



TEXTE ADOPTATE

P9_TA(2021)0367

Către un transport pe căile navigabile interioare adaptat la cerințele viitorului în Europa

Rezoluția Parlamentului European din 14 septembrie 2021 intitulată „Către un transport pe căile navigabile interioare adaptat la cerințele viitorului în Europa” (2021/2015(INI))

Parlamentul European,

- având în vedere documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 25 februarie 2021 intitulat „Evaluation of Directive 2005/44/EC on Harmonised River Information Services (RIS)” (Evaluarea Directivei 2005/44/CE privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate) (SWD(2021)0050),
- având în vedere documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 24 februarie 2021 intitulat „Evaluation of the 2013 Urban Mobility Package” (Evaluarea pachetului privind mobilitatea urbană 2013) (SWD(2021)0047),
- având în vedere comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” (COM(2020)0789) și documentul de lucru al serviciilor Comisiei care îl însoțește (SWD(2020)0331),
- având în vedere comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european (COM(2019)0640),
- având în vedere documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 18 septembrie 2018 intitulat „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)” (Raportul la jumătatea perioadei referitor la progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a programului de acțiune NAIADES II pentru promovarea transportului pe căi navigabile interioare (pentru perioada 2014-2017)) (SWD(2018)0428),
- având în vedere cartea albă a Comisiei din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor” (COM(2011)0144),
- având în vedere Directiva (UE) 2017/2397 a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2017 privind recunoașterea calificărilor profesionale în domeniul

navigației interioare¹,

- având în vedere Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară²,
- având în vedere Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi³ și viitoarea revizuire a acesteia,
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (Regulamentul privind TEN-T)⁴ și viitoarea revizuire a acestuia,
- având în vedere Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre⁵ și viitoarea revizuire a acesteia,
- având în vedere Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității⁶,
- având în vedere Concluziile Consiliului din 21 octombrie 2020 privind considerente de politică pentru un plan de urgență în caz de pandemie sau altă criză majoră pentru sectorul european al transportului de mărfuri,
- având în vedere Concluziile Consiliului din 5 iunie 2020 privind sectorul transportului pe apă din UE – Perspective: Către un sector al transportului pe apă din UE neutru din punctul de vedere al emisiilor de carbon, cu zero accidente, automatizat și competitiv,
- având în vedere Concluziile Consiliului din 15 noiembrie 2018 privind transportul pe căile navigabile interioare – conștientizați-i potențialul și promovați-l!,
- având în vedere rezoluția sa din 27 aprilie 2021 referitoare la măsurile tehnice și operaționale pentru un transport maritim mai eficient și mai curat⁷,
- având în vedere rezoluția sa din 15 ianuarie 2020 referitoare la Pactul ecologic european⁸,
- având în vedere rezoluția sa din 14 februarie 2019 referitoare la NAIADES II - Un

¹ JO L 345, 27.12.2017, p. 53.

² JO L 252, 16.9.2016, p. 118.

³ JO L 307, 28.10.2014, p. 1.

⁴ JO L 348, 20.12.2013, p. 1.

⁵ JO L 368, 17.12.1992, p. 38.

⁶ JO L 255, 30.9.2005, p. 152.

⁷ Texte adoptate, P9_TA(2021)0131.

⁸ JO C 270, 7.7.2021, p. 2.

- program de acțiune pentru sprijinirea transportului pe căi navigabile interioare¹,
- având în vedere rezoluția sa din 22 noiembrie 2016 referitoare la valorificarea potențialului prezentat de transportul naval de pasageri²,
 - având în vedere articolul 54 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0231/2021),
- A. întrucât sectorul transporturilor pe apă din UE, inclusiv al transporturilor pe căile navigabile interioare, prezintă un interes strategic pentru integritatea aprovizionării sale și pentru competitivitatea porturilor sale; întrucât 75 % din navigația pe căile navigabile interioare se desfășoară la nivel transfrontalier și, prin urmare, coordonarea este esențială pentru piața unică;
- B. întrucât țările europene dispun de o varietate de căi navigabile mai mari și mai mici și de flote diferite de nave de navigație interioară, ceea ce face ca transportul pe căile navigabile interioare să fie foarte convenabil și util pentru a transporta diferite tipuri și cantități mari de mărfuri către diverse destinații pe apă;
- C. întrucât transportul pe căi navigabile interioare este un pilon esențial în trecerea la transportul multimodal sustenabil, însă se confruntă și cu provocări considerabile; întrucât transportul pe căile navigabile interioare reprezintă în momentul de față o parte foarte mică din transportul de mărfuri din UE (6,1 %), în timp ce transportul rutier reprezintă 76,3 %, iar cel feroviar, 17,6 %; întrucât actuala componentă modală a transportului pe căi navigabile interioare este mult prea mică și este nevoie de o creștere semnificativă pentru a reduce congestiunea rutieră, a îmbunătăți siguranța, a reduce emisiile și a asigura un sistem de transport mai sustenabil per ansamblu; întrucât sunt necesare urgent acțiuni suplimentare pentru a atinge obiectivul de a transfera o parte substanțială a celor 76,3 procente din transportul intern de mărfuri efectuat în prezent pe cale rutieră către transportul feroviar și către transportul pe căile navigabile interioare; întrucât, în acest sens, este fundamental ca noile piețe circulare și energetice sustenabile să fie corelate cu transportul pe căile navigabile interioare;
- D. întrucât dezvoltarea în continuare a sectorului căilor navigabile interioare este un element esențial pentru construirea unei rețele inteligente, sustenabile și competitive a transporturilor europene; întrucât navigabilitatea actuală a căilor navigabile din Europa este fragmentată, iar transferul modal este îngreunat de blocaje, de lipsa anumitor legături și de lipsa de fiabilitate a căilor navigabile interioare cu liberă circulație; întrucât căile navigabile interioare, fiind unul dintre cele mai ecologice moduri de transport, cu un potențial suplimentar în mare parte nevalorificat de a transporta cantități mari de bunuri pe teritoriul Uniunii Europene, pot juca un rol fundamental în atingerea obiectivelor climatice ale UE;
- E. întrucât procentul total de transporturi transfrontaliere de marfă pe căile navigabile interioare din Uniune este de 54 % pe coridorul Rin-Alpi, de 35 % pe coridorul Marea Nordului - Marea Mediterană și de 38 % pe coridorul Marea Nordului - Marea Baltică; întrucât este important să se avanseze în finalizarea rețelei centrale a căilor navigabile

¹ JO C 449, 23.12.2020, p. 154.

² JO C 224, 27.6.2018, p. 29.

interioare TEN-T și a legăturilor cu rețeaua globală;

- F. întrucât traficul pe căile navigabile europene se bazează pe legături transfrontaliere fiabile și fără sincope, ceea ce face ca finalizarea rețelelor centrale TEN-T până în 2030 să reprezinte o chestiune de importanță majoră;
- G. întrucât cartea albă a Comisiei privind transporturile publicată încă din 2011 a evidențiat faptul că trebuie majorat procentul modal de transporturi pe căile navigabile interioare din Europa și întrucât, de atunci, nu s-au înregistrat progrese suficiente;
- H. întrucât există un consens larg în sectorul transporturilor pe căi navigabile interioare că înverzirea este esențială pentru a asigura competitivitatea pe termen lung a sectorului și pentru a-i permite să joace un rol semnificativ, fiabil și credibil în transferul multimodal; întrucât la nivelul sectorului are loc un amplu proces de reflecție privind modalitatea de finanțare a acestei tranziții verzi; întrucât a sosit momentul să fie adoptate măsuri, instrumente și mijloace concrete pentru a ajuta ca această ambiție să fie pusă în practică;
- I. întrucât investițiile insuficiente în infrastructură au condus la întârzieri; întrucât o infrastructură de calitate este elementul central al unui sector de succes al căilor navigabile interioare; întrucât creșterea capacităților are limitările sale și ar trebui să se pună în mod egal accentul pe îmbunătățirea performanțelor și pe asigurarea fiabilității sectorului în permanență;
- J. întrucât un procent substanțial din transporturile de mărfuri pe căile navigabile interioare ale UE are legătură cu porturile maritime; întrucât atât porturile maritime, cât și cele interioare joacă un rol important ca centre multimodale, oferind legături cu alte moduri de transport care pot prelua, de asemenea, încărcături de marfă; întrucât, prin urmare, este important și este prevăzut în orientările TEN-T ca porturile maritime și interioare să fie bine conectate între ele și să dispună de legături bune cu hinterlandul; întrucât porturile interioare ar trebui să devină centre energetice pentru combustibilii alternativi sustenabili;
- K. întrucât seceta și schimbările climatice sunt două dintre marile probleme cu care se confruntă transportul pe căile navigabile interioare europene; întrucât în mai multe regiuni europene, transportul pe căile navigabile interioare a fost puternic afectat de perioada îndelungată de secetă din 2018, din cauză că nivelurile apelor au scăzut extrem de mult; întrucât consecințele au fost devastatoare pentru Rin și pentru afluenții acestuia, pentru cursul superior și mijlociu al Dunării și pentru cursul superior și mijlociu al Elbei; întrucât, în Germania, aceasta a condus la o scădere cu 5 miliarde EUR a producției industriale; întrucât, în plus, zonele cu ape interioare din nordul Europei tind să fie înghețate în timpul celor mai aprige luni de iarnă, lucru care duce la perturbarea traficului;
- L. întrucât transferul modal de la transportul rutier la căile navigabile interioare nu privește doar mărfurile, ci și transportul de persoane, în special în zonele urbane; întrucât 50 % din populația UE locuiește în apropierea mării și de-a lungul râurilor, transportul de persoane pe căile navigabile interioare oferă o alternativă ecologică din punctul de vedere atât al consumului de energie, cât și al emisiilor acustice; întrucât acesta contribuie, de asemenea, la decongestionarea rețelelor rutiere supraaglomerate și oferă o alternativă la expansiunea infrastructurii rutiere în zonele cu densitate ridicată a

populației;

- M. întrucât croazierele fluviale, feriboturile, navele pentru voiaje de zi, taxiurile pe apă și navele pe apă joacă un rol important în turismul european și ar trebui să devină o opțiune mai curată pentru turism și transportul public în regiunile și orașele cu râuri, canale și lacuri accesibile și navigabile, ceea ce ar face, de asemenea, ca mobilitatea urbană să devină mai sustenabilă și mai eficace; întrucât Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă ar trebui să țină cont de aceste aspecte;
- N. întrucât transportul de marfă pe căile navigabile interioare, împreună cu transportul feroviar, va juca un rol esențial în atingerea obiectivelor Pactului verde în ceea ce privește transferul modal în domeniul transportului de marfă; întrucât cele două moduri din cadrul lanțurilor de aprovizionare ar trebui integrate și ar trebui să devină mai accesibile;
- O. întrucât transportul pe căile navigabile interioare ar putea juca un rol important pentru transportul maritim în ceea ce privește creșterea gradului de digitalizare și extinderea soluțiilor de propulsie cu zero emisii, cum ar fi electrificarea și hidrogenul;
- P. întrucât procedurile pentru obținerea unui certificat pentru o navă cu propulsie pe bază de hidrogen încă durează foarte mult; întrucât pentru o serie de nave pe bază de hidrogen cu exact aceleași caracteristici tehnice trebuie depuse cereri separate pentru fiecare navă în parte; întrucât o astfel de sarcină administrativă descurajează investițiile private și împiedică astfel progresul tehnologic și îmbunătățirea eficienței din punctul de vedere al costurilor;
- Q. întrucât tranziția energetică reprezintă, de asemenea, o provocare pentru sectorul navigației interioare, deși căile navigabile interioare sunt unul dintre cele mai ecologice moduri de transport; întrucât este important să se țină cont de rolul antreprenorilor la nivelul întregului lanț de aprovizionare, pentru a consolida motivația pentru investiții sustenabile în sectorul transportului pe căi navigabile interioare;
- R. întrucât flota de nave pentru căile navigabile interioare trebuie modernizată și adaptată astfel încât să reflecte progresul tehnic, cu scopul de a îmbunătăți și mai mult performanța de mediu a navelor; întrucât tehnologiile cu emisii zero nu sunt încă viabile la scară largă în sectorul transportului pe căi navigabile interioare din cauza lipsei de maturitate tehnică, a lipsei infrastructurii și a prețurilor necompetitive;
- S. întrucât sectorul transportului pe căi navigabile interioare a asigurat distribuția continuă a bunurilor esențiale în timpul pandemiei de COVID-19, unele părți ale sale înregistrând chiar vârfuri de trafic, ceea ce îi demonstrează flexibilitatea și reziliența,

Transferul modal al transportului de mărfuri: de pe șosele pe căile navigabile interioare

1. invită Comisia să preia inițiativa privind un leadership ecologic, eficient și digital și să extindă programele existente precum NAIADES, ceea ce ar trebui să sprijine și să stimuleze toate părțile interesate din sectorul transportului pe căi navigabile, precum și din alte moduri de transport, dar mai ales transportul feroviar, să colaboreze pentru un viitor sustenabil și social, sprijinind totodată antreprenoriatul, protecția lucrătorilor și competitivitatea întregului sector; subliniază că transportul pe căile navigabile interioare reprezintă o soluție excelentă pentru transportarea mărfurilor ce provin de pe piețe noi

ale economiei circulare și că o coordonare a politicilor de mediu, industriale și din domeniul transporturilor este esențială pentru valorificarea acestor oportunități;

2. invită Comisia și statele membre să țină cont într-o măsură mai mare de faptul că cei care desfășoară activități în sectorul navigației pe căile navigabile interioare sunt deseori familii care locuiesc la bord împreună cu copiii lor și să investească în facilități adecvate și regulate de-a lungul rutelor căilor navigabile pentru a permite condiții de trai decente în timpul drumului;
3. invită Comisia să prezinte propuneri pentru un cadru de guvernare și de reglementare în conformitate cu următorul program de acțiune NAIADES, asigurând armonizarea și standardizarea la nivelul UE pentru a asigura o navigabilitate, nave și o calificare a echipajelor la un nivel calitativ bun; subliniază că acest cadru ar trebui să faciliteze coordonarea investițiilor, a programelor de acțiune și a diferitelor organisme implicate în dezvoltarea transportului pe căi navigabile interioare, inclusiv administrațiile statelor membre, agențiile UE, coordonatorii TEN-T, comisiile fluviale și comitetele de standardizare; evidențiază oportunitatea de a cartografia potențialul transfer modal al transportului de bunuri către căile navigabile interioare prin intermediul programului de acțiune NAIADES III; evidențiază că acest transfer modal și o mai bună coordonare între politicile industriale și în domeniul transporturilor ar contribui la realizarea obiectivelor Pactului verde, impunându-le aproape tuturor sectoarelor industriale să treacă printr-o transformare sustenabilă și circulară;
4. salută intenția exprimată de Comisie în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, de a transfera mai multe bunuri de la transportul rutier către căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte, inclusiv transportul de marfă regional, urban și interurban; subliniază, cu toate acestea, imensul potențial nevalorificat și posibilitățile de extindere ale transportului pe căile navigabile interioare; invită Comisia, prin urmare, să evalueze periodic obiectivele de transfer modal ale transportului pe căi navigabile interioare, să atașeze acestora un nivel de ambiție mai ridicat și să valorifice beneficiile oferite de sector; invită Comisia, de asemenea, să sprijine adoptarea celor mai bune practici de integrare a serviciilor de transport pe căi navigabile interioare în lanțurile logistice multimodale; subliniază că este nevoie de investiții într-o proiectare mai flexibilă și inovatoare a navelor și în înverzirea flotei existente de transport pe căi navigabile interioare, dezvoltând, printre altele, nave adaptate la navigația fluvială și alte soluții mature, sustenabile pentru a oferi o alternativă mai competitivă și sustenabilă la transportul rutier;
5. subliniază că este esențial să se investească mai mult și mai regulat în extinderea, actualizarea și modernizarea infrastructurii fizice și digitale a căilor navigabile interioare, cum ar fi ecluzele, podurile și implementarea interoperabilă a tehnologiilor digitale la nivel transfrontalier, pentru a stimula competitivitatea sectorului, a-i împiedica declinul, a-i îmbunătăți pe termen lung performanța, fiabilitatea și previzibilitatea la nivel transfrontalier, a face posibilă navigabilitatea de calitate și a facilita transferul modal, ținând seama totodată de preocupările legate de biodiversitate și de legislația de mediu aplicabilă, cum ar fi Directiva-cadru privind apa¹ și directivele privind natura²; invită Comisia să faciliteze schimbul de bune practici între statele

¹ JO L 327, 22.12.2000, p. 1.

² Directiva privind habitatele (JO L 206, 22.7.1992, p. 7) și Directiva privind păsările (JO L 20, 26.1.2010, p. 7).

membre, în special în ceea ce privește luarea în considerare a nevoilor legate de faună și floră în proiectele de infrastructură;

6. îndeamnă statele membre să își respecte pe deplin obligația de a finaliza rețeaua centrală TEN-T de căi navigabile interioare până în 2030 și invită Comisia și coordonatorii TEN-T să își consolideze supravegherea în acest sens; invită statele membre să elimine legăturile lipsă, să se ocupe de blocaje și să promoveze infrastructuri fizice și digitale de calitate; evidențiază, în special, necesitatea creșterii investițiilor într-o infrastructură multimodală adecvată în porturi și în legăturile dintre porturile interioare și hinterland, cum ar fi legăturile feroviare fără sincope și terminalele, precum și a creșterii capacității de depozitare a acestora pentru a facilita transportul multimodal competitiv în Europa și a le îmbunătăți performanța în cadrul lanțului de aprovizionare;
7. consideră că este necesar să se introducă o abordare bazată pe o rețea cu două straturi, prin completarea rețelei centrale existente de căi navigabile interioare cu o rețea globală de căi navigabile interioare, cu scopul de a impulsiona transportul pe căile navigabile interioare; subliniază că pentru rețeaua globală ar trebui luate în considerare căile navigabile care sunt conectate la porturile maritime și nu au statut de clasă IV, dar au potențialul de a reduce externalitățile de mediu negative, inclusiv congestionarea rutieră; subliniază, prin urmare, necesitatea de a extinde rețeaua TEN-T pentru a include noi secțiuni ale căilor navigabile interioare în rețeaua centrală și cea globală, cu scopul de a institui noi centre de transport multimodal;
8. consideră că este important să se recunoască potențialul neutilizat al căilor navigabile mai mici de a îmbunătăți concurența directă cu transportul rutier, asigurând o rețea detaliată, globală și complexă care să fie întreținută la zi și navigabilă; invită Comisia să nu ia în considerare doar căile navigabile mari, ci să includă și căile navigabile mai mici în tranziția digitală;
9. subliniază potențialul semnificativ al renovării căilor navigabile și a canalelor de legătură, în special în regiunile care au suferit timp de decenii din cauza unor investiții insuficiente în infrastructura căilor navigabile interioare;
10. invită statele membre să se asigure că toate părțile interesate relevante sunt implicate în procesul de planificare multidisciplinară pentru noi proiecte de navigație și măsuri de întreținere cu scopul de a concepe soluții comun acceptate în conformitate cu legislația UE;
11. remarcă faptul că transportul pe căile navigabile are nevoie de o rețea de infrastructură mai eficace, fiabilă, sigură și rezilientă la schimbările climatice pentru a răspunde mai bine la problema inundațiilor și a nivelurilor scăzute ale apei, care doar se va agrava din cauza efectelor schimbărilor climatice; regretă faptul că nu s-a ținut seama în mod corespunzător de problemele care afectează sectorul navigației interioare din cauza inundațiilor și a nivelurilor scăzute ale apei și că este esențial să se asigure navigabilitatea; subliniază că este necesar, prin urmare, să se întreprindă acțiuni coerente, de exemplu adaptând flotele, inclusiv tipul de nave, numărul acestora și capacitatea de rezervă, optimizând proiectarea navelor, ținând cont de versatilitatea navelor pentru căile navigabile interioare, asigurând o mai bună gestionare și dezvoltare a infrastructurii, oferind informații și previziuni mai exacte despre nivelurile apelor, cooperând cu sectorul feroviar în perioadele cu un nivel scăzut al apei, încheind contracte de navlosire pe timp pentru navele care pot opera în perioade cu un nivel

scăzut al mării, implementând instrumente digitale și crescând capacitatea de depozitare în porturi; invită Comisia și statele membre să elaboreze planuri de acțiune pentru a combate nivelurile scăzute ale apei și subliniază necesitatea coordonării în acest scop;

12. subliniază importanța utilizării datelor și serviciilor spațiale pentru serviciile de transport pe căi navigabile interioare pentru a asigura un sector mai sigur, mai sustenabil, eficient și competitiv; consideră, în special, că noile servicii din programele Galileo și Copernicus și Serviciul european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) ar trebui incluse în revizuirea Directivei privind sistemele de transport inteligente¹ și în alte inițiative legislative privind mobilitatea inteligentă;

Înverzirea transportului pe căi navigabile interioare

13. evidențiază că este important să se abordeze tranziția energetică într-o manieră eficientă din punctul de vedere al costurilor și accesibilă, recunoscând totodată gama diversă a tipurilor de nave, accelerând rapid disponibilitatea și introducerea unui mix eterogen de combustibili alternativi curați, a infrastructurilor pentru combustibili alternativi și a metodelor de propulsie alternative în transportul maritim, cu o abordare bazată pe rețea și în conformitate cu principiul neutralității tehnologice; recunoaște, în plus, utilizarea tuturor opțiunilor gata de a fi implementate pentru a reduce emisiile navigației interioare, inclusiv a combustibililor și a sistemelor de tranziție; evidențiază, din nou, că tranziția energetică în domeniul navigației interioare este esențială pentru înfăptuirea agendei de neutralitate climatică până în 2050;
14. scoate în evidență că există o lipsă de soluții neutre climatic gata de a fi introduse pe piață și că autoritățile ar trebui așadar să fie îndreptățite să finanțeze consolidarea capacităților pentru a ajuta sectorul să obțină acces la finanțare și pentru a-l sprijini în drumul său către neutralitatea climatică; evidențiază că este important să se stimuleze în continuare proiectele de cercetare și dezvoltare legate de combustibilii și tehnologiile care reduc considerabil impactul asupra climei și a mediului, cu scopul de a extinde rapid flotele și a crea lanțuri de aprovizionare și economii de scară; recunoaște potențialul sectorului căilor navigabile interioare de a îndeplini rolul de teren de testare și de catalizator pentru efecte de propagare pozitive în sectorul transportului maritim; invită Comisia, prin urmare, să dezvolte o foaie de parcurs realistă pentru a reduce în continuare poluanții și emisiile de gaze cu efect de seră, în vederea creării unui sector decarbonizat al căilor navigabile interioare, protejând totodată competitivitatea, fiabilitatea și siguranța;
15. subliniază rolul deosebit pe care ar trebui să îl joace căile navigabile interioare în strategia UE privind hidrogenul, atât în ceea ce privește aprovizionarea cu combustibil curat a transportului pe căi navigabile interioare, cât și din perspectiva importanței foarte mari a căilor navigabile interioare și a porturilor acestora pentru distribuția curată și eficientă a hidrogenului de-a lungul rețelelor de transport și al clusterelor industriale ale UE;

¹ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

16. evidențiază că alternativele care reduc considerabil impactul asupra climei și a mediului ar trebui să devină disponibile pe scară largă, mai accesibile ca preț și atractive din punct de vedere financiar în raport cu tehnologiile de propulsie convenționale; subliniază că este necesar să se accelereze adoptarea acestor alternative, de exemplu prin asigurarea unui procentaj de amestec realist bazat pe o evaluare a impactului care să acopere o analiză a ciclului de viață al combustibililor și în conformitate cu criteriile de sustenabilitate ale UE, precum și prin stabilitate în materie de reglementare și prin sprijin financiar, inclusiv prin acordarea de stimulente fiscale de către statele membre; consideră, în plus, că statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili o cotă de impozitare descrescătoare sau egală cu zero pentru alimentarea cu energie electrică de la mal și utilizarea altor soluții sustenabile; invită Comisia, de asemenea, să sprijine și să stimuleze substanțial utilizarea instrumentelor financiare relevante pentru adoptarea combustibililor alternativi sustenabili și a tehnologiilor aferente;
17. invită Comisia să evalueze posibilitatea elaborării unui sistem UE de etichetare a emisiilor pentru transportul pe căi navigabile interioare care să ofere informații ușor accesibile despre performanța energetică a navelor, să promoveze eficiența energetică și să creeze un mediu stabil pentru deciziile de investiții, ceea ce ar trebui să le ofere transportatorilor argumente economice viabile, precum și o rentabilitate a investițiilor lor; evidențiază că acest sistem trebuie să își propună să reducă într-o manieră eficace emisiile și să sprijine sectorul oferind un acces îmbunătățit la finanțare, la credite și la garanții pe baza performanțelor în materie de emisii, să îmbunătățească monitorizarea emisiilor, să creeze beneficii stimulând autoritățile portuare să diferențieze taxele pentru utilizarea infrastructurii portuare și, în cele din urmă, să crească atractivitatea sectorului în ansamblul său; invită Comisia să pună la dispoziție un ghid practic și un set de instrumente privind posibilitățile în materie de combustibili sustenabili și de tehnologii pentru transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte, pentru a-i sprijini pe proprietarii de nave în procesul lor decizional; evidențiază că acestea ar trebui să se axeze pe navele pentru transportul pe căi navigabile interioare și pentru transportul maritim pe distanțe scurte, date fiind caracteristicile lor tehnice similare;
18. subliniază că construcția modulară a navelor oferă flexibilitate, previzibilitate și reduceri ale costurilor; subliniază în acest sens că componentele, proiectarea și dezvoltarea standardizate ale navelor creează o bază solidă care poate fi utilizată în diferite moduri (intermodalitate) și, în plus, facilitează recondiționarea prin instalarea unor sisteme de propulsie mai sustenabile de îndată ce acestea intră pe piață; evidențiază că, pe lângă beneficiile de mediu, construcția modulară poate duce la diminuarea costurilor și a riscurilor datorită procesului previzibil de producție și construcție, astfel că aceasta ar trebui să fie stimulată și promovată;
19. consideră că, având în vedere obiectivele noastre climatice, sectorul naval poate asigura transporturi mai sustenabile și mai adaptate exigențelor viitorului; subliniază că Comisia și autoritățile naționale ar trebui să joace un rol de legătură și de coordonare în această etapă de dezvoltare și să colaboreze cu toate părțile interesate, inclusiv cu utilizatorii căilor navigabile interioare și cu industria de construcții navale; încurajează statele membre să implementeze proiecte-pilot cu soluții inovatoare precum containerele cu baterii ce pot fi schimbate; subliniază, în acest context, nevoia urgentă de sprijin pentru inovare, a unui plan de finanțare al UE, a facilitării procesului de certificare și a acordării autorizațiilor pentru folosirea propulsiei pe bază de combustibili alternativi;

20. evidențiază, în acest sens, importanța porturilor și a șantierelor navale specializate ale acestora în tranziția energetică, acesta fiind locul unde se desfășoară construcția, conversia și modernizarea navelor; invită, prin urmare, Comisia și statele membre să aloce finanțare adecvată și investiții care să asigure o capacitate suficientă și o infrastructură adecvată în porturi, cu scopul de a facilita reînnoirea flotei și tranziția energetică a sectorului naval; subliniază, în plus, că dezvoltarea de surse alternative de energie pentru nave necesită o alimentare adecvată cu energie electrică de pe uscat și infrastructuri de reîncărcare;
21. evidențiază că înverzirea flotei nu ar trebui să se concentreze doar pe eliminarea emisiilor de gaze cu efect de seră, ci ar trebui să vizeze și reducerea poluării râurilor; evidențiază că este important așadar să se asigure facilități de evacuare a deșeurilor în porturi și să se promoveze utilizarea de vopsea antivegetativă inovatoare și de tehnologii avansate pentru întreținerea cocilor, cum ar fi dronele subacvatice; invită Comisia să propună un cadru de guvernare pentru monitorizarea poluării bazinelor râurilor, facilitând coordonarea măsurilor, investițiilor și programelor de acțiune la nivelul UE și la nivel național;
22. subliniază importanța asigurării unei gestionări robuste și transversale a resurselor de apă, ceea ce implică administrarea sistemelor hidraulice, stimularea dezvoltării energiei hidroelectrice, garantarea utilizărilor diferite ale apei și conservarea biodiversității; subliniază, prin urmare, că gestionarea apei ar trebui să implice părțile interesate din domeniile transporturilor, energiei, agriculturii, industriei și mediului;

Digitalizarea și transportul maritim autonom

23. ia act de faptul că digitalizarea și colectarea de date pe scară largă poate contribui la un mediu mai curat și la o mai bună siguranță la bord și poate duce la traiectorii mai eficiente, reducerea congestionării în porturi și o comunicare și un schimb de informații mai bune între nave, porturi și infrastructuri; subliniază că digitalizarea ar putea genera beneficii semnificative în ceea ce privește siguranța și eficiența energetică pentru colectarea și analiza datelor privind sectorul transporturilor pe căi navigabile interioare, contribuind la o reducere suplimentară a emisiilor; solicită adoptarea unei strategii pentru dezvoltarea și implementarea de tehnologii digitale și automatizate în sectorul căilor navigabile interioare, care să evidențieze atât standarde interoperabile între diferitele moduri și indiferent de frontiere, cât și finanțarea și acțiunile necesare în materie de cercetare, inclusiv prin cereri dedicate de propuneri în cadrul programului Orizont Europa; subliniază că este necesar, în acest sens, să se actualizeze standardele tehnice ale Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI) și să se armonizeze în continuare serviciile de informații fluviale (RIS), ceea ce ar simplifica procedurile în domeniul reglementării navigației interioare, ar reduce problemele rezultate din diferențele de interpretare a standardelor tehnice și din lipsa unor date comparabile și ar permite dezvoltarea și implementarea rapidă a unor soluții inovatoare; subliniază că este nevoie să se facă pregătiri pentru un cadru comun pentru schimbul de date interoperabile între modurile de transport;
24. invită Comisia să asigure o utilizare digitală și o acceptare armonizate ale documentelor electronice privind echipajele și navele pe întreg teritoriul UE cât mai curând posibil, ceea ce va consolida monitorizarea condițiilor sociale și de încadrare în muncă, va îmbunătăți eficiența și atractivitatea transporturilor pe căile navigabile interioare, precum și buna interacțiune și integrare a acestora cu alte moduri de transport și va

crește interoperabilitatea sistemelor de schimb de date de-a lungul întregului lanț logistic; subliniază că lipsa unei odihne corespunzătoare a lucrătorilor la bord poate antrena riscuri considerabile în materie de siguranță; evidențiază, prin urmare, că este esențială o capacitate de control digital fiabil în timp real, pentru a citi, a stoca și a genera date privind timpul de muncă și de odihnă al lucrătorilor aflați la bord;

25. subliniază necesitatea punerii în aplicare rapide a Regulamentului privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri¹, pentru a le permite operatorilor de transport să partajeze informații cu autoritățile de aplicare a legii repede, simplu și în format digital;
26. constată că integrarea și armonizarea datelor reprezintă un instrument-cheie de gestionare a activelor, pentru a consolida fiabilitatea transportului pe căi navigabile interioare și a-i crește utilizarea în cadrul lanțurilor logistice; constată că datele trebuie să fie interconectate cu o infrastructură inteligentă pentru a permite planificarea și comunicarea eficientă cu alte moduri de transport, pentru a facilita multimodalitatea și sistemele sincromodale; constată potențialul platformelor de date integrate de a îmbunătăți câștigurile în materie de transparență, precum urmărirea și controlul, precum și câștigurile în materie de eficiență, precum planificarea traseelor și gestionarea activelor;
27. subliniază importanța colectării de date privind sistemul logistic european, în coordonare cu părțile interesate relevante, în pregătirea propunerii de revizuire a directivei privind transporturile combinate² și a altor măsuri care să asigure o planificare logistică și o utilizare a infrastructurii fizice mai eficiente; invită Comisia, în plus, să prezinte o imagine de ansamblu intermodală a circulației bunurilor și containerelor care intră în Europa și a rutelor pe care le urmează bunurile până la destinația lor finală, ceea ce ar putea fi util la elaborarea unei politici eficace privind transferul modal; consideră că impulsivitatea transferului modal ar trebui considerată o prioritate, întrucât, în prezent, containerele maritime nu sunt transportate întotdeauna în mod eficient de la un port maritim pe hinterland, ceea ce conduce la costuri mai mari și la un timp de deplasare mai îndelungat; invită Comisia să analizeze valoarea adăugată a algoritmilor și a inteligenței artificiale în transportul containerelor în hinterland, pentru a optimiza planificarea și procesarea în acest scop;
28. subliniază că este important să se creeze legături între cadrele de politici existente privind digitalizarea transporturilor și să se asigure faptul că datele privind transportul multimodal sunt disponibile printr-un punct de acces unic, astfel încât să se obțină câștiguri de eficiență în transportul de mărfuri pe apă și să se asigure interoperabilitatea datelor cu alte moduri de transport; invită Comisia, în acest sens, să prezinte un plan de acțiune al UE pentru infrastructura digitală de transport multimodal care să permită schimbul de date și interoperabilitatea, cu scopul de a realiza un sistem de transport sincromodal, conectat și automatizat până cel târziu în 2035; consideră că este nevoie de o structură de guvernare dedicată pentru monitorizare, evaluare și îmbunătățire continuă și regulată, astfel încât să fie folosite cele mai noi tehnologii și inovații;
29. evidențiază necesitatea unor stimulente pentru dezvoltarea platformelor portuare digitale multimodale; solicită, în acest sens, crearea unui proiect cu valoare adăugată europeană

¹ JO L 249, 31.7.2020, p. 33.

² JO L 368, 17.12.1992, p. 38.

pentru navigabilitatea și conectarea multimodală a coridoarelor de căi navigabile interioare din TEN-T;

30. subliniază potențialul enorm al transportului pe căi navigabile interioare pentru deplasarea autonomă pe apă și evidențiază că o automatizare sporită aduce mai aproape realitatea unui transport sincromodal în Europa; invită Comisia ca, pe baza unei evaluări a impactului și a unei consultări ample cu toate părțile interesate relevante, să ia în considerare revizuirea tuturor actelor legislative pertinente, acolo unde este necesar, cu scopul de a facilita introducerea transportului naval autonom, acordând atenție în special responsabilităților echipajului în situații de urgență sau în caz de avariere a sistemului, clarificării aspectelor legate de răspundere în caz de daune și, pe plan mai general, aspectelor legate de siguranță ale navelor autonome, cu scopul de a obține un anumit nivel de armonizare și de a încuraja adoptarea tehnologiei la nivelul UE; insistă, prin urmare, să se creeze o foaie de parcurs europeană pentru sisteme inteligente și autonome de transport pe căi navigabile interioare, care ar trebui să sprijine o legislație orientată spre viitor, cercetarea, proiectele-pilot, laboratoarele pe teren și dezvoltarea și implementarea cu succes a navelor autonome, a porturilor inteligente și a interoperabilității digitale bazate pe sisteme de transport inteligente, precum și să asigure implementarea controlului de la distanță al navelor și gestionarea de la distanță a ecluzelor; subliniază, în acest sens, necesitatea unei infrastructuri inteligente și nevoia de formare, perfecționare și reconversie profesională a echipajelor, care ar putea fi sprijinite în cadrul componentei de investiții sociale și de competențe a programului InvestEU; evidențiază, în acest context, contribuția valoroasă a standardelor CESNI referitoare la echipaje, nave și tehnologia informației; invită Comisia să acorde prioritate digitalizării, armonizării și beneficiilor imediate (schimburi fără hârtie) în domeniul transportului pe căi navigabile interioare, punând astfel bazele unui sector autonom;
31. evidențiază că, pentru o navigație autonomă în condiții de siguranță și de securitate, este nevoie de o partajare standardizată a unor informații suplimentare față de poziția antenei navelor, cum ar fi comportarea navelor, conturul cocii și modificările căilor navigabile cu scopul de a gestiona operațiunile autonome, de a evita potențialele coliziuni între navele care folosesc aceeași cale navigabilă și de a oferi navigatorilor cele mai recente informații cu privire la calea navigabilă; evidențiază potențialul soluțiilor spațiale ca factori care facilitează transportul pe căile navigabile interioare, precum și contribuția utilă în acest sens a activelor spațiale ale UE Galileo, EGNOS și Copernicus;

Porturi adaptate exigențelor viitorului: centre energetice și circulare

32. subliniază rolul porturilor interioare ca noduri strategice, multimodale în sistemul logistic; subliniază, prin urmare, că porturile interioare și porturile maritime ar trebui să dispună de legături eficiente cu hinterlandul, în special cu infrastructura feroviară, și ar trebui să includă facilități de transbordare, punându-se accentul pe realizarea, pe cât posibil, a unor legături cu coridoarele centrale și globale ale TEN-T; sprijină cooperarea și gruparea în mai mare măsură a porturilor maritime și interioare;
33. subliniază importanța porturilor maritime în facilitarea unui transfer modal către transportul pe căile navigabile interioare; constată că îmbunătățirea grupării transportului de marfă pe căile navigabile interioare va facilita un transport mai eficient pe căile navigabile interioare către și de la porturile maritime; evidențiază că o cooperare strânsă între diferitele porturi maritime și interioare și toate părțile interesate

din lanțul logistic, de exemplu în domeniul sustenabilității, creează noi posibilități de îmbunătățire a eficienței din punctul de vedere al costurilor și al operațiunilor și aduce cu sine beneficii pentru dezvoltarea regională și ocuparea forței de muncă;

34. invită Comisia să se asigure că porturile interioare își păstrează legăturile feroviare existente și că statele membre acordă prioritate modernizării rețelei lor de transport feroviar de marfă, pentru a asigura fluxuri de transport intermodal între căile navigabile interioare și căile ferate;
35. evidențiază că realizarea pe scară largă a infrastructurii pentru combustibili alternativi ar trebui să țină seama de cererea potențială și de caracteristicile de piață ale porturilor la elaborarea posibilelor traiectorii către un sector neutru climatic al transportului pe căile navigabile interioare; subliniază, prin urmare, că o strategie europeană de introducere a combustibililor alternativi pentru utilizarea multimodală și industrială prin revizuirea TEN-T și a Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi ar trebui să urmeze o abordare de rețea care să conducă la o infrastructură planificată eficient, pe baza caracteristicilor cererii de piață potențiale ale unui port și ale hinterlandului său și, după caz, de-a lungul rutelor pe apă, în conformitate cu principiul neutralității tehnologice; subliniază, în plus, potențialul unui sistem flexibil de infrastructură, ca de exemplu utilizarea generatoarelor de curent portabile, și invită Comisia să evalueze soluții flexibile de distribuție și livrare a combustibililor, de exemplu sisteme de închiriere pentru nave;
36. invită Comisia și statele membre să consolideze sinergiile dintre infrastructura căilor navigabile interioare și rețelele transeuropene de energie, care vor facilita tranziția energetică a transportului pe căile navigabile interioare și vor sprijini dezvoltarea porturilor ca centre de energie; evidențiază, în acest sens, necesitatea unei mai bune integrări a infrastructurii căilor navigabile interioare în rețeaua energetică europeană, pentru a facilita alimentarea cu energie electrică de pe uscat; subliniază totodată potențialul căilor navigabile interioare în transportarea combustibililor alternativi; subliniază necesitatea construirii de infrastructuri electrice la nivelul porturilor interioare europene, pentru a putea primi pe viitor nave cu surse de energie electrică și pentru a extinde și moderniza facilitățile și echipamentele puse la dispoziție la dană, precum și pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră și poluarea atmosferică în porturi și în împrejurimile acestora, în conformitate cu obiectivul de reducere la zero a poluării la dană;
37. subliniază că este important să se abordeze chestiunea fluidității în porturi prin asigurarea unei capacități suficiente a danelor și a zonelor de așteptare pentru navele interioare;
38. subliniază potențialul căilor navigabile interioare pentru transportul de bunuri periculoase și deșuri, care necesită investiții în infrastructuri și în nave adecvate și sigure, precum și o forță de muncă calificată; evidențiază rolul promițător al porturilor în economia circulară și potențialul special al căilor navigabile interioare de a transporta mărfuri provenite de pe noi piețe circulare; invită așadar Comisia să stabilească o legătură mai puternică între politicile sale în domeniul economiei circulare și cele privind transportul pe căile navigabile interioare; invită Comisia, în plus, să dezvolte măsuri de sprijinire a activităților economiei circulare în porturi și să promoveze conceptul de evaluare pe parcursul ciclului de viață, cu scopul de a iniția un dialog și de a încuraja porturile interioare să conceapă sisteme de gestionare integrate pentru, *inter*

alia, apă, energie, deșeuri, șantierele de construcții, amenajarea spațiului și zonele verzi urbane, pentru a debloca potențialul lor de a deveni centre circulare și de energie curată;

Educația și formarea, condițiile de muncă și cercetarea și inovarea

39. subliniază că este nevoie să se modernizeze educația și formarea în domeniul navigației interioare, punând accentul pe dezvoltarea competențelor verzi și digitale și pe depășirea barierelor lingvistice, creând astfel locuri de muncă atractive pentru tineri și femei, acordând atenția cuvenită unor standarde sociale și de siguranță și niveluri de calificare ridicate și armonizate; sprijină, în acest sens, dezvoltarea în continuare a standardelor CESNI cu scopul de a asigura competențele necesare pentru membrii echipajelor de pe navele de navigație interioară; subliniază necesitatea unor programe de formare obligatorie, continuă și regulată pentru toți membrii echipajelor, care să includă stagii de schimburi internaționale, cu scopul de a promova perfecționarea, reconversia profesională, mobilitatea optimă a forței de muncă și siguranța în tot sectorul; subliniază necesitatea unor standarde în materie de sănătate și de siguranță în conformitate cu principiul „zero accidente”; invită statele membre, în plus, să pună în aplicare în mod corespunzător Directiva (UE) 2017/2397 privind recunoașterea calificărilor profesionale în domeniul navigației interioare până la 17 ianuarie 2022;
40. subliniază că este important să se garanteze condiții bune de muncă și salarii decente în domeniul transportului pe căile navigabile interioare; invită statele membre să asigure o protecție socială adecvată pentru toți lucrătorii de la bord, în conformitate cu legislația socială a UE; evidențiază necesitatea unei legislații lipsite de ambiguități în materie de muncă și securitate socială în sectorul transporturilor pe căile navigabile interioare; subliniază necesitatea asigurării protecției și drepturilor sociale ale membrilor echipajelor atât europeni, cât și din țări terțe;
41. evidențiază importanța cooperării și a sinergiilor suplimentare între diferitele inițiative și institute de cercetare și inovare, prin schimburile de cunoștințe, date, know-how și bune practici și prin punerea la dispoziție, pe o platformă publică, a unei prezentări generale a proiectelor în curs;
42. subliniază nevoia de a asigura dezvoltarea de proiecte privind nave inovatoare pentru căile navigabile interioare și a infrastructurii portuare corespunzătoare în cadrul parteneriatului pentru transporturi pe apă cu zero emisii din cadrul programului „Orizont Europa”;

Un plan de finanțare al UE

I. Posibilități de finanțare prin intermediul instrumentelor de finanțare existente ale UE

43. evidențiază posibilitatea ca instrumentele de finanțare existente ale UE să contribuie la înverzirea și digitalizarea sectorului european al transportului pe căi navigabile interioare, de exemplu Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), Orizont Europa, fondurile structurale și de investiții europene, inclusiv fondul de coeziune, precum și Mecanismul de redresare și reziliență (MRR); subliniază necesitatea mobilizării acestor instrumente pentru a finaliza rețelele centrale și globale ale TEN-T, pentru a finanța investițiile în dezvoltarea și introducerea pe scară largă a combustibililor alternativi sustenabili și a sistemelor de propulsie alternative pentru nave, precum și a infrastructurii necesare, pentru a permite sinergii inteligente între

transporturi, energie, atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea și digitalizare și pentru a asigura modernizarea și reziliența căilor navigabile interioare; subliniază totuși că aceste instrumente de finanțare nu sunt întotdeauna adecvate pentru IMM-uri, pentru întreprinderile de familie și pentru alte microîntreprinderi, deoarece există riscul ca proiectele mai mici să nu fie eligibile pentru finanțare; evidențiază, în plus, că trebuie să se asigure claritate în privința investițiilor private și a finanțării sustenabile în transportul pe căile navigabile interioare;

44. reamintește că tranziția energetică spre neutralitatea climatică este o provocare tehnologică și financiară pentru sectorul navigației interioare, care necesită un sprijin adecvat; consideră, în acest sens, că statele membre trebuie să privească MRR ca pe o oportunitate unică de finanțare pentru căile navigabile interioare, ce combină efectele de redresare economică pe termen scurt cu beneficiile pe termen lung ale investițiilor specifice în infrastructură și în transporturi navale;
45. invită Comisia să își consolideze resursele interne dedicate transportului pe căi navigabile interioare și implementării programului de acțiune NAIADES, inclusiv resursele umane, aliniindu-le la ambițiile legate de acest sector în cadrul Pactului verde, al transferului modal și al Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă;
46. subliniază, de asemenea, că investițiile în infrastructura de transport pe căile navigabile interioare din porturile maritime și din jurul acestora prezintă o importanță majoră; evidențiază că este nevoie de o cooperare strânsă între toate părțile interesate din lanțul valoric logistic;

II. Necesitatea unui fond al UE pentru căile navigabile interioare

47. evidențiază că parcursul către un sector al căilor navigabile interioare neutru climatic și către tranziția energetică dorită va crea un deficit de finanțare de aproape 10 miliarde EUR¹, care nu poate fi finanțat exclusiv la nivel de sector; evidențiază, în plus, absența unei motivații comerciale pentru ca proprietarii de nave private să investească în tehnologii de propulsie care reduc considerabil impactul asupra climei și a mediului; subliniază nevoia de a mobiliza sprijinul public și investiții private în acest scop;
48. subliniază că sectorul transportului pe căi navigabile interioare este alcătuit în principal din IMM-uri, întreprinderi familiale și porturi mai mici, ceea ce le îngreunează acestora investițiile costisitoare pentru a se conforma obiectivelor Pactului verde; consideră, prin urmare, că ar trebui îmbunătățit caracterul modulabil al investițiilor necesare, ar trebui reduse semnificativ sarcinile administrative și ar trebui îmbunătățit accesul la finanțare;
49. invită Comisia, prin urmare, să instituie un fond specific al UE pentru căile navigabile interioare pentru tranziția sustenabilă, inclusiv un sistem de tip ghișeu unic care să fie ușor accesibil pentru ajutor și asistență și să ofere posibilitatea combinării proiectelor într-o singură cerere, sporind astfel șansele de finanțare; subliniază că fondul ar trebui să completeze fondurile de rezervă existente create în temeiul Regulamentului (UE) nr.

¹ Development Centre for Ship Technology and Transport Systems (DST), *Assessment of technologies in view of zero-emission IWT*, parte a studiului general al Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin intitulat *Financing the energy transition towards a zero-emission European IWT sector*, Raportul nr. 2293, p. 95.

546/2014¹ cu contribuții financiare suplimentare semnificative din instrumente de finanțare ale UE și naționale, precum și din alte investiții private și publice, pentru a valorifica investiții suplimentare din industrie și pentru a aborda decalajul actual în materie de investiții în finanțarea tranziției sustenabile; evidențiază că acest fond ar trebui să prevadă și posibilitatea unei combinări cu MIE, cu fondurile structurale și de investiții europene, inclusiv fondul de coeziune, și cu instrumente de finanțare ale Băncii Europene de Investiții;

50. subliniază că acest fond specific ar trebui să vizeze modernizarea și reînnoirea navelor, cu scopul de a îmbunătăți eficiența energetică a acestora și de a sprijini investițiile în tehnologii inovatoare și care economisesc energia, precum și în infrastructura portuară, în special în utilizarea combustibililor alternativi, contribuind astfel la realizarea obiectivelor Pactului verde, la o redresare sustenabilă și la un sistem de transport mai sustenabil în ansamblul său;
51. invită Comisia să evalueze viabilitatea includerii în fond a unei noi scheme europene de dezmembrare a navelor și de reînnoire a flotei, ținând seama în mod corespunzător de emisiile pe tot parcursul ciclului de viață al navelor în cauză, cu scopul de a facilita o trecere rapidă la neutralitatea climatică; subliniază nevoia de a aborda condițiile în care are loc dezmembrarea și evidențiază caracterul esențial al circularității;

III. Finanțarea din partea Băncii Europene de Investiții

52. reamintește că Banca Europeană de Investiții (BEI) oferă finanțare pentru împrumuturi de capital atractive, inclusiv pentru industria construcțiilor navale; consideră însă că realizarea și eficacitatea finanțării oferite de BEI depind de accesibilitatea acesteia și, prin urmare, insistă:
 - (i) să se asigure că programul BEI „Garanția privind transportul maritim verde” se aplică și în cazul tranzacțiilor mai mici, prevăzându-se condiții de creditare mai flexibile, de exemplu ținând cont de durata medie de viață utilă a navei în perioada de rambursare;
 - (ii) să se asigure că BEI oferă finanțare constructorilor de nave atât înainte, cât și după livrare, pentru a garanta punerea în aplicare și viabilitatea unor proiecte inovatoare în domeniul construcțiilor navale;
 - (iii) să se acorde prioritate finanțării programelor de cercetare și inovare vizând construcția navală ecologică;
53. invită Comisia și statele membre să monitorizeze atent investițiile din țări din afara UE în porturile europene, dat fiind rolul lor în infrastructura strategică a Europei ca centre multimodale, noduri energetice esențiale și clustere industriale;

Transportul de persoane, mobilitatea urbană, logistica urbană și turismul pe apă

¹ Regulamentul (UE) nr. 546/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 718/1999 al Consiliului privind politica capacității flotei Comunității cu scopul de a promova transportul pe căile navigabile interioare (JO L 163, 29.5.2014, p. 15).

54. salută evaluarea recentă de către Comisie a Pachetului privind mobilitatea urbană 2013¹; evidențiază în acest sens că rezultatele preconizate ale Pachetului privind mobilitatea urbană, și anume o reducere a emisiilor de CO₂ și de poluanți atmosferici, reducerea congestiei și a numărului de victime ale traficului rutier în zonele urbane, nu s-au materializat în mod consecvent în întreaga UE; invită, prin urmare, Comisia să încurajeze statele membre și orașele să includă, atunci când este posibil, transportul public, logistica urbană și distribuția locală de mărfuri pe apă ca mod de transport sigur, sustenabil și eficient în planurile lor de mobilitate urbană sustenabilă și să își îmbunătățească colectarea de date privind mobilitatea urbană; subliniază, de asemenea, necesitatea de a include mijloacele de transport public pe apă în platformele digitale de mobilitate, ca de exemplu „mobilitatea ca serviciu” și aplicațiile pentru livrarea de marfă;
55. evidențiază potențialul nevalorificat al căilor navigabile interioare din zonele urbane, astfel cum este ilustrat în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă; subliniază că zonele urbane devin din ce în ce mai congestionate, iar construirea unei noi infrastructuri rutiere nu este întotdeauna eficientă din punctul de vedere al costurilor; invită Comisia să includă transportul pe apă în obiectivul său din Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă de a valorifica mai bine căile navigabile interioare din orașe și să prezinte propuneri concrete care să vizeze îmbunătățirea logisticii pe căile noastre navigabile interioare și să ia în considerare livrarea finală folosind biciclete pentru transportul de marfă, impulsivând astfel transferul modal; invită Comisia, în acest sens, să îmbunătățească colectarea datelor privind mobilitatea urbană pentru transportul de persoane și de mărfuri pe apă și evidențiază potențialul transportului pe căi navigabile interioare pentru ultimul kilometru din logistica urbană sustenabilă;
56. evidențiază că cifrele din 2019 privind transportul de persoane au arătat că sectorul croazierelor fluviale din Europa, inclusiv navele pentru voiaje de zi și serviciile de feribot, se afla într-o stare viabilă înainte de pandemia de COVID-19; remarcă însă că sectorul a stagnat aproape complet în prima jumătate a anului 2020 din cauza situației sanitare persistente, ceea ce a avut un impact economic negativ și a dus la dificultăți financiare pentru întreprinderi, și este în continuare incert dacă traficul de persoane va reveni la normal în 2021²; invită Comisia, prin urmare, să includă turismul pe căile navigabile interioare în viitoarea sa Agendă europeană pentru turism 2050, cu scopul de a promova argumentele economice pentru o redresare sustenabilă, inovatoare și rezilientă a turismului fluvial, ținând cont de beneficiile economice ale turismului fluvial în regiunile portuare în ceea ce privește valoarea adăugată, crearea de locuri de muncă și veniturile portuare;
57. subliniază nevoia de a explora în continuare potențialul căilor navigabile interioare pentru navigația de agrement și pentru alte activități pe apă, care ar stimula creșterea, ar crea noi oportunități de încadrare în muncă și ar îmbogăți turismul în regiunile în cauză;
58. invită statele membre să aprobe certificatul internațional pentru operarea navelor de agrement prin adoptarea Rezoluției nr. 40 a Comitetului pentru transportul pe căile navigabile interioare al Comisiei Economice pentru Europa a ONU, pentru a permite

¹ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 24 februarie 2021 (SWD(2021)0047).

² Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, *Market observation report 2020: inland navigation in Europe*, septembrie 2020.

recunoașterea transfrontalieră a permiselor și pentru a facilita navigația de agrement în Europa;

o

o o

59. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.