



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 2.7.2004
KOM(2004) 453 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

o pobřežní plavbě

{SEC(2004) 875}

1. SITUACE

V roce 1995 Komise předložila sdělení o pobřežní plavbě¹ a v roce 1997 zprávu o dosaženém pokroku². Druhá zpráva o dosaženém pokroku byla obsažena v dalším sdělení z roku 1999³. Toto sdělení rovněž analyzovalo řadu překážek, které brání rozvoji pobřežní plavby a zasazovalo se o komplexní přístup od dveří ke dveřím s tzv. one-stop shops, který by podpořil tento druh dopravy.

Dále Komise v roce 2001 vydala Bílou knihu o evropské dopravní politice pro rok 2010⁴, jež stanovila řadu ambiciózních cílů, které mají zajistit konkurenceschopnou a udržitelnou mobilitu v Evropě.

V červnu 2002 se konalo neformální zasedání ministrů dopravy Evropské unie ve španělském Gijónu, které bylo věnováno výhradně pobřežní plavbě. Po tomto zasedání Komise připravila program na podporu pobřežní plavby⁵. Tento program vymezuje 14 akcí, jejichž cílem je zlepšit pobřežní plavbu a odstranit překážky jejího rozvoje.

Komise nyní předkládá další sdělení o pobřežní plavbě v Evropě, které poukazuje na pokrok, jehož bylo dosaženo od roku 1999, a dává jej do souvislosti s programem na podporu pobřežní plavby, který byl v důsledku tohoto zasedání zahájen (viz příloha I).

2. POBŘEŽNÍ PLAVBA ZAZNAMENÁVÁ RŮST

V poslední zprávě o dosaženém pokroku jsme se zabývali potenciálem pobřežní plavby. Mezitím jsme si však již uvědomili, že nejde zdaleka jen o potenciál. Např. v 90. letech minulého století byla jediným druhem dopravy, který dokázal, že je schopen udržet krok s rychlým růstem v oblasti silniční dopravy. V období 1995-2002 vzrostl objem pobřežní plavby i silniční dopravy v tunách na kilometr o 25 %. V roce 2001 přepravila pobřežní plavba 40 % celkového objemu dopravy v Evropě přepočteného na tunu a kilometr, zatímco podíl silniční dopravy činil 45 %⁶. Další informace viz příloha II.

Přeprava osob je bezpochyby významnou součástí pobřežní plavby a pomáhá zvyšovat soudržnost. Avšak protože hlavním cílem podpory pobřežní plavby je dosáhnout toho, aby se změnil druh dopravy používaný pro přepravu zboží, a protože se zdá, že potenciál odlehčení dopravní přetíženosti pomocí přesunu přepravy osob ze silnic na moře není ve srovnání s nákladní přepravou významný, soustřeďuje se toto sdělení na přepravu zboží.

¹ Sdělení Komise o vývoji pobřežní plavby v Evropě – vyhlídky a výzvy, KOM(95) 317 v konečném znění, 5. 7. 1995.

² Pracovní dokument služeb Komise: Zpráva o dosaženém pokroku vypracovaná službami Komise po přijetí usnesení Rady o pobřežní plavbě ze dne 11. března 1996, SEC(97) 877, 6. 5. 1997.

³ Rozvoj pobřežní plavby v Evropě: Dynamická alternativa v udržitelném dopravním řetězci – druhá zpráva o dosaženém pokroku vypracovaná pro období dvou let, KOM(1999) 317 v konečném znění, 29. 6. 1999.

⁴ Bílá kniha o evropské dopravní politice pro rok 2010; Čas rozhodnout, KOM(2001) 370, 12. 9. 2001.

⁵ Sdělení Komise: Program na podporu pobřežní plavby, KOM(2003) 155 v konečném znění, 7. 4. 2003.

⁶ Energie a doprava EU v číslech: statistická příručka 2003.

3. PŘÍNOSY A NEDOSTATKY VE VZTAHU K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ

Námořní doprava je z hlediska energie efektivnější než jiné druhy dopravy a obecně řečeno je méně škodlivá vůči životnímu prostředí. Vyšší míra využívání pobřežní plavby by obecně byla v souladu s dopravními a environmentálními politikami Společenství (viz příloha III).

4. PŘEKONÁVÁNÍ PŘEKÁŽEK ROZVOJE POBŘEŽNÍ PLAVBY

Jak již bylo uvedeno ve sdělení z roku 1999 a v následném programu na podporu pobřežní plavby z roku 2003, stále ještě tomuto druhu dopravy brání řada překážek v tom, aby se rozvíjel rychleji:

- pobřežní plavba ještě nedosáhla úplné integrace do intermodálního dodavatelského řetězce od dveří ke dveřím;
- ještě se zcela nezbavila svého image zastaralého odvětví, kterou v minulosti získala;
- zahrnuje složité správní postupy;
- vyžaduje, aby přístavy byly vysoce efektivní.

Rozvoj pobřežní plavby je v první řadě úkolem výrobních odvětví. Orgány však mají hrát jasnou roli při vytváření vhodného rámce a průběžně tento druh dopravy udržovat na předním místě politické agendy, jak tomu bylo již v uplynulých letech.

Logistické řetězce, do nichž pobřežní plavba patří, by měly být řízeny a obchodně využívány pomocí tzv. one-stop shops, jimiž jsou např. hospodářské subjekty, které poskytují kompletní dopravní služby od nakládky až po přepravu a zajišťují nezaujatě nejefektivnější druhy dopravy (tzv. integrátoři nákladní přepravy)⁷. Měly by zákazníkům nabídnout jediné kontaktní místo, které by přebralo odpovědnost za celý intermodální dodavatelský řetězec od dveří ke dveřím. To vyžaduje úsilí všech stran, ale jedná se o situaci, která je výhodná pro všechny strany.

4.1. Řešení problémů

Komise ve spolupráci s koordinačními orgány pobřežní plavby (angl. Short Sea Shipping Focal Points)⁸ a výrobním odvětvím sestavuje seznam překážek, které brání rozvoji tohoto druhu dopravy⁹. V roce 2003 se konala dvě zasedání koordinačních orgánů, která byla věnována řešení těchto údajných problémů, a to jednotlivě vždy v těchto kategoriích:

- image pobřežní plavby;
- pobřežní plavba od dveří ke dveřím;
- správa a dokumentace;

⁷ Srov. http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/index_en.htm.

⁸ Další informace o koordinačních orgánech pobřežní plavby viz kapitola 7.1.

⁹ Viz http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/ssspolicy_bottlenecks_en.htm.

- přístavy a přístavní služby;
- konkrétní problémy jednotlivých zemí.

Řada problémů uvedených na původním seznamu již byla vyřešena (příklady viz příloha IV). Práce na zbývajících 67 překážkách bude systematicky pokračovat.

4.2. Celní režimy pro pobřežní plavbu

Komise v roce 2002 představila Příručku k celním režimům pro pobřežní plavbu¹⁰. Příručka má dvojí účel. Zaprvé vymezuje celní právní předpisy EU, které se uplatňují pro pobřežní plavbu, a to včetně možností, kdy lze využít zjednodušené celní režimy. A zadruhé představuje stručné východisko pro zjištění, zda je třeba provést konkrétní změny nebo další zjednodušení.

Celoevropské konzultace v souvislosti s touto příručkou skončily v dubnu 2003 a první analýzy příspěvků naznačily, že konkrétních problémů spojovaných s obecnými celními předpisy EU je méně, než se dříve myslelo. Hlavní připomínky se soustředily na tzv. autorizovanou linkovou lodní dopravu¹¹, což je služba, kterou celní orgány autorizují k tomu, aby při splnění minimálních formalit přepravovala zboží Společenství mezi dvěma členskými státy. Tuto službu, pokud jde o zboží Společenství, je opravdu možné přirovnat k jakési spojnici dvou míst na území Společenství, v nichž neexistují žádné celní kontroly. Požadavky na prokazování statusu zboží Společenství přepravovaného touto linkovou dopravou nejsou vyšší, než je tomu v případě silniční dopravy. Pro zboží, které není zbožím Společenství, lze uplatnit zjednodušené tranzitní postupy, tj. např. použít pro celní účely manifest poskytovatele služby.

S cílem řešit otázky související s touto autorizovanou linkovou lodní dopravou, jejím uplatňováním v praxi a omezením papírování, které autorizovaná linková doprava umožňuje, Komise v březnu 2004 předložila pracovní dokument¹², který vysvětluje možnosti této linkové dopravy a postupy pro to, jak se stát autorizovanou linkovou dopravou. Tento dokument dává přímou odpověď lodnímu průmyslu tak, že o této linkové dopravě informuje a zpřístupňuje ji společnostem, které by toho chtěly využít.

Některé zjištěné problémy uvedené v příspěvcích byly čistě technické povahy a mohly být často zjednodušeny či vyřešeny zavedením elektronického přenosu celních a jiných správních údajů (tzv. e-Customs, tj. elektronická celní správa).

Jako jeden z prvních kroků v oblasti elektronické celní správy už zhruba 3000 celních úřadů ve 22 zemích od poloviny roku 2003 zavedlo nový elektronický tranzitní systém (angl. New Computerised Transit System - NCTS). Podle stávajícího systému se postup související s dopravou v rámci jednotného správního dokumentu (angl. single administrative document - SAD) nahrazuje elektronickými zprávami. Do tohoto nového elektronického tranzitního systému se v budoucnu plánuje i zavedení dalších funkčních prvků.

¹⁰ Pracovní dokument služeb Komise: Příručka k celním režimům pro pobřežní plavbu, SEC(2002) 632, 29. 5. 2002.

¹¹ Srov. nařízení Komise (ES) č. 75/98 ze dne 12. ledna 1998, Úř. věst. L 7. 13. 1. 1998, s. 3, ve znění pozdějších předpisů.

¹² Pracovní dokument služeb Komise: Zjednodušené celní režimy pro pobřežní plavbu: „Autorizovaná linková lodní doprava“, SEC(2004) 333, 17. 3. 2004.

V červenci 2003 Komise předložila sdělení o jednoduchém a bezpapírovém prostředí pro cla a obchod¹³. Toto sdělení navrhuje, aby byla vytvořena spolupráce mezi různými orgány, které vstupují na loď. To by nakonec mohlo vést k ustavení jednoho jediného správního orgánu namísto tří nebo čtyř stávajících. V důsledku toho by informace související s jakýmkoli konkrétním dováženým nákladem musely být zaslány pouze jednou.

Sdělení rovněž navrhuje úpravu celního sazebníku tak, aby se elektronická prohlášení a zprávy staly pravidlem a prohlášení podávaná na papírových formulářích výjimkou. Dosažení tohoto cíle však bude ještě nějaký čas trvat, neboť bude třeba uspořádat toky nezbytných dat a zavést kompatibilní systémy informačních technologií.

Řada zjištěných problémů, které byly v průběhu konzultací vyzdvíženy, se vztahuje k vnitrostátnímu, regionálnímu nebo místnímu uplatňování celních předpisů Společenství. Některé z těchto problémů by bylo možné řešit v rámci iniciativ na sblížení vnitrostátního uplatňování celních předpisů Společenství a zlepšení spolupráce celních správ členských států, zejména prostřednictvím akčního programu pro cla ve Společenství (Cla 2007)¹⁴. Kromě toho existují dvě kontaktní skupiny¹⁵, které se zabývají rozšiřováním praktické spolupráce a koordinace celních úřadů významnějších přístavů EU. Tyto skupiny zkoumají praktické otázky spojené s provozem, ustavují normy a usilují o dosažení ekvivalentního uplatňování kontrol.

Na základě konzultací a dalšího vývoje v oblasti cel Komise pravidelně aktualizuje původní Příručku k celním režimům pro pobřežní plavbu. Poslední pracovní verze této příručky je verze č. 3, která byla aktualizována 14. ledna 2004.

4.3. Přístavní služby a bezpečnost

Pobřežní plavba potřebuje efektivní přístavy, které by byly optimální pro účely pobřežní plavby, ať již jde o námořní přístavy, ostrovní přístavy nebo přístavy kombinované námořní říční dopravy. Potřebuje přiměřené doby obrátů a transparentní postupy a poplatky. Pouze s přístavy, které v rámci intermodálního řetězce hladce fungují, může pobřežní plavba posílit svou skutečnou úlohu v Evropě. A tyto nezbytné podmínky nejsou vždy splněny.

Komise v roce 2001 vypracovala návrh týkající se přístupu přístavních služeb¹⁶ na trh v Evropské unii. Tento návrh usiluje o zvýšení účinnosti a o snížení nákladů určitých přístavních služeb: pilotáže, vlečení, uvazování, služeb pro cestující a manipulace s nákladem.

Evropský parlament však po dohodovacím řízení s Radou hlasoval proti navrženému textu. V důsledku toho je hospodářská soutěž v oblasti přístavních služeb i nadále méně intenzivní, než jak by tomu bylo, kdyby existovala specifická směrnice.

¹³ Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru: Jednoduché a bezpapírové prostředí pro cla a obchod, KOM(2003) 452 v konečném znění, 24. 7. 2003.

¹⁴ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 253/2003/ES ze dne 11. února 2003 o přijetí akčního programu pro cla ve Společenství (Cla 2007), Úř. věst. L 36, 12. 2. 2003, s. 1.

¹⁵ Skupina RALFH se zabývá významnými přístavy v severní části EU a skupina ODYSSEUS se zabývá významnými přístavy v jižní části EU.

¹⁶ Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o přístupu na trh přístavních služeb, KOM(2001) 35 v konečném znění, 13. 2. 2001, ve znění KOM(2002) 101 v konečném znění, 19. 2. 2002.

V oblasti přístavní bezpečnosti by pobřežní plavba mohla využívat příležitost k uzavření dvoustranných nebo vícestranných dohod mezi členskými státy o alternativních bezpečnostních režimech, která se jí nabízí v rámci Úmluvy SOLAS (angl. Safety of Life at Sea, tj. bezpečnost života na moři) (viz příloha V).

4.4. Nakládací jednotky

Sbližování a standardizace nakládacích jednotek může mít pozitivní vliv na pobřežní plavbu např. tím, že jí umožní proniknout na trh s odnímatelnými kontejnery na celé pevnině (viz příloha VI).

5. DÁLNIČNÍ NA MOŘI

Bílá kniha o evropské dopravní politice pro rok 2010 rozhodně zdůraznila koncepci dálnic na moři. Ty by se měly stát součástí transevropské sítě (TEN-T) – právě jako dálnice a železnice na souši – a snížit dopravní přetíženost a/nebo zlepšit přístup k okrajovým a ostrovním regionům a státům. Kromě snížení počtu nákladních aut na hlavních silnicích by v určitých případech rovněž mohly přispět k podpoře přepravy osob po moři, neboť plavidla mohou převážet náklad i osoby zároveň.

Dálnice na moři by se měly stát nedílnou součástí logistických řetězců od dveří ke dveřím a nabídnout účinné, pravidelné, spolehlivé a časté služby, které mohou soutěžit se silniční dopravou, např. pokud jde o tranzitní dobu a cenu. Přístavy spojené s těmito dálnicemi by měly být účinněji propojeny se zázemím, měly by poskytovat rychlé správní postupy a vysokou úroveň služeb zaměřených tak, aby provoz v oblasti pobřežní plavby měl úspěch.

Ačkoli by pobřežní plavba byla právě tím druhem dopravy, který by byl provozován na dálnicích na moři, její základní pojetí je širší než pojetí samotných dálnic na moři, neboť kromě mezistátních spojení mezi členskými státy Evropské unie rovněž zahrnuje spojení s blízkými třetími zeměmi, tuzemská spojení a spojení z pevniny na ostrovy.

V říjnu 2003 Komise navrhla přezkum hlavních směrů Společenství pro rozvoj transevropské sítě (TEN-T)¹⁷, včetně 29 prioritních projektů, které by měly být provedeny nejpozději do roku 2020. Tyto prioritní projekty by byly prohlášeny za projekty „v zájmu Společenství“ a obdržely by prioritní finanční prostředky z příslušných zdrojů Společenství. Projekt č. 21 je prioritní projekt rozvoje dálnic na moři. Jako součást tohoto prioritního projektu jsou navrženy i čtyři dálnice na moři (viz mapa v příloze VII):

- dálnice na Baltském moři (spojující členské státy v oblasti Baltského moře s členskými státy ve střední a západní Evropě, včetně trasy přes kanál spojující Severní moře a Baltské moře);
- dálnice na moři v oblasti západní Evropy (z Portugalska a Španělska přes tzv. Atlantský oblouk do Severního moře a Irského moře);

¹⁷ Pozměněný návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění pozměněný návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, KOM(2003) 564 v konečném znění, 1. 10. 2003.

- dálnice na moři v oblasti jihovýchodní Evropy (spojující Jaderské moře s Jónským mořem a východním Středomořím, včetně Kypru);
- dálnice na moři v oblasti jihozápadní Evropy (západní Středomoří, spojující Španělsko, Francii a Itálii a zahrnující Maltu a spojující dálnice na moři jihovýchodní Evropy, včetně propojení do Černého moře).

V dubnu 2004 Evropský parlament schválil společný postoj Rady k návrhu Komise. Nový článek 12a o dálnicích na moři by nyní měl povolit, aby souboru opatření v rámci transevropské sítě byla poskytnuta podpora Společenství. Tento mechanismus by členskými státy umožnil, aby s pomocí Společenství podpořily mimo jiné i infrastrukturu, zařízení a systémy pro řízení logistiky.

Podpora rozvoje dálnic na moři by měla vycházet ze stejných kritérií jako program Marco Polo¹⁸, jimiž je např. nenarušení hospodářské soutěže a schopnost projektu fungovat samostatně po skončení finanční podpory ze strany Společenství¹⁹.

S cílem tohoto procesu napomoci Komise vypracovává hlavní směry, které by stanovily kritéria a postupy pro financování projektů v oblasti dálnic na moři podle pravidel transevropské dopravní sítě, čímž by bylo umožněno praktické uplatňování těchto pravidel. Očekává se, že hlavní směry budou dokončeny krátce poté, co vstoupí v platnost nové hlavní směry pro transevropské sítě (TEN-T).

Spojení v rámci lodní dopravy, která mají hlavní vlastnosti dálnic na moři, již existují (viz příklady v příloze VIII). Nejzřetelnějšími příklady jsou spoje mezi kanálem La Manche a průlivem Kattegat (Dánsko/Švédsko). Bude ovšem třeba přijmout normy nejvyšší kvality a tyto spoje značně rozšířit, aby byl splněn ambiciózní cíl stanovený v Bílé knize o evropské dopravní politice pro rok 2010, kterou vypracovala Komise, konkrétně aby byla značná část růstu v oblasti dopravy připadla na pobřežní plavbu a zejména na spoje pro dálnice na moři.

¹⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1382/2003 ze dne 22. července 2003 o poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí (program Marco Polo), Úř. věst. L 196, 2. 8. 2003, s. 1.

¹⁹ Další hlavní podmínky programu Marco Polo jsou tyto: akce by vedla ke skutečnému, podstatnému a poměřitelnému přesunu od silniční dopravy k jinému druhu dopravy, měla by realistický obchodní plán (na jehož základě by byla schopna fungovat i po uplynutí období, ve kterém by byla financována Společenstvím), postup pro výběr služeb poskytovaných třetí stranou by musel být transparentní, objektivní a nediskriminační, akce by zahrnovala území nejméně dvou členských států nebo alespoň jednoho členského státu a jedné blízké třetí země, projekty by musela podávat konsorcia dvou či více podniků usazených v nejméně dvou různých členských státech nebo alespoň v jednom členském státě a jedné blízké třetí zemi a existoval by souhrnný strop pro podporu Společenství i členského státu, který by byl slučitelný s režimem státních podpor stanoveným Smlouvou.

6. MARCO POLO

Na konci roku 2001 skončil program „Pilotní akce pro kombinovanou dopravu“ (angl. Pilot Actions for Combined Transport” - PACT)²⁰. V srpnu 2003 po něm následoval nový program, nazvaný „Marco Polo“²¹. Tento nový program má širší rozsah než jeho předchůdce, neboť může podporovat akce ve všech úsecích pobřežní plavby, železnice a vnitrozemských vodních cest. Jeho ambiciózním cílem je přesunout ročně 12 miliard tun na kilometr ze silniční dopravy do ostatních druhů dopravy. Rozpočet tohoto nového programu pro období 2003-2006 je 100 milionů eur.

První výzva k podávání návrhů v rámci programu Marco Polo byla zveřejněna v říjnu 2003, její rozpočet činil 15 milionů eur. Na tuto výzvu Komise obdržela 87 způsobilých návrhů, které celkově žádaly o podporu ve výši 182,4 milionů eur.

36 % návrhů se přímo týkalo pobřežní plavby, zatímco 34 % tvořily projekty v oblasti železniční dopravy, 5 % projektů se týkalo vnitrozemských vodních cest a 25 % projektů se vztahovalo na více než jeden druh dopravy s výjimkou silniční dopravy (např. šlo o pobřežní plavbu v kombinaci s železnicí nebo vnitrozemskými vodními cestami).

Návrhy týkající se pobřežní plavby vypracované pro výběrové kolo byly obecně vysoce kvalitní a podstatný podíl přijatých návrhů bude zahrnovat pobřežní plavbu.

7. SÍŤ PRO PODPORU NA SPRÁVNÍCH A PRAKTICKÝCH ÚROVNÍCH

Ne všichni si doposud uvědomovali, jaké moderní výhody pobřežní plavba od dveří ke dveřím přináší. Právě tímto problémem se zabývá obecná podpora pobřežní plavby na úrovni EU²² a dvě samostatné evropské sítě pro podporu pobřežní plavby, z nichž každá plní své zvláštní úkoly. Těmito sítěmi jsou koordinačními orgány pobřežní plavby a střediska pro podporu pobřežní plavby.

7.1. Koordinační orgány pobřežní plavby

Koordinační orgány pobřežní plavby (angl. Short Sea Shipping Focal Points) tvoří vysoce kvalifikovaní státní úředníci, kteří pracují ve státní správě členských států a jsou odpovědní za tento druh dopravy v rámci veřejné správy svého státu. Pracují v koordinaci s Komisí a politikou EU. Na základě iniciativy Komise byly tyto orgány na úrovni EU propojeny, aby si mohly vyměňovat informace, diskutovat o způsobech možné podpory pobřežní plavby, řešit problémy, které brání rozvoji tohoto druhu dopravy, a přicházet s novými strategiemi, jež by zvýšily jeho přitažlivost pro uživatele dopravy. V průměru se scházejí dvakrát ročně a těmito zasedáními předsedá Komise. Jako pozorovatel je na zasedáních zastoupeno Fórum námořního průmyslu.

²⁰ Další informace viz http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/projects_en.htm.

²¹ Viz poznámka pod čarou č. 18

²² Viz http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm.

Své koordinační orgány pobřežní plavby jmenovaly skoro všechny pobřežní členské státy, stejně tak učinilo Norsko a Island, tj. země Evropského hospodářského prostoru, a také kandidátské země, tj. Bulharsko, Rumunsko a Turecko. Koordinační orgán pobřežní plavby má i Chorvatsko.

Tyto koordinační orgány jsou ve státní správě členských států klíčovými osobami, které koordinují politiky pobřežní plavby se svými i ostatními správami. Zároveň zajišťují, aby pobřežní plavba byla neustále na předním místě politické agendy.

Koordinační orgány pobřežní plavby byly doposud velice aktivní a jejich zásluhou je dnes pobřežní plavba ve státních správách členských států vnímána naprosto odlišně. Rovněž pracují na dosažení spolupráce jednotlivých státních správ, státních správ a příslušných výrobních odvětví a také státních správ a středisek pro podporu pobřežní plavby. Přispívají k řešení řady správních problémů ku prospěchu pobřežní plavby.

7.2. Střediska pro podporu pobřežní plavby a evropská pobřežní síť

V Evropě také funguje 16 vnitrostátních středisek pro podporu pobřežní plavby²³. Tato střediska pracují v souladu s politikou Komise, ale v přístupu k veřejnosti svého členského státu zaujímají širokou škálu přístupů. Jsou vedeny obchodními zájmy, jež chápou výhody plynoucí z existence neutrálního subjektu, který podporuje využívání pobřežní plavby.

Tato střediska pomáhají potenciálním uživatelům pobřežní plavby, a to prostřednictvím rad a informací. Podpora se uskutečňuje mimo jiné pomocí prezentací určených cílovému publiku, dvoustranných setkání s cílovými skupinami, odpovědí na jednotlivé dotazy, souhrnných informací zasílaných elektronickou poštou, tiskových zpráv a výstav. Tato činnost se zaměřuje konkrétně na přepravce a speditéry a snaží se ovlivnit jejich způsob myšlení tak, aby při práci využívali pobřežní plavbu. Některá střediska pro podporu rovněž organizují různé iniciativy, jako např. prezentace možností profesního uplatnění v logistickém odvětví pobřežní plavby/námořní plavby určené mladým lidem.

V řadě dalších evropských zemí se otevření dalších vnitrostátních středisek pro podporu pobřežní plavby stále zvažuje.

Jelikož je přeprava mezinárodním obchodem se zákazníky na obou koncích trasy pobřežní plavby, jsou vnitrostátní střediska pro podporu pobřežní plavby na evropské úrovni propojena do sítě. Tato evropská síť pobřežní plavby umožňuje potenciálním uživatelům pobřežní plavby, aby těžili nejen z úplného zeměpisného pokrytí, ale i ze souhrnu odborných zkušeností jednotlivých středisek.

Posláním evropské sítě pobřežní plavby je zviditelnit pobřežní plavbu v Evropě. Usiluje o to, aby se stala předním zdrojem informací o tomto způsobu dopravy. Dodává přidanou hodnotu práci jednotlivých středisek pro podporu pobřežní plavby tím, že si jejím prostřednictvím mohou vyměňovat informace a názory, že novým střediskům poskytuje poradenství a podporu a že zajišťuje neustálý rozvoj společného internetového portálu této sítě.

²³ Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Litva, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Řecko, Spojené království, Španělsko a Švédsko. Odkazy na ně viz www.shortsea.info.

Evropská síť pobřežní plavby nabízí jedinečný produkt, který je k dispozici na internetu (www.shortsea.info). Jedná se o databázi linkové dopravy v oblasti pobřežní plavby v Evropě. První část této databáze již funguje a je pravidelně rozšiřována a aktualizována. V další fázi bude databáze rozšířena o možnosti výpisu a výměny dat.

Zdroje pro financování jednotlivých středisek pro podporu pobřežní plavby představují širokou škálu veřejných i soukromých prostředků. Aby střediska dosáhla svých cílů, je důležité, aby měla alespoň střednědobou jistotu, co se týče financování. Veřejná podpora je dobrým způsobem jak zajistit neutralitu středisek a zlepšit jejich věrohodnost. Kromě toho je široká účast výrobního odvětví nezbytnou podmínkou existence těchto středisek.

Evropská komise rozhodně podporuje tato střediska pro podporu pobřežní plavby i jejich síť a snaží se zajistit jejich dobré fungování a poskytnout jim nezbytné politické vedení pro jejich konkrétní činnosti.

8. VÝVOJ V ČLENSKÝCH STÁTECH

V průběhu přípravy tohoto sdělení Komise požádala o informace koordinační orgány pobřežní plavby. Komise je vděčná za jejich příspěvek, který se promítl do několika částí tohoto sdělení, zejména do přílohy IX.

9. ZÁVĚREM

Zatímco byla pobřežní plavba po mnoho let považována za méně efektivní druh dopravy, nyní dokázala, že je schopna dosáhnout takových úrovní konkurenceschopnosti, které se obvykle připisují pouze silniční dopravě. Avšak očekávaný růst v oblasti evropské přepravy zboží způsobí, že pobřežní plavba bude muset expandovat ještě více, aby byla schopna plně přispět ke zmírnění stávajících i budoucích dopravních problémů v Evropě.

Navzdory jasně pozitivnímu poselství tohoto sdělení by se nemělo zapomínat na to, že podpora pobřežní plavby je dlouhodobou záležitostí a dopad současné práce může být v celoevropském měřítku řádně posouzen pouze z delší časové perspektivy. Komise bude pobřežní plavbu i nadále podporovat a přezkoumávat její rozvoj. Proto hodlá předložit další sdělení nebo zprávy o dosaženém pokroku, jakmile to bude třeba.