



Брюксел, 10.9.2013  
COM(2013) 623 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**Към качествен транспорт по вътрешните водни пътища**

**NAIADES II**

{SWD(2013) 324 final}

# СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

## Към качествен транспорт по вътрешните водни пътища

### NAIADES II

#### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Мрежата от вътрешни водни пътища на Европейския съюз свързва 20 държави членки с вътрешни водни пътища с обща дължина около 37 000 километра. Всяка година по нея се превозват близо 500 милиона тона товари, по-специално в гъсто населените области на Германия, Нидерландия, Франция и Белгия. През посочените области преминават реките Рейн, Шелда, Мьоз и Сена и те са свързани с река Дунав. Секторът на транспорта по вътрешните водни пътища е относително малък, но независимо от това със своите 140 милиарда тонкилометри представлява значителен дял от транспортната система на ЕС. Той има значима роля за превоза на стоки между най-натоварените пристанища на ЕС и вътрешността. Най-големите пристанища на ЕС не биха се развили и не биха достигнали сегашното си състояние на високоефективни логистични възли без приноса на корабоплаването по вътрешните водни пътища. Пристанищата зависят от корабоплаването по вътрешните водни пътища от гледна точка на намаляването на натоварването в свързаната с тях област от сушата и на по-нататъшното си развитие.

Транспортът по вътрешните водни пътища е енергийно ефективен и допринася за постигането на целите на нисковъглеродната икономика, посочени в Бялата книга за транспортната политика на ЕС<sup>1</sup>. Освен това ниските нива на шум правят транспорта по вътрешните водни пътища подходящ за превоз на товари в гъсто населените области, през които те преминават и които обслужват. Корабоплаването по вътрешните водни пътища обаче ще загуби предимствата си пред другите видове транспорт, ако не се предприемат действия за по-нататъшно намаляване на емисиите на атмосферни замърсители, по-специално с оглед на напредъка, постигнат от сектора на пътния транспорт във връзка с по-строгите граници на емисиите.

Приетата през 2006 г. програма за действие „NAIADES“ на Комисията<sup>2</sup> имаше за цел да изтъкне предимствата на транспорта по вътрешните водни пътища и да отстрани някои препятствия, които могат да осуетят използването на целия му потенциал. Множество мерки, въведени в рамките на програмата „NAIADES“, бяха изпълнени с помощта на инструментите за финансиране, като „TEN-T“<sup>3</sup>, „Марко Поло“<sup>4</sup>, „Леонардо да Винчи“<sup>5</sup>, IPA<sup>6</sup> и Седмата рамкова програма за научни изследвания<sup>7</sup>. Комисията продължава да разработва по-нататъшни мерки, напр. хармонизация на техническите изисквания за

<sup>1</sup> COM/2011/0144 окончателен.

<sup>2</sup> Съобщение на Комисията за насърчаването на транспорта по вътрешни водни пътища, „NAIADES“ — Интегрирана европейска програма за действие за транспорт по вътрешни водни пътища COM(2006) 6 окончателен.

<sup>3</sup> Решение № 1692/96/ЕО.

<sup>4</sup> Регламент (ЕО) № 1692/2006.

<sup>5</sup> Решение № 1720/2006/ЕО.

<sup>6</sup> Регламент (ЕО) № 1085/2006 на Съвета.

<sup>7</sup> Решение № 1982/2006/ЕО.

плавателните съдове, докато изпълнението на други мерки, по-специално на свързаните с процеса на хармонизация<sup>8</sup>, все още не е започнало.

Оценката на настоящата програма „NAIADES“<sup>9</sup> сочи, че тя е имала силно мобилизиращо въздействие сред държавите членки и заинтересованите страни. Икономическите и социалните перспективи пред корабоплаването по вътрешните водни пътища обаче продължиха да се влошават, а напредъкът в преодоляването на главните инфраструктурни ограничения бе слаб. Освен това секторът понастоящем изживява трудни времена и страда от свръхкапацитет в някои свои сегменти, както и от продължаващо раздробяване на участниците на пазара, на фона на общото забавяне на икономическото развитие на ЕС след 2008 г.

Свръхкапацитетът в сектора на течните неупаковани товари е свързан с въвеждането на изискването за двоен корпус<sup>10</sup>. Това доведе до въвеждането в експлоатация на още плавателни съдове с двоен корпус, без старите еднокорпусни съдове да бъдат изтеглени от пазара. Очаква се проблемът със свръхкапацитета да намери разрешение през 2018 г., когато съдовете с единичен корпус ще бъдат изведени от употреба. В сектора на големите съдове за сухи насипни товари прекомерният размер на инвестициите и произтичащият от това свръхкапацитет поражда ожесточена конкуренция и оказват въздействие върху други пазарни сегменти, по-специално върху превоза на по-малки товари.

Около 80% от флота се експлоатира от частни превозвачи, които работят и живеят със семействата си на плавателните съдове. Предлагането от тяхна страна е раздробено и им пречи да отговорят на търсенето — ситуация, която от своя страна отслабва позицията им по отношение на другите участници в пазара, напр. спедитори и големи товароизпращачи. Слабата позиция и свръхкапацитетът доведоха до ожесточена ценова конкуренция, в резултат от която се стигна до ниска доходност, която ограничава способността на сектора за инвестиции и иновации. Въпреки че след значително спадане през 2009 и 2010 г. активността в сектора нарасна през 2011 г., показателите за 2012 г. отново сочат свиване за някои части от пазара. Все по-голям брой оператори започват преговори с банките си за отсрочване на плащането на дължимите лихви<sup>11</sup>.

Погледнато в по-дългосрочна перспектива, става ясно, че секторът е преживял продължително, но стабилно свиване на дела си в сравнение с пътния транспорт. Ще мине време преди настоящата икономическа ситуация да се промени. Нещата обаче не са толкова лоши. Например, пропускателната способност на морските пристанища отново стабилно нараства от 2009 г. насам, а новите технологии, например използването на алтернативни горива, могат да намалят оперативните разходи и да предложат нови пазарни възможности. Секторът в е добра позиция да извлече полза от тези обстоятелства.

---

<sup>8</sup> Хармонизация на изискванията относно набирането на екипаж, интермодалната документация, отговорността и товарните единици (ОЕТ).

<sup>9</sup> Работен документ на службите на Комисията „Към NAIADES II“. Насърчаване на транспорта по вътрешните водни пътища, намаляване на въздействието му върху околната среда и включването му в единното европейско транспортно пространство“, работен документ на службите на Комисията SWD(2012) 168 окончателен.

<sup>10</sup> Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно вътрешния превоз на опасни товари, която се позовава на Европейското споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища (ADN).

<sup>11</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2013-06-03-contribution-to-impact-assessment-of-measures-for-reducing-emissions-of-inland-navigation.pdf>.

С оглед на новите възможности и предизвикателствата, пред които е изправен секторът, Комисията реши до 2020 г. да актуализира и обнови програмата „NAIADES“, като я съобрази с Бялата книга за транспорта. Основната цел на програмата „NAIADES II“ е да се осъществят дългосрочни структурни промени в сектора на транспорта по вътрешните водни пътища, за да се даде възможност на сектора пълноценно да допринесе за стратегията „Европа 2020“, с която се цели реализирането на интелигентен, траен и приобщаващ растеж. За да се постигне тази цел, следва да се подобри качеството на условията на работа в сектора, в това число инфраструктурата, екологичните показатели, пазарите и иновациите, работните места, уменията и интегрирането в логистичната верига. Държавите — членки на ЕС, местните органи, речните комисии<sup>12</sup>, други международни организации, както и самият сектор имат важна роля.

Секторът работи в условията на либерализирани пазари, на които възможностите за намеса от страна на публичните органи са ограничени. Наистина, силна намеса от страна на тези органи може да взаимодейства негативно с бъдещите стопански решения на участниците на пазара и с преструктуриращото въздействие на пазарните сили. Комисията е наясно за трудностите, с които се сблъсква част от промишлеността в областта на транспорта по вътрешните водни пътища в резултат на икономическата криза. За да подпомогне справянето с настоящата тежка икономическа ситуация, Комисията започна разговори с представителните организации от сектора и със засегнатите държави членки относно подходящите мерки за преодоляване на трудностите. Мерките следва да бъдат адекватни, ефикасни и да са в съответствие с приложимите правила. Освен това Комисията ще предприеме действия в краткосрочен план, които са съвместими с принципите на либерализираните пазари. Тя например ще разгледа повторно техническите изисквания за плавателните съдове, за да провери дали е бил намерен точният баланс между риска за безопасността и разходите за постигане на съответствие. Освен това тя ще насърчи бързото приемане на употребата на втечен природен газ (ВПГ) като алтернативно гориво, което има значителен потенциал за икономии в дългосрочен план, и ще улесни действията на сектора за намаляване на раздробеността на участниците на пазара.

Съобщението за създаването на програмата „NAIADES II“ се придружава от две мерки, които са първата крачка към изпълнението:

- законодателно предложение за директива за установяване на техническите изисквания за плавателните съдове, плаващи по вътрешните водни пътища, и за отмяна на Директива 2006/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;
- законодателно предложение за изменение на Регламент (ЕО) № 718/1999 относно политиката за капацитета на флотите на Общността с оглед насърчаване на транспорта по вътрешните водни пътища.

## 2. ЦЕЛ НА „NAIADES II“

Целта на „NAIADES II“ е да се създадат условия транспортът по вътрешните водни пътища да се превърне в **качествен начин на транспорт**: с добро управление, ефикасен, сигурен, интергиран в интермодалната верига, предлагащ качествени работни места, заети от квалифицирани работници, и спазващ високи екологични стандарти.

<sup>12</sup> Централната комисия за корабоплаване по Рейн, Комисията за река Дунав, Международната комисия за басейна на река Сава и Мозелската комисия.

Ако секторът се стреми към качество, като същевременно остава ефективен от гледна точка на разходите, той трябва да успее да излезе от своеобразния „омагьосан“ кръг на ниска доходност, недостатъчни инвестиции, липса на иновации и затворени пазари. Необходимо е секторът да се стреми към качество, за да постигне целите, набелязани в Бялата книга за транспорта в ЕС — преминаване към железопътен превоз и превоз по вода и намаляване на емисиите от транспорта по вътрешните водни пътища.

### 3. ПРОГРАМА ЗА ДЕЙСТВИЕ „NAIADES 2014 — 2020 г.“ ПОСТИГАНЕ НА КАЧЕСТВО ЧРЕЗ ДЕЙСТВИЕ В КЛЮЧОВИ ОБЛАСТИ

#### • *Качествена инфраструктура*

Инфраструктурата на ЕС в областта на вътрешните водни пътища няма достатъчно връзки и не е интегрирана с другите видове транспорт. В много случаи вътрешните водни пътища не са свързани с логистичните центрове. Значителни пречки, като неподходящи по размер шлюзове, мостове или фарватери и липсващи връзки, като например връзката между речните системи на Сена и Шелда, пречат на сектора да разкрие пълния си потенциал. Като реакция на това положение, в предложението за насоки на TEN-T<sup>13</sup> по отношение на приоритетите за вътрешните водни пътища се обръща особено внимание на изграждането на липсващите връзки, отстраняването на главните пречки, въвеждането на иновативни технологии, подобряването на интермодалните връзки и развитието на интелигентна инфраструктура. Ще бъде обърнато особено внимание на морските пристанища и на тези по вътрешните водни пътища: предварително условие за увеличаване на дела на сектора в транспорта е изграждането на добре оразмерена мрежа от основни пристанища, предлагащи лесен достъп от вътрешните водни пътища и съобразени с тях съоръжения. Комисията насърчава пристанищния сектор да засили сътрудничеството и да координира инвестициите по всички транспортни коридори, а също да проучи и окуражи обмяната на добри практики в проектирането и управлението на пристанища, съобразени с вътрешните водни пътища.

Вътрешните водни пътища са освен това и важен компонент на шест от деветте коридора от основната мрежа TEN-T<sup>14</sup>. Специфичните за сектора аспекти ще бъдат разглеждани съгласувано в контекста на коридорите, за да се улесни планирането и наблюдението на изграждането на коридорите на мрежата TEN-T, като се имат предвид вътрешните водни пътища.

След публикуването на работния документ на службите на Комисията „Към NAIADES II“, представители на сектора на доброволни начала подготвиха частичен преглед на подготовката за изпълнение на проекта за инфраструктура за финансовата рамка 2014 — 2020 г. Прегледът следва да бъде завършен, като се включат данни за състоянието, завършеността и планирането на проектите, и да бъде поддържан актуален с цел подкрепяне на изграждането на коридорите на TEN-T.

#### *Конкретни действия до 2016 г.*

Интегриране на транспорта по вътрешните водни пътища в мултимодалните коридори:

— 2013 г.: стартиране на изграждането на коридорите със съобщение за

<sup>13</sup> COM/2011/0650 окончателен.

<sup>14</sup> Коридор Северно море — Балтийско море, средиземноморски коридор, коридор изток/източно Средиземно море, коридор Северно море — Средиземно море и коридор Рейн — Дунав.

коридорите на трансевропейската транспортна мрежа TEN-T, в зависимост от приемането от съзакондателите на насоки за тази мрежа, включително на насоки за интегрирането на различните начини на транспорт, в това число на вътрешните водни пътища, в мултимодалните коридори на TEN-T (водещ участник: Комисията);

- 2014 — 2015 г.: приемане на работните планове за коридорите и пристъпване към реализацията им (следва да се изпълни от заинтересованите страни, в това число морските пристанища и тези по вътрешните водни пътища, управителите на транспортна инфраструктура по вътрешните водни пътища, речни комисии, представители на корабни оператори, представители на работниците и ползвателите на транспорта под егидата на европейски координатори<sup>15</sup>, които работят в тясно сътрудничество с държавите членки и при консултации с платформите на коридорите, които следва да се изградят).

#### ***Насоки за 2017 — 2020 г.***

Пълно изграждане на коридорите на TEN-T, при необходимост — укрепване на инструментите и процесите с цел интегриране на корабоплаването по вътрешните водни пътища в основната мрежа на TEN-T по отношение на предоставянето на данни или на аналитичните възможности.

Засилване на действията за преодоляване на основните инфраструктурни препятствия пред транспорта по вътрешните водни пътища (държавите членки, подпомогнати от ЕС).

- ***Качество чрез иновации***

Делът на иновациите в сектора е нисък в сравнение с другите начини на транспорт. Дългият срок на експлоатация на оборудването<sup>16</sup>, разпокъсаността на пазара, липсата на иновационна култура и влошаващата се финансова ситуация на операторите от сферата на вътрешните водни пътища са фактори, които способстват за това положение.

Иновациите не могат да бъдат наложени отвън. „NAIADES II“ призовава сектора да поеме повече отговорност за инициативи за научноизследователска и развойна дейност и иновации (НРДИ). Секторът се нуждае преди всичко от разработване на **пътна карта за НРДИ**. Това включва определяне на приоритети, координиране на изпълнението им и планиране на пазарната им реализация. В този процес следва да вземат участие оператори, корабостроителни дружества, производители на оборудване, органи на морски пристанища и такива по вътрешните водни пътища, оператори на терминали, спедитори и дружества, предоставящи цялостни логистични услуги. НРДИ за придаване на екологосъобразен характер на флотите следва да е на едно от челните места в списъка на приоритетите. Сертифицирането на технологиите може също да улесни по-нататъшната пазарна реализация и да подпомогне определянето на приоритети при прилагане на пазарните стимули. Комисията е готова да улесни този процес, но секторът следва да поеме управлението и да изпълни своята роля

<sup>15</sup> Определени от Комисията в съответствие с регламента за TEN-T.

<sup>16</sup> Например, средната възраст на плавателните съдове по Рейн е съответно 50 и 35 години за съдове за сухи и за течни неупаковани товари (източник: <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2013-06-03-contribution-to-impact-assessment-of-measures-for-reducing-emissions-of-inland-navigation.pdf>).

съпричастност, за да гарантира последващото изпълнение. Секторът е призован да засили координацията си в името на тази цел с помощта на своите европейски отраслови организации. Пътната карта, разработена от сектора, ще помогне да се определят европейските, националните и частните приоритети в областта на научните изследвания и иновациите. Подкрепата от страна на ЕС ще се съсредоточи върху приоритетите, определени в пътната карта, които подпомагат изпълнението на целите на „NAIADES II“.

#### **Конкретни действия до 2016 г.**

2014 г.: подготвяне на пътната карта за НРДИ в сектора на транспорта по вътрешните водни пътища (секторът, по-специално корабостроителната промишленост, производители на оборудване и доставчици на услуги, включително услуги, свързани с данни, и логистични услуги, оператори на терминали, пристанищни органи, спедитори, органи по водните пътища, представители на работниците);

2014 г.: организиране на услуги за наблюдение на пазара, включително предоставяне на данни за трафика и превозваните обеми, преминаването към превоз по вътрешните водни пътища, търсенето и предлагането, пазарите на труда, внедряването на иновациите и интегрирането на транспорта по вътрешните водни пътища в мултимодалните логистични вериги (Комисията).

#### **Насоки за 2017 — 2020 г.**

Редовно извършване на преглед на изпълнението на пътната карта в областта на научните изследвания и иновациите в сектора, като се обръща внимание основно на внедряването и разгръщането на иновациите (секторът).

#### **• Безпрепятствено функциониране на пазара**

Пазарът в областта на транспорта по вътрешните водни пътища е напълно либерализиран. Въпреки това някои правила все още се определят на регионално равнище или на равнището на държавите членки, например правилата относно набирането на екипажи на плавателните съдове или за работното време на членовете на екипажа. Липсата на хармонизация в посочените области може да създаде пречки пред функционирането на вътрешния пазар.

Проблеми, като липсата на интернализация на външните разходи, липсата на наблюдение или на равни условия на конкуренция, могат да оправдаят или дори да наложат действия от страна на публичните органи. Комисията ще предприеме преглед на преходните разпоредби за техническите изисквания за плавателните съдове, като продължи да анализира развитието на пазара, за да предостави информация на отговорните политически фактори. За сметка на това, раздробеността на пазара и свързаните с нея проблеми — напр. съгласуването на търсенето и предлагането, следва да бъде разгледана на първо място от участниците на пазара. Комисията ще подпомогне този процес, като подкрепи по-нататъшната хармонизация и като улесни инициативите на сектора, насочени към намаляване на разпокъсаността на предлагането и насърчаване на полезното взаимодействие на участниците на пазара.

Списъкът с мерки на Комисията за интернализация на външните разходи в транспорта<sup>17</sup> предоставя база знания за бъдеща консултация относно вземането на такси за ползване

<sup>17</sup> <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable.en.htm>.

на инфраструктурата за интернализация на външните разходи в транспорта по вътрешните водни пътища.

Вътрешните пристанища не са обхванати от Съобщението на Комисията за пристанищата<sup>18</sup> и от предложението за регламент за пазарен достъп до пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата<sup>19</sup>. За разлика от морските пристанища, които са главните входно-изходни портали за стоки, а също и/или възли за морски транспорт на близки разстояния, вътрешните пристанища имат функции по-скоро на мултимодални терминали и се сблъскват с различни ограничения. Комисията ще проведе консултации със сектора и ще разгледа необходимостта от правила за подпомагане на вътрешните пристанища.

#### **Конкретни действия до 2016 г.**

2014 г.: в съответствие с напредъка в другите начини на транспорт, да се започне консултация относно събирането на такси за ползване на инфраструктурата за целите на подпомагане на интернализацията на външните разходи в транспорта по вътрешните водни пътища (Комисията);

2014 г.: преглед на някои технически изисквания за плавателните съдове с оглед на разходите/безопасността (Комисията);

2016 г.: оценяване на пречките пред по-нататъшното развитие на вътрешните пристанища и на необходимостта от законова рамка за справяне с тези пречки (Комисията).

#### **Насоки за 2017 — 2020 г.**

Преглед на възможностите за вземане на такси за ползване на инфраструктурата за целите на подпомагане на интернализацията на външните разходи в транспорта по вътрешните водни пътища (Комисията).

#### **• Чрез ниски емисии към качество на околната среда**

В сравнение със сухопътния транспорт транспортът по вътрешните водни пътища е енергийно ефективен, безопасен, почти без проблеми от гледна точка на задръствания и шум. Напредъкът в намаляването на емисиите на атмосферни замърсители обаче не е в унисон с тази иначе благоприятна тенденция, като главните причини за това са по-малко строгите граници на емисиите за корабоплаването по вътрешните водни пътища и дългият срок на експлоатация на двигателите.

Границите на емисиите за двигателите на плавателните съдове са определени в законодателството на ЕС. Границите за новите и за съществуващите двигатели са установени съответно в директиви 97/68/ЕО<sup>20</sup> и 2006/87/ЕО<sup>21</sup>. При сравнение на различните подходи по отношение на установяването на граници на емисиите, от работния документ на службите на Комисията, който ги придружава, става ясно, че двата подхода имат сходно съотношение между разходите и ползите. По-амбициозният „иновативен“ подход, който обхваща както съществуващите, така и новите двигатели, изисква повече начални инвестиции в технологии за ниски емисии, но може да доведе до значителни икономии през целия жизнен цикъл на инвестициите, като позволява постигане на граници на емисиите, еквивалентни на нивото на тези от пътният транспорт. „По-консервативният“ подход, който обхваща само новите двигатели,

<sup>18</sup> COM(2013) 295 окончателен.

<sup>19</sup> COM(2013) 296 окончателен.

<sup>20</sup> ОВ L 59, 27.2.1998 г., стр. 1 — 86.

<sup>21</sup> ОВ L 389, 30.12.2006 г., стр. 1 — 260.



изисква по-малко начални инвестиции, но няма да позволи на корабоплаването по вътрешните водни пътища да настигне пътния транспорт по отношение на емисиите на атмосферни замърсители.

Подходът по отношение на границите на емисиите, който ще бъде възприет, следва да бъде напълно неутрален от гледна точка на технологията на двигателя и избора на гориво. Поради това се предполага, че ще се наложи технологията с най-добро съотношение между разходите и ползите. Например, при настоящото състояние на технологията, корабите, задвижвани с втечен природен газ (ВПП), са в състояние значително да допринесат да се постигнат границите на емисиите, определени при по-амбициозния подход. Възприемането на ВПП от сектора обаче понастоящем е затруднено от регулаторни, финансови, технически и инфраструктурни пречки. Поради това са необходими спешни действия за преодоляване на посочените пречки, така че използването на ВПП да започне най-късно до 2016 г. Изпълнението на Европейската стратегия за алтернативните горива, оповестена в съобщението на Комисията „Чиста енергия за транспорта“<sup>22</sup>, а също и регулаторните действия с цел разрешаване на използването и транспорта на ВПП, ще имат ключова роля в този процес. Освен това настоящият законодателен пакет включва и предложение за изменение на Регламент (ЕО) № 718/1999 относно политиката за капацитета на флотите на Общността с оглед насърчаване на транспорта по вътрешните водни пътища<sup>23</sup> с цел мобилизиране на предвидените в него финансови ресурси, наред с друго, за мерки в областта на околната среда.

При определяне на новите граници за емисиите от двигателите, използвани по вътрешните водни пътища, може да се окаже необходимо да се прави разлика между малки и големи плавателните съдове и между съществуващи и нови двигатели поради технологичните и икономическите ограничения, пред които са изправени съществуващите двигатели и малките съдове. Комисията също така е наясно, че трябва да бъде предвидено достатъчно време секторът да се адаптира към по-амбициозните граници на емисиите.

Окончателното решение за предложението за законодателни мерки, за степента на строгост на изискванията и датата на влизане в сила на възможните мерки от такова естество за границите на емисиите, ще бъде взето в рамките на последващата работа за оценка на въздействието за съответните законодателни предложения. Придружаващият работен документ на службите на Комисията относно границите на емисиите при корабоплаване по вътрешните водни пътища е принос към този процес.

---

<sup>22</sup> COM(2013) 17 окончателен.

<sup>23</sup> Регламент (ЕО) № 718/1999 на Съвета.

### ***Конкретни действия до 2016 г.***

#### ***Нормативна уредба***

2014 г.: приемане на предложение за границите на емисиите за нови двигатели (Комисията);

2015 — 2015 г.: разглеждане на по-ниски граници на емисиите за съществуващи двигатели (Комисията);

2014 г.: изменение на правилата<sup>24</sup>, за да се даде възможност за превоз на ВПГ (ИКЕ на ООН, държавите членки и Комисията).

#### ***Подготвяне на инфраструктурата за използването на ВПГ***

2014 г.: внедряване на стратегията на ЕС за алтернативните горива, включително приемане на технически стандарти за зареждане с ВПГ по вътрешните водни пътища и за използване на ВПГ като гориво (държавите членки и секторът, по-специално пристанищата, органите по водните пътища, оператори на станции за зареждане, доставчици на цистерни за зареждане, корабни оператори, класификационни организации, речни комисии).

#### ***Финансови стимули***

2014 г.: осигуряване на финансова подкрепа от програмите на ЕС<sup>25</sup>, националните програми и резервния фонд на сектора за подпомагане на инвестициите за намаляване на емисиите (част от пакета „NAIADES II“) (Комисията, държавите членки и секторът).

### **• *Висококвалифицирана работна ръка и качествени работни места***

Все още съществуват твърде много пречки във връзка с достъпа до професията и с признаването на квалификацията на работниците от областта на транспорта по вътрешните водни пътища. Процедурите за доказване на опит и квалификация са прекалено тежки и/или лесни за заобикаляне. Необходимо е да се преразгледа фрагментарната законова рамка, с която се регулират уменията и квалификациите в сектора. Понастоящем Комисията преразглежда Директива 96/50/ЕО на Съвета относно хармонизирането на условията за получаване на национално удостоверение за капитан на плавателен съд за превоз на стоки и пътници по вътрешноводни пътища в Общността с цел да модернизира регулаторната рамка за професионалните квалификации на работниците.

Опитът за преразглеждане на директивата за капитани на плавателни съдове в рамките на „NAIADES I“ беше насочен само към признаване на удостоверенията за капитани и не постигна значимо икономическо и социално въздействие. Настоящото преразглеждане е по-широко като обхват и включва повече аспекти на професионалната квалификация на всички членове на екипажа. Наистина, очаква се създаването на съгласувана рамка за регулиране на квалификациите, която използва съвременни инструменти, да подобри качеството и да намали административната тежест и разходите. По-широката рамка за признаване на професионалните квалификации, установена с Директива 2005/36/ЕО на Европейския парламент и на

<sup>24</sup> Установени в рамките на Европейското споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища (ADN).

<sup>25</sup> Механизъм за свързване на Европа (COM/2011/0665 окончателен) и „Хоризонт 2020“ (COM(2011) 809 окончателен).

Съвета относно признаването на професионалните квалификации<sup>26</sup>, има за основна цел отварянето на пазара, въпреки че при професиите в областта на транспорта следва да се обърне внимание не само на достъпа до пазара, но и на аспектите, свързани с безопасността. Поради това отделно специфично за сектора законодателство, подобно на Директива 96/50/ЕО, е най-подходящият начин за решаване на проблема. Социалният диалог е един от инструментите, с които може да се подобрят условията на работа и качеството на работните места. След подписването на Европейско споразумение относно някои аспекти на организацията на работното време в транспорта по вътрешните водни пътища на 15 февруари 2012 г., европейските социални партньори изразиха желанието си Комисията да работи за прилагане на споразумението чрез решение на Съвета в съответствие с член 155, параграф 2 от ДФЕС. Понастоящем Комисията подлага на оценка споразумението.

С новата рамка, представена в програмата „NAIADES II“, се цели значително да се намалят пречките пред достъпа до пазара на труда и пред мобилността, да се придаде стойност на квалификациите и работата в сектора, както и да се осигури равнопоставеност. Комисията също така разглежда въвеждането на електронни инструменти за регистриране и наблюдение на времето на движение на корабите и работното време на екипажа и би желала да разпространи прилагането на новия подход на управление (вж. глава 5 по-долу) към работните места и уменията.

Като признава трудността да се организира професионално обучение за работниците от областта на транспорта по вътрешните водни пътища, Комисията насърчава държавите членки да използват Европейския социален фонд за обучение на работниците от областта на транспорта по вътрешните водни пътища, и по-специално да обменят най-добри практики в областта на транспорта по вътрешните водни пътища и свързаната с него логистика, както и да окуражават използването на новаторски технологии и предприемаческите умения.

#### ***Конкретни действия до 2016 г.***

2013 — 2014 г.: преразглеждане на нормативната рамка за хармонизацията и модернизацията на професионалните квалификации в сектора, в това число разглеждане на възможностите за използване на записващо оборудване за времето на движение/работното време на екипажа и плавателните съдове (Комисията);

2014 г.: насърчаване на предприемаческите умения и уменията за използване на иновативни технологии в сектора (държавите членки и секторът, възможна е финансова подкрепа от ЕС).

#### ***Насоки за 2017 — 2020 г.***

Завършване на нормативната рамка за професионалните квалификации чрез изготвянето на технически стандарти.

- ***Интегриране на транспорта по вътрешните водни пътища в мултимодалната логистична верига***

Интегрирането на този начин на транспорт в мултимодалната логистична верига изисква интегрирането на инфраструктурата, услугите и информационните потоци:

<sup>26</sup> ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 22 — 142.

- по интегрирането на инфраструктурата се работи в първата област на действие по отношение на инфраструктурата, описана по-горе.
- интегрирането на услугите изисква на първо място по-активен подход от страна на сектора. За това може да помогне определянето и разпространяването на най-добрите практики. Когато е подходящо, чрез планирането на използването на земните площи публичните органи следва да запазват достатъчно земя край реките или да дават достъп да такава с цел подкрепа на логистиката на дейностите, свързани с транспорта по вътрешните водни пътища. Градовете следва в пълна степен да вземат предвид товарите и отпадъците от транспорта по вътрешните водни пътища в своите планове за устойчива градска мобилност и в стратегиите си за градска логистика.

По отношение на интегрирането на информационните потоци Комисията започна работа по оценка на изпълнението на Директива 2005/44/ЕО относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS). RIS понастоящем се използват основно за управление на трафика, управление на инфраструктурата или за целите на осигуряването на безопасност. Обменът на данни, който понастоящем се осъществява, може да бъде разширен и интегриран с информационните потоци на другите начини на транспорт, като се вземе предвид идеята за „e-freight“<sup>27</sup>. Както е предвидено в Директивата, Комисията ще докладва на Европейския парламент и Съвета, с цел да се отчете напредъкът във внедряването на RIS, да се определят следващите цели и да се проучи как да се улесни динамичното адаптиране на техническите стандарти към техническия прогрес. Този процес ще бъде наблюдаван от съвместната платформа за управление на RIS.

***Конкретни действия до 2016 г.***

2014 г.: преглед и определяне на следващите цели на RIS (Комисията);

2015 г.: определяне, разпространяване и внедряване на най-добрите практики в интегрирането на услугите в областта на транспорта по вътрешните водни пътища в мултимодалните логистични вериги (секторът, възможна е финансова подкрепа от ЕС).

***Насоки за 2017 — 2020 г.***

Интегриране на RIS, на данните от наблюдението на пазара в областта на транспорта по вътрешните водни пътища и на инструментите за коридорите на TEN-T, за да се подпомогне интегрираното управление на мултимодалния транспорт.

**4. ДИФЕРЕНЦИРАНИ ОТГОВОРНОСТИ С ОГЛЕД НА ОБЛАСТИТЕ НА ПРИЛОЖЕНИЕ**

Целта за постигане на качество в сектора може да бъде постигната само чрез координирани действия на сектора и публичните органи на равнището на държавите членки, на европейско и международно равнище. Могат да бъдат идентифицирани диференцирани отговорности в следните области на приложение:

- ***Качествена инфраструктура, която е надеждна, добре свързана и която осигурява доброто състояние на корабоплаването: отговорност на равнището на ЕС и на това на държавите членки***

<sup>27</sup> Действие 7 от Бялата книга за транспортната политика на ЕС.

Публичните органи вече инвестират значителни ресурси в поддръжката и развитието на транспорта по вътрешните водни пътища. На равнището на ЕС действията са насочени към основната мрежа на TEN-T и ще бъдат засилени с изграждането на мултимодалния коридор на TEN-T.

Комисията призовава държавите членки да подкрепят проектите с висока добавена стойност за ЕС и да инвестират в тях, а също и да продължат да развиват и поддържат доброто състояние на корабоплаването в своите мрежи за транспорт по вътрешните водни пътища.

- **Качествена нормативна рамка за осигуряване на равнопоставени условия на конкуренция:** отговорност на равнището на ЕС, на международно равнище и на това на държавите членки

При над 75% от корабоплаването по вътрешните водни пътища в ЕС се осъществява трансграничен транспорт. За да се извлече максималната полза от вътрешния пазар, има нужда от хармонизирани правила, приложими в целия ЕС. Правилата обаче са създавани от различни международни органи в продължение на дълъг период от време. Въпреки че безопасността на флотите е била поддържана на високо ниво, сложните структури са затруднявали адаптирането на правилата към технологичния прогрес и са създавали пречки пред иновациите. Въпреки постигнатия в рамките на „NAIADES I“ напредък някои области все още не са хармонизирани, което затруднява спазването на правилата и гарантирането на прилагането им. Това позволява на някои оператори да намаляват разходите си, да подхранват ценовата конкуренция и да ограничават общата доходност на сектора.

Комисията възнамерява да подобри международното сътрудничество, да модернизира и рационализира нормативната уредба на вътрешните водни пътища и да улесни прилагането на правилата.

- **Качество чрез иновации: приобщаващ подход за идентифициране на нуждите от научноизследователска дейност и иновации и внедряване на иновациите:** отговорност на секторно равнище

В рамките на програмата „NAIADES I“ научните организации и институти идентифицираха нуждите в областта на научните изследвания, но изследванията не допринасяха в достатъчна степен за въвеждането на иновациите на пазара. Програмата „NAIADES II“ приканва промишлеността и участниците на пазара пряко и активно да се включат в определянето на приоритетите на НРДИ, планирането и внедряването на иновациите на пазара.

- **Постигане на качество в сектора чрез прозрачност и лоялна конкуренция:** отговорност на секторно равнище

Инициативите на частния сектор могат значително да подобрят функционирането на пазара в областта на транспорта по вътрешните водни пътища: въведени са електронни пазари, които дават възможност за намиране на съответствие между търсенето и предлагането, и увеличават прозрачността на пазара. Може да се търсят полезни взаимодействия между малките участници, например чрез съвместни покупки, съвместни действия в областта на иновациите или чрез по-нататъшна консолидация. Сътрудничеството с другите начини на транспорт може да бъде засилено с цел по-добро интегриране на транспорта по вътрешните водни пътища в мултимодалните логистични вериги. Освен това може да се реализира значително по-широко споделяне и обмен на информация между всички участници в логистичните вериги, което ще направи пазара по-прозрачен и интегриран.

## 5. КАЧЕСТВО НА УПРАВЛЕНИЕТО

В рамките на програмата „NAIADES II“ ще бъде въведен нов подход към управлението с цел да се реши проблемът с припокриването на нормативните уредби и компетенциите в сектора на вътрешните водни пътища. Той ще съдържа институционални и законодателни мерки и ще вземе предвид влизането в сила на Договора от Лисабон, в който са предвидени нови правила за делегираните и изпълнителните правомощия и за координирането на позицията на Съюза при приемането на актове с правна сила в международни организации.

Основанието на този подход е административното споразумение между Комисията и секретариата на Централната комисия за корабоплаване по Рейн, подписано на 22 май 2013 г., което предвижда по-целенасочено сътрудничество, отколкото общото административно споразумение, което е в сила от 2003 г. По силата на новия подход единни стандарти постепенно ще заместват различните набори от стандарти, зависещи от различни правни режими, които действат според свои собствени правила и процедури. Процесът ще започне с техническите изисквания за плавателните съдове по вътрешните водни пътища, като действието му ще бъде разширено във втората фаза и върху някои други области, напр. професионалните квалификации.

Първо, съществуващите рамки трябва да бъдат адаптирани, за да се даде възможност за приемане на единни стандарти. Това е предметът на законодателното предложение за Директива за установяване на техническите изисквания за плавателните съдове по вътрешните водни пътища и за отмяна на Директива 2006/87/ЕО.

Като втора стъпка, административното споразумение между службите на Комисията и секретариата на Централната комисия за корабоплаване по Рейн предвижда съставянето на технически стандарти в областта на корабоплаването по вътрешните водни пътища под егидата на Централната комисия за корабоплаване по Рейн. Специален комитет, съставен от представители на държавите — членки на ЕС и на Централната комисия за корабоплаване по Рейн (ЦККР), ще асоциира Комисията и ще бъде отворен за Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН), Речната комисия, както и за основните заинтересовани страни, в това число и европейските социални партньори. Целта е този комитет да се превърне в референтен европейски технически комитет за разработване на стандарти в определени области на транспорта по вътрешните водни пътища. Така той ще замести настоящите групи, които се занимават с тези въпроси, и ще позволи да се избегнат удвояването на работата и непоследователността.

На последно място, може да се постигне пълно уеднаквяване на стандартите между правните режими на ЕС и Рейн, ако в съответствие с административното споразумение от 22 май 2013 г. ЦККР адаптира Регламента за инспекция на плавателните съдове по река Рейн, така че да позволи този регламент да се позовава също на стандартите на комитета. Другите речни комисии, както и ИКЕ на ООН, са поканени да се присъединят към този подход, така че да се състави напълно съгласуван набор от стандарти в определени области на транспорта по вътрешните водни пътища.

### *Конкретни действия до 2016 г.*

2013 г.: ново законодателно предложение за директива, която да замести Директива 2006/87/ЕО и да позволи приемането на единни стандарти (част от пакета „NAIADES II“).

## **6. ФИНАНСИРАНЕ**

Изпълнението на „NAIADES II“ изисква финансиране на действията в подкрепа на политиката (координация, управление и подготвителни действия), за изследвания и иновации и за придаване на екологосъобразен характер на флота.

На равнището на ЕС ще бъде предоставено финансиране от Механизма за свързване на Европа (MCE) за инвестиции в инфраструктурата, от „Хоризонт 2020“ за научни изследвания, иновации и внедряване, а от програмите MCE и „Хоризонт 2020“ — за действията в подкрепа на политиката по „NAIADES II“ и за научни изследвания и иновации и за придаване на екологосъобразен характер на флота. Държавите членки следва да включат вътрешните водни пътища в своите стратегии и проекти за интегрирани териториални инвестиции и да предвидят подпомагане от страна на Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд. Където е подходящо, ще бъде насърчавано използването на иновативни финансови инструменти, по-специално в контекста на прехода към използване на ВПГ.

Щом бъдат приети програмите за Механизма за свързване на Европа и „Хоризонт 2020“ и бъде постигнат допълнителен напредък в програмирането на тези инструменти, ще бъде изготвен работен документ на службите на Комисията за финансирането на „NAIADES“.

## **7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Програмата „NAIADES II“ бележи нарастването на амбициите на сектора на транспорта по вътрешните водни пътища, като обръща особено внимание на областите с най-висока добавена стойност с цел увеличаване на приноса на корабоплаването по вътрешните водни пътища към транспортната политика на ЕС. Ясното разграничаване на отговорностите между ЕС и международните организации, държавите членки, регионалните органи и сектора дава възможност за подобряване на общото управление. През 2017 г. Комисията ще изготви доклад за постигнатия напредък и ще предвиди конкретни действия за по-нататъшното изпълнение на „NAIADES II“ до 2020 г. Подготовката за „NAIADES II“ е започнала, въвеждат се финансовите инструменти на ЕС за подпомагане на програмата. Работата по осигуряване на качествен транспорт по вътрешните водни пътища вече е в ход.