami i infrastrukturą; zwraca uwagę, że cyfryzacja mogłaby przynieść znaczne korzyści pod względem bezpieczeństwa i efektywności energetycznej w zakresie gromadzenia i analizy danych dotyczących sektora żeglugi śródlądowej, przyczyniając się do dalszej redukcji emisji; apeluje o strategię na rzecz rozwoju i wdrożenia technologii cyfrowych i zautomatyzowanych w sektorze żeglugi śródlądowej, która to strategia powinna określać zarówno normy interoperacyjności między rodzajami transportu i ponad granicami, jak też wymagane działania badawcze i finansowanie, w tym w drodze szczegółowych zaproszeń do składania wniosków na podstawie programu „Horyzont Europa”; podkreśla w związku z tym potrzebę zaktualizowania norm technicznych w Europejskim Komitecie ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) oraz dalszej harmonizacji usług informacji rzecznej (RIS), która uprościłaby procedury regulacji żeglugi śródlądowej, ograniczyłaby problemy wynikające z różnych interpretacji norm technicznych i braku porównywalnych danych oraz umożliwiłaby szybki rozwój i wdrażanie innowacyjnych rozwiązań; podkreśla potrzebę

przygotowania wspólnych ram interoperacyjnej wymiany danych między różnymi rodzajami transportu;

24. apeluje do Komisji, aby możliwie jak najwcześniej zapewniła zharmonizowane cyfrowe użycie i akceptację elektronicznych dokumentów załogi i statku w całej UE, co umocni monitorowanie warunków socjalnych i warunków zatrudnienia, zwiększy efektywność i atrakcyjność żeglugi śródlądowej oraz jej bezproblemową interakcję i integrację z innymi rodzajami transportu oraz zwiększy interoperacyjność systemów wymiany danych w całym łańcuchu dostaw; podkreśla, że brak odpowiedniego wypoczynku pracowników pokładowych może skutkować znacznymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa; podkreśla w związku z tym, że zasadnicze znaczenie ma zdolność kontrolna do wiarygodnego cyfrowego odczytu, zapisu i generowania w czasie rzeczywistym danych dotyczących czasu pracy i odpoczynku pracowników pokładowych;
25. podkreśla potrzebę szybkiego wdrożenia rozporządzenia w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI)¹, aby umożliwić przewoźnikom szybką, łatwą i odbywającą się w formacie cyfrowym wymianę informacji z organami egzekwowania prawa;
26. zauważa, że integracja i harmonizacja danych to kluczowe narzędzie zarządzania aktywami, wzmacniające niezawodność żeglugi śródlądowej i zwiększające jej wykorzystanie w łańcuchach logistycznych; zauważa, że niezbędne jest połączenie danych z inteligentną infrastrukturą, aby umożliwić efektywne planowanie i komunikację z innymi rodzajami transportu i w ten sposób ułatwić wprowadzenie multimodalności i systemów synchronodalnych; zauważa potencjał zintegrowanych platform danych pod względem większych korzyści w zakresie przejrzystości, dotyczących np. śledzenia i kontroli, a także w zakresie efektywności, np. dotyczących planowania trasy i zarządzania aktywami;
27. podkreśla, że ważne jest gromadzenie danych dotyczących europejskiego systemu logistycznego w koordynacji z zainteresowanymi stronami w związku z przygotowaniem wniosku dotyczącego przeglądu dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego² i innych środków prowadzących do bardziej efektywnego planowania logistyki i wykorzystania infrastruktury fizycznej; wzywa ponadto Komisję, aby przedstawiła intermodalny przegląd przepływu towarów i kontenerów trafiających do Europy, a także tras, którymi towary trafiają do miejsc przeznaczenia, co mogłoby być korzystne przy opracowaniu skutecznej polityki na rzecz przesunięcia modalnego; uważa, że stymulowanie przesunięcia modalnego należy traktować priorytetowo, gdyż obecnie kontenery nie zawsze są efektywnie transportowane z portu morskiego w głąb lądu, co skutkuje wyższymi kosztami i dłuższym czasem podróży; apeluje do Komisji o przeprowadzenie oceny wartości dodanej wykorzystania algorytmów i sztucznej inteligencji w transporcie kontenerów w głąb lądu z myślą o optymalnym planowaniu i obsłudze w tym celu;
28. podkreśla, że ważne jest wzajemne powiązanie istniejących ram polityki transportowej w jej wymiarze cyfrowym oraz zapewnienie dostępności danych dotyczących transportu multimodalnego w jednym punkcie dostępu w trosce o wzrost wydajności transportu

¹ Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33.

² Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

towarów drogą wodną oraz w celu zapewnienia interoperacyjności danych z innymi rodzajami transportu; wzywa zatem Komisję do przedstawienia planu działania UE na rzecz cyfrowej infrastruktury transportu multimodalnego umożliwiającej wymianę danych i interoperacyjność w celu stworzenia najpóźniej do 2035 r. synchronodalnego, podłączonego do internetu i zautomatyzowanego systemu transportu; uważa, że potrzebna jest specjalna struktura zarządzania do celów stałego i regularnego monitorowania, oceny i doskonalenia, aby wykorzystywane były najbardziej aktualne technologie i innowacje;

29. zwraca uwagę, że potrzebne są zachęty do rozwoju multimodalnych cyfrowych platform portowych; apeluje w związku z tym o utworzenie projektu z europejską wartością dodaną dotyczącego żeglowności i multimodalnego połączenia korytarzy żeglugi śródlądowej TEN-T;
30. podkreśla ogromny potencjał żeglugi śródlądowej w zakresie autonomicznych podróży drogą wodną i podkreśla, że większa automatyzacja przybliży rzeczywistość transportu synchronodalnego w Europie; apeluje do Komisji, na podstawie oceny skutków i szerokich konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, o rozważenie niezbędnych zmian we wszystkich powiązanych przepisach z myślą o ułatwieniu upowszechniania żeglugi autonomicznej, w szczególności w odniesieniu do obowiązków załogi w sytuacjach nagłych lub w przypadku awarii systemu, do wyjaśnienia kwestii odpowiedzialności w razie wystąpienia szkód oraz, bardziej ogólnie, aspektów bezpieczeństwa autonomicznych statków, w celu osiągnięcia pewnego poziomu harmonizacji i upowszechnienia technologii na szczeblu UE; zwraca zatem uwagę, że konieczny jest europejski plan działania na rzecz inteligentnych i autonomicznych systemów żeglugi śródlądowej, który powinien wspierać przyszłościowo zorientowane przepisy, badania naukowe, projekty pilotażowe, laboratoria terenowe oraz opracowywanie i pomyślnie wprowadzanie autonomicznych statków, inteligentnych portów i interoperacyjności cyfrowej opartej na inteligentnych systemach transportowych, a także zapewnić wprowadzenie zdalnego sterowania statkami oraz zdalnego zarządzania słuźami; podkreśla w związku z tym, że potrzebna jest inteligentna infrastruktura oraz niezbędne jest szkolenie, podnoszenie i zmiana kwalifikacji załóg, co mogłoby być wspierane w ramach segmentu „Inwestycje społeczne i umiejętności” programu InvestEU; zwraca w związku z tym uwagę na wartościowy wkład norm CESNI odnoszących się do załóg, statków i technologii informacyjnej; wzywa Komisję do nadania priorytetowego znaczenia cyfryzacji, harmonizacji i szybkim korzyściom (wymiana bezpapierowa) żeglugi śródlądowej, tworząc podstawy dla autonomicznego sektora;
31. podkreśla że bezpieczna i chroniona autonomiczna żegluga wymaga znormalizowanej wymiany informacji wykraczającej poza pozycję anteny statku, obejmującej m.in. położenie statku, kontur kadłuba oraz modyfikacje dróg wodnych, w celu zarządzania autonomicznymi operacjami, zapobiegania potencjalnym kolizjom między statkami znajdującymi się na tym samym torze wodnym, a także zapewnienia kapitanom najbardziej aktualnych informacji o torze wodnym; kładzie nacisk na potencjał rozwiązań kosmicznych jako czynników sprzyjających żegludze śródlądowej oraz na użyteczny wkład unijnych programów kosmicznych Galileo, EGNOS i Copernicus w tym zakresie;

Dostosowane do przyszłych wyzwań porty: węzły energetyczne i o obiegu zamkniętym

32. podkreśla rolę portów śródlądowych jako strategicznych, multimodalnych węzłów w systemie logistycznym; podkreśla w związku z tym, że porty śródlądowe, jak i porty morskie, powinny być skutecznie połączone z głębią lądu, w szczególności za pomocą infrastruktury kolejowej, oraz powinny być wyposażone w obiekty przeładunkowe, przy czym należy skupić się na połączeniach, tam gdzie to możliwe, z siecią bazową i kompleksową TEN-T; popiera zacieśnianie współpracy i tworzenie klastrów przez porty morskie i śródlądowe;
33. podkreśla, że porty morskie są ważne dla umożliwienia przesunięcia modalnego w kierunku żeglugi śródlądowej; zauważa, że lepsze łączenie ładunków w żegludze śródlądowej ułatwi efektywniejszy transport wodny śródlądowy do i z portów morskich; podkreśla, że ścisła współpraca między różnymi portami morskimi i śródlądowymi oraz wszystkimi zainteresowanymi stronami w łańcuchu logistycznym, np. w dziedzinie zrównoważonego rozwoju, stwarza dalsze możliwości poprawy pod względem kosztów i efektywności operacyjnej oraz przynosi korzyści rozwojowi regionalnemu i zatrudnieniu;
34. apeluje do Komisji o dopilnowanie, by porty śródlądowe utrzymały istniejące połączenia kolejowe oraz by państwa członkowskie nadawały pierwszeństwo modernizacji kolejowej sieci przewozów towarowych, aby zapewnić intermodalne przepływy transportowe między śródlądowymi drogami wodnymi a koleją;
35. podkreśla, że przy rozmieszczaniu infrastruktury paliw alternatywnych podczas opracowywania potencjalnych dróg w kierunku neutralnego dla klimatu sektora żeglugi śródlądowej należy brać pod uwagę potencjalny popyt i charakterystykę rynkową danego portu; podkreśla w związku z tym, że europejska strategia wprowadzania paliw alternatywnych do użytku multimodalnego i przemysłowego w ramach przeglądu TEN-T i dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych powinna opierać się na podejściu sieciowym, które zapewni efektywnie zaplanowaną infrastrukturę w oparciu o charakterystykę potencjalnego popytu rynkowego w danym porcie i w głębi lądu oraz w razie potrzeby wzdłuż szlaków wodnych, zgodnie z zasadą neutralności technologicznej; podkreśla ponadto potencjał elastycznego systemu infrastruktury, takiego jak wykorzystanie ruchomych generatorów energii, i wzywa Komisję do oceny elastycznych rozwiązań w zakresie dystrybucji i dostaw paliwa, na przykład systemów wynajmu statków;
36. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zwiększyły synergie między infrastrukturą śródlądowych dróg wodnych a transeuropejskimi sieciami energetycznymi, co ułatwi transformację energetyczną żeglugi śródlądowej i wesprze rozwój portów jako węzłów energetycznych; podkreśla w związku z tym potrzebę lepszego zintegrowania infrastruktury śródlądowych dróg wodnych z europejską siecią energetyczną, aby ułatwić zasilanie energią elektryczną z lądu; podkreśla również potencjał śródlądowych dróg wodnych pod względem transportu paliw alternatywnych; podkreśla konieczność budowy infrastruktury elektrycznej w europejskich portach śródlądowych w celu przyjęcia w przyszłości statków o źródłach energii elektrycznej oraz zwiększenia skali i modernizacji urządzeń i sprzętu dostępnych podczas postoju w porcie, a także ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza w portach i na otaczających je obszarach, zgodnie z celem zerowego poziomu zanieczyszczenia w porcie;
37. podkreśla, że ważne jest zajęcie się kwestią płynności ruchu w portach przez

zagwarantowanie wystarczającej pojemności miejsc postoju i obszarów oczekiwania dla statków żeglugi śródlądowej;

38. podkreśla potencjał śródlądowych dróg wodnych pod względem transportu towarów i odpadów niebezpiecznych, co wymaga inwestycji w odpowiednią i bezpieczną infrastrukturę i statki, a także wykwalifikowanej siły roboczej; podkreśla obiecującą rolę portów w gospodarce o obiegu zamkniętym oraz szczególnie potencjał śródlądowych dróg wodnych w transporcie towarów pochodzących z nowych rynków o obiegu zamkniętym; wzywa zatem Komisję do ustanowienia silniejszego powiązania między gospodarką o obiegu zamkniętym a polityką w zakresie żeglugi śródlądowej; wzywa ponadto Komisję do opracowania środków wspierających działania w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym w portach oraz do promowania koncepcji oceny cyklu życia w celu zainicjowania dialogu i zachęcania portów śródlądowych do opracowania zintegrowanych systemów zarządzania m.in. wodą, energią, odpadami, budynkami, planowaniem przestrzennym i miejskimi obszarami zielonymi, aby uwolnić ich potencjał w zakresie przekształcenia się w węzły czystej energii o obiegu zamkniętym;

Kształcenie i szkolenie, warunki pracy oraz badania naukowe i innowacje

39. podkreśla potrzebę unowocześnienia kształcenia i szkolenia w zakresie żeglugi śródlądowej, z naciskiem na rozwój umiejętności ekologicznych i cyfrowych oraz na przezwyciężenie barier językowych, by tworzyć atrakcyjne miejsca pracy dla młodych ludzi i kobiet, poświęcając należytą uwagę wysokim i zharmonizowanym standardom socjalnym i standardom bezpieczeństwa oraz poziomom kwalifikacji; popiera w związku z tym dalszy rozwój norm CESNI w celu zapewnienia niezbędnych umiejętności członków załóg statków żeglugi śródlądowej; podkreśla, że potrzebne są obowiązkowe, ustawiczne i regularne programy szkoleniowe dla wszystkich członków załóg, w tym kursy w ramach wymiany międzynarodowej, aby promować podnoszenie i zmianę kwalifikacji, optymalną mobilność pracowników i bezpieczeństwo w całym sektorze; podkreśla, że potrzebne są standardy bezpieczeństwa i zdrowia zgodne z zasadą bezwypadkowości; wzywa ponadto państwa członkowskie do właściwego wdrożenia do 17 stycznia 2022 r. dyrektywy (UE) 2017/2397 w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej;
40. podkreśla znaczenie zagwarantowania dobrych warunków pracy i godziwych wynagrodzeń w żegludze śródlądowej; apeluje do państw członkowskich o odpowiednie zabezpieczenie społeczne wszystkich pracowników pokładowych zgodnie z unijnym prawem socjalnym; podkreśla, że w sektorze żeglugi śródlądowej potrzebne jest jednoznaczne prawo pracy i prawo dotyczące zabezpieczenia społecznego; podkreśla, że należy zagwarantować ochronę socjalną i prawa członków załogi pochodzących z Europy i z państw trzecich;
41. zwraca uwagę na znaczenie dalszej współpracy i synergii między różnymi inicjatywami w zakresie badań naukowych i innowacji oraz odpowiednimi instytucjami dzięki dzieleniu się wiedzą, danymi, know-how i najlepszymi praktykami oraz dzięki udostępnianiu na publicznej platformie przeglądu bieżących projektów;
42. podkreśla potrzebę zachęcania do realizacji projektu dotyczącego rozwoju innowacyjnych statków żeglugi śródlądowej i odpowiedniej infrastruktury portowej w ramach partnerstwa w sprawie transportu wodnego programu „Horyzont Europa”;

Unijny plan finansowania

I. Możliwości finansowania za pośrednictwem istniejących unijnych instrumentów finansowania

43. podkreśla możliwości oferowane przez już istniejące unijne instrumenty finansowania na rzecz ekologizacji i cyfryzacji europejskiego sektora żeglugi śródlądowej, takie jak instrument „Łącząc Europę”, program „Horyzont Europa”, europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, w tym Fundusz Spójności, a także Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF); podkreśla potrzebę uruchomienia tych instrumentów w celu ukończenia sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, finansowania inwestycji w rozwój i rozpowszechnianie zrównoważonych paliw alternatywnych i alternatywnych systemów napędu statków oraz niezbędnej infrastruktury, aby umożliwić inteligentną synergię między transportem, energią, łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowywaniem się do niej oraz cyfryzacją, a także zapewnić modernizację i odporność śródlądowych dróg wodnych; podkreśla jednak, że te instrumenty finansowania nie zawsze są odpowiednie dla MŚP, przedsiębiorstw rodzinnych i innych mikroprzedsiębiorstw, ponieważ mniejsze projekty mogą się nie kwalifikować do finansowania; podkreśla ponadto potrzebę zapewnienia jasności w odniesieniu do zrównoważonego finansowania i prywatnych inwestycji w żeglugę śródlądową;
44. przypomina, że transformacja energetyczna ku neutralności klimatycznej to wyzwanie technologiczne i finansowe dla sektora żeglugi śródlądowej, który wymaga odpowiedniego wsparcia; uważa w związku z tym, że państwa członkowskie muszą wykorzystać RRF jako wyjątkową możliwość finansowania śródlądowych dróg wodnych, łączącą krótkoterminowe efekty odbudowy gospodarczej z długoterminowymi korzyściami z ukierunkowanych inwestycji w infrastrukturę i żeglugę;
45. wzywa Komisję, aby zwiększyła swoje zasoby wewnętrzne w obszarze żeglugi śródlądowej i wdrażania programu NAIADES, w tym zasoby ludzkie, dostosowując je do ambicji Zielonego Ładu związanych z tym sektorem, przesunięcia modalnego i kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności;
46. podkreśla ponadto, że zasadnicze znaczenie mają inwestycje w infrastrukturę żeglugi śródlądowej w portach morskich i w ich pobliżu; kładzie nacisk na potrzebę ścisłej współpracy wszystkich zainteresowanych stron w logistycznym łańcuchu wartości;

II. Potrzeba unijnego funduszu na rzecz żeglugi śródlądowej

47. podkreśla, że droga do neutralności klimatycznej w sektorze żeglugi śródlądowej i pożądana transformacja energetyczna doprowadzą do luki w finansowaniu na kwotę blisko 10 mld EUR¹, której sektor nie jest w stanie pokryć sam; podkreśla ponadto brak

¹ Development Centre for Ship Technology and Transport Systems (DST), *Assessment of technologies in view of zero-emission IWT* [Centrum Rozwoju Techniki Okrętowej i Systemów Transportowych (DST), *Ocena technologii na potrzeby bezemisyjnej żeglugi śródlądowej*], część ogólnego badania Centralnej Komisji Żeglugi na Renie pt. *Financing the energy transition towards a zero-emission European IWT sector* [*Finansowanie transformacji energetycznej ku bezemisyjnemu europejskiemu sektorowi żeglugi śródlądowej*], sprawozdanie nr 2293, s. 95.

uzasadnienia biznesowego dla prywatnych właścicieli statków, aby inwestować w technologie napędu, które znacznie ograniczają wpływ na klimat i środowisko; podkreśla, że należy w tym celu zmobilizować wsparcie publiczne i inwestycje prywatne;

48. podkreśla, że na sektor żeglugi śródlądowej składają się głównie MŚP, przedsiębiorstwa rodzinne i mniejsze porty, co utrudnia dokonywanie kosztownych inwestycji służących osiągnięciu celów Zielonego Ładu; uważa zatem, że należy poprawić skalowalność wymaganych inwestycji, znacznie zmniejszyć obciążenia administracyjne i zwiększyć dostęp do finansowania;
49. wzywa zatem Komisję do stworzenia specjalnego unijnego funduszu na rzecz żeglugi śródlądowej do celów transformacji w stronę modelu zrównoważonego, w tym punktu kompleksowej obsługi, który będzie udzielał wsparcia i pomocy w łatwo dostępny sposób oraz będzie umożliwiał łączenie projektów w jeden wniosek, co zwiększy szanse na finansowanie; podkreśla, że taki fundusz powinien uzupełniać fundusze rezerwowe utworzone na mocy rozporządzenia (UE) nr 546/2014¹ o znaczne dodatkowe wkłady finansowe z unijnych i krajowych instrumentów finansowania, a także innych inwestycji publicznych i prywatnych, w celu wykorzystania dodatkowych inwestycji ze strony przemysłu oraz uporania się z obecną luką inwestycyjną w zakresie finansowania zrównoważonej transformacji; podkreśla, że fundusz ten powinien również przewidywać możliwość łączenia z finansowaniem z instrumentu „Łącząc Europę”, europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, w tym Funduszu Spójności, a także instrumentami finansowania Europejskiego Banku Inwestycyjnego;
50. podkreśla, że ten specjalny fundusz powinien skupiać się na modernizacji i odnowie statków mającej na celu poprawę ich efektywności energetycznej oraz wspierać inwestycje w innowacyjne i energooszczędne technologie oraz w infrastrukturę portową, zwłaszcza we wdrażanie paliw alternatywnych, co pomoże w osiągnięciu celów Europejskiego Zielonego Ładu, zrównoważonej odbudowy gospodarki oraz stworzenia bardziej zrównoważonego system transportu jako całości;
51. wzywa Komisję do oceny zasadności włączenia do funduszu nowego europejskiego systemu złomowania i modernizacji floty, z należywym uwzględnieniem emisji w cyklu życia danych statków, aby ułatwić szybkie przejście na neutralność klimatyczną; zwraca uwagę na potrzebę uwzględnienia warunków, w których odbywa się złomowanie, i podkreśla, że zasadnicze znaczenie ma obieg zamknięty;

III. Finansowanie przez Europejski Bank Inwestycyjny

52. przypomina, że Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) zapewnia finansowanie w formie atrakcyjnych pożyczek, w tym dla przemysłu stoczniowego; uważa jednak, że wykorzystanie i skuteczność finansowania ze strony EBI zależy od jego dostępności i w związku z tym kładzie nacisk na to, by:
 - i) zapewnić, aby program gwarancji dla „zielonej” żeglugi EBI miał również

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 546/2014 z dnia 15 maja 2014 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 718/1999 w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej (Dz.U. L 163 z 29.5.2014, s. 15).

zastosowanie do mniejszych transakcji, w tym obejmował bardziej elastyczne warunki udzielania pożyczek, na przykład poprzez uwzględnienie średniego okresu eksploatacji działalności statku w okresie zwrotu;

- ii) dopilnować, aby EBI zapewnił stoczniom finansowanie zarówno przed dostawą, jak i po dostawie, aby zagwarantować wdrożenie i opłacalność innowacyjnych projektów stoczniowych;
 - iii) uznać za priorytet finansowania programów badawczo-rozwojowych na rzecz ekologicznego przemysłu stoczniowego;
53. apeluje do Komisji i państw członkowskich o staranne monitorowanie inwestycji państw spoza UE w portach europejskich, z uwagi na ich rolę w europejskiej infrastrukturze strategicznej jako węzłów multimodalnych, głównych węzłów energetycznych i klastrów przemysłowych;

Transport pasażerski, mobilność w miastach, nawodna logistyka miejska i turystyka

54. z zadowoleniem przyjmuje opublikowaną niedawno przez Komisję ocenę pakietu dotyczącego mobilności w miastach z 2013 r.¹; podkreśla w związku z tym, że oczekiwane rezultaty pakietu na rzecz mobilności w miastach, a mianowicie zmniejszenie emisji CO₂ i emisji zanieczyszczeń powietrza, rozładowanie zatorów komunikacyjnych i zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych na obszarach miejskich, nie zostały jednakowo osiągnięte w całej UE; w związku z tym wzywa Komisję, by zachęcała państwa członkowskie i miasta do uwzględniania w miarę możliwości w ich planach zrównoważonej mobilności miejskiej publicznego transportu wodnego, logistyki miejskiej i lokalnej dystrybucji towarów jako bezpiecznego, zrównoważonego i wydajnego środka transportu oraz do skuteczniejszego gromadzenia przez nie danych na temat mobilności w miastach; podkreśla ponadto potrzebę umieszczania informacji o środkach transportu publicznego drogą wodną na cyfrowych platformach mobilności, takich jak mobilność jako usługa, a także w aplikacjach obsługujących dostawę towarów;
55. zwraca uwagę na niewykorzystany potencjał śródlądowych dróg wodnych na obszarach miejskich, pokazany w kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności; podkreśla, że obszary miejskie stają się coraz bardziej zagęszczone i że budowa nowej infrastruktury drogowej nie zawsze jest opłacalna; wzywa Komisję do włączenia transportu wodnego do celu strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, jakim jest lepsze wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych w miastach, oraz do przedstawienia konkretnych propozycji mających na celu wzmocnienie logistyki na naszych śródlądowych drogach wodnych i uwzględnienie końcowych dostaw rowerami towarowymi, co przyczyni się do przesunięcia modalnego; wzywa w związku z tym Komisję do usprawnienia gromadzenia danych dotyczących mobilności w miastach w odniesieniu do wodnego transportu pasażerskiego i towarowego oraz podkreśla potencjał żeglugi śródlądowej na końcowym odcinku podróży (ostatni kilometr) w zrównoważonej logistyce miejskiej;
56. podkreśla fakt, że dane liczbowe za 2019 r. dotyczące popytu na przewozy pasażerskie wykazały, że europejski sektor rejsów rzecznych, w tym statków wycieczkowych i

¹ Dokument roboczy służb Komisji z 24 lutego 2021 r. (SWD(2021)0047).

usług promowych, był w dobrym stanie przed pandemią COVID-19; zauważa jednak, że w pierwszej połowie 2020 r. sektor ten uległ niemal całkowitemu zastojowi ze względu na obecną sytuację sanitarną, która miała negatywne skutki gospodarcze i spowodowała trudności finansowe dla przedsiębiorstw, oraz że nadal nie ma pewności, czy ruch pasażerski powróci do normalnego poziomu w 2021 r.¹; wzywa zatem Komisję do włączenia śródlądowej turystyki wodnej do przygotowywanej agendy europejskiej dla turystyki 2050, aby promować uzasadnienie biznesowe dla zrównoważonego, innowacyjnego i odpornego ożywienia turystyki rzecznej, z uwzględnieniem korzyści gospodarczych turystyki rzecznej na regiony portowe pod względem wartości dodanej, tworzenia miejsc pracy i dochodów portów;

57. podkreśla, że należy nadal analizować potencjał śródlądowych dróg wodnych pod względem żeglugi rekreacyjnej i innych rodzajów aktywności nadwodnej, co stymulowałoby wzrost gospodarczy, zapewniłoby nowe możliwości zatrudnienia i pobudziłoby turystykę w odnośnych regionach;
 58. wzywa państwa członkowskie, aby zatwierdziły międzynarodowy certyfikat obsługi jednostek rekreacyjnych przez przyjęcie rezolucji nr 40 Komitetu ds. Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, w celu umożliwienia transgranicznego uznawania licencji oraz ułatwienia żeglugi rekreacyjnej w Europie;
- o
- o o
59. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

¹ Centralna Komisja Żeglugi na Renie, *Market observation report 2020: inland navigation in Europe* [Sprawozdanie z obserwacji rynku w 2020 r.: żegluga śródlądowa w Europie], wrzesień 2020 r.