

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise o podpoře vnitrozemské vodní dopravy „NAIADES“ – integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu

KOM(2006) 6 v konečném znění

(2006/C 318/35)

Dne 3. února 2006 se Komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura, informační společnost“, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 4. září 2006. Zpravodajem byl pan SIMONS.

Na 429. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 13. a 14. září 2006 (jednání ze dne 14. září 2006), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 64 hlasy pro, 2 hlasy proti a 2 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Je třeba posílit význam vnitrozemské vodní dopravy tím, že bude vytvořena evropská politika vnitrozemské plavby v rámci revidované Bílé knihy. Základní podmínky pro budoucí vývoj tohoto druhu dopravy spočívají ve vytvoření spravedlivých podmínek, odstranění stávajících infrastrukturních a institucionálních problematických oblastí, jakož i získání potřebné politické podpory.

1.2 Návrh, jehož cílem je zavést Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu, by mohl být považován za pevný základ pro rozvoj vnitrozemské vodní dopravy. Plánovaná opatření, která vezmou v úvahu připomínky Evropského hospodářského a sociálního výboru (EHSV) v této věci, by měla být zavedena co nejrychleji, aby bylo možné plně využít potenciál tohoto odvětví.

1.3 EHSV vytýká Komisi, že nedbala doporučení, která Výbor vyjádřil ve svém stanovisku o sociální politice⁽¹⁾. Při uplatňování těchto doporučení je nutná užší spolupráce mezi různými generálními ředitelstvími, aby bylo možné zvážit a spravedlivě vyřešit všechny otázky.

1.4 Právní rámec vnitrozemské vodní dopravy v Evropě byl obecně formulován Ústřední komisí pro plavbu na Rýně (CCNR). Říční komise pro Rýn a Dunaj, a zejména CCNR, usilovaly o dosažení harmonizace právních předpisů o složení posádky, o plavidlech, o kapitánském osvědčení a o odpovědnosti. Z tohoto důvodu musí být říční komise rovněž uvedeny jako příslušné odpovědné subjekty v tabulkách nástrojů zveřejněných v příloze sdělení Komise.

1.5 Pokud jde o vnitrozemskou plavbu, EHSV vyzývá Komisi, aby odpovědnost za přepravu cestujících nebyla řízena novým režimem uvedeným v návrhu nařízení Evropské komise Evropskému parlamentu a Radě (KOM(2005 592) o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři a na vnitrozemských vodních cestách v případě nehod. V této souvislosti

EHSV odkazuje na své stanovisko z vlastní iniciativy „Směřujeme k celoevropskému režimu říční plavby“ a doporučuje podpořit postoj, který přijaly říční komise a který spočívá v novém vyjednávání o mezinárodních smlouvách⁽²⁾ již uzavřených v této oblasti.

1.6 Přejít na jiný druh dopravy ve prospěch vnitrozemské plavby nevede pouze ke zlepšení ekologické situace dopravního řetězce, ale obecně rovněž přispívá ke vzniku udržitelné dopravy. Z tohoto důvodu musí dojít k uvolnění dostatečných peněžních a finančních prostředků s cílem investovat v tomto odvětví a využívat všech jeho možností.

1.7 Konstruktivní sociální dialog na evropské úrovni musí vést ke strategii umožňující nalézt osoby, které chtějí pracovat v oblasti vnitrozemské plavby, a musí vytvořit sociální a pracovní podmínky srovnatelné ve všech členských státech. Současně je třeba investovat do školení a stáží v oblasti vnitrozemské plavby s cílem nabídnout budoucím pracovníkům kariérové možnosti a perspektivy.

1.8 Vnitrozemská vodní doprava je spolehlivý, bezpečný, ekologický a málo nákladný způsob dopravy. Aby se tradiční vzorce změnily, je nutné podporovat povědomí a znalosti veřejnosti o skutečném potenciálu odvětví, pokud jde o jeho kvalitu a spolehlivost.

1.9 Je třeba zabezpečit řádné udržování infrastruktury ze strany členských států, nezbytnou finanční pomoc, jakož i okamžité zavádění prioritních projektů v oblasti vnitrozemské vodní dopravy, které jsou uvedeny na seznamu priorit transevropské dopravní sítě (TEN-T), včetně finanční pomoci, a je třeba rovněž zabezpečit prospěch z maximálního spolufinancování, jak je uvedeno v revidovaných směrech TEN-T. Jmenování

⁽¹⁾ Úř. věst. C 24, 31.1.2006.

⁽²⁾ Štrasburská úmluva o omezení odpovědnosti při vnitrozemské plavbě (CCNR).

evropského koordinátora pro projekty v oblasti vnitrozemské vodní dopravy, které jsou uvedeny na seznamu prioritních směrů a projektů TEN-T (prioritní projekty č. 18: Rýn/Meuse-Mohan-Dunaj a č. 30: Seina-Escout) musí přispět k odstranění problematických oblastí.

1.10 EHSV se domnívá, že vytvoření vhodného institucionálního rámce pro vnitrozemskou vodní plavbu představuje vyhovující nástroj pro zavádění Integrovaného evropského akčního programu pro vnitrozemskou vodní plavbu a zvyšuje význam tohoto druhu dopravy. Ve svém nedávném stanovisku z vlastní iniciativy EHSV v závěru doporučil založení *nezávislé organizace*, vytvořené na základě *smlouvy*, která by zahrnovala alespoň mezinárodní organizace, jako je EU, členské státy EU, které mají vnitrozemskou vodní dopravu, jakož i třetí státy, jako je Švýcarsko, a státy, které leží na Dunaji, avšak nejsou členy EU.

2. Úvod

2.1 Evropská unie usiluje o vypracování integrované dopravní politiky s cílem podporovat rychlý, účinný, udržitelný a levný pohyb osob a zboží. Jedná se o klíčový prvek pro realizaci cíle, který EU stanovila v rámci Lisabonské strategie, vytvořit dynamickou a konkurenceschopnou ekonomiku a strategii vypracované v Göteborgu v roce 2001, jejímž cílem je dosáhnout udržitelného rozvoje, který zohledňuje ekonomické, environmentální a sociální aspekty.

2.2 Vnitrozemská plavba má – tam, kde existuje – velký potenciál z hlediska inovace, růstu a kapacity, zachování životního prostředí, jistoty a bezpečnosti. Kromě toho má potřebnou schopnost absorbovat rostoucí příliv zboží v Evropě a zbavit Evropu nepřetržitého dopravního přetížení.

2.3 Ve svém stanovisku ze 16. ledna 2002 s názvem **Budoucnost transevropské vnitrozemské vodní sítě** a stanovisku z 24. září 2003 s názvem **Směřujeme k celoevropskému režimu říční plavby** Evropský hospodářský a sociální výbor provedl analýzu situace vnitrozemské vodní dopravy v Evropě⁽³⁾. Stanovisko z roku 2003 prozkoumává problematické oblasti vnitrozemské vodní dopravy a řeší otázku nutnosti harmonizovat nařízení, a to jak z veřejnoprávního, tak soukromoprávního hlediska. Zabývá se rovněž dalšími tématy, jako je životní prostředí a bezpečnost, trh práce a otázky sociálního charakteru. Sociální otázky byly také předmětem dalšího stanoviska z vlastní iniciativy ze září 2005 s názvem **Sociální politika v rámci celoevropského režimu vnitrozemské plavby**⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Úř. věst. C 80, 3.4.2002, a Úř. věst. C 10, 14.1.2004.
⁽⁴⁾ Úř. věst. C 24, 31.1.2006.

V nedávné době přijal Výbor stanovisko z vlastní iniciativy s názvem **Institucionální rámec pro vnitrozemskou plavbu v Evropě**⁽⁵⁾, jež se zabývá právě problémem veřejné organizační struktury, který je předmětem zkoumaného sdělení a který ještě nebyl vyřešen.

2.4 Komise v tomto sdělení předkládá ambiciózní program, jehož cílem je podpora vnitrozemské vodní plavby. Na základě důkladných studií navrhuje pět opatření, která by měla, pokud budou přijata společně, vést ke zlepšení situace vnitrozemské vodní plavby jako takové a k jejímu začlenění do logistického řetězce.

2.5 Pět navrhovaných opatření se týká následujících oblastí:

- trhů;
- loďstva;
- pracovních míst a dovedností;
- obrazu v očích veřejnosti a
- infrastruktury.

Ve zvláštní kapitole se Komise v návrhu zabývá otázkou modernizace organizační struktury a navrhuje čtyři možnosti, aniž by jednu z nich upřednostnila.

V následujících kapitolách se budeme zabývat každým z pěti navrhovaných opatření samostatně, jakož i organizační strukturou.

2.6 Akční program zahrnuje celou škálu opatření, která vyžadují konkrétní a v případě nutnosti sladění iniciativy Evropské unie, členských států a průmyslu⁽⁶⁾. Cílem tohoto koherentního a otevřeného přístupu je přispět k rozvoji vnitrozemské vodní dopravy, který sám přispívá k udržitelnému rozvoji evropské dopravní politiky.

3. Obecné připomínky

3.1 Vytvoření a zachování stejných podmínek pro jednotlivé druhy dopravy a pro členské státy představuje základní podmínku pro dobré fungování trhu, tak aby vnitrozemská vodní doprava mohla fungovat na zcela liberalizovaném trhu a v konkurenčním prostředí.

3.2 Vnitrozemská vodní doprava je považována za prostředek, který přispívá k větší rovnováze na trhu dopravy. Aby bylo možné plně využít potenciálu vnitrozemské vodní dopravy, je třeba odstranit celou řadu překážek, které v současné době zabraňují, aby se toto odvětví plně rozvinulo. Tyto překážky se vyskytují především na úrovni infrastruktury a rozvoje transevropských sítí a ve svém důsledku souvisejí s nedostatečnou harmonizací a právním a institucionálním sjednocením v oblasti vnitrozemské vodní dopravy.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 185, 8.8.2006.

⁽⁶⁾ V tomto stanovisku termín „průmysl“ odkazuje především na zaměstnavatele, osoby samostatně výdělečně činné a pracovníky v odvětví.

3.3 Ve zkoumaném návrhu Evropská komise uznává, že je třeba podpořit vnitrozemskou vodní dopravu a vypracovat Integrovaný akční program, který klade důraz na provádění konkrétních opatření s cílem plně využít komerčního potenciálu tohoto druhu dopravy a učinit jej atraktivnějším pro uživatele. EHSV vítá návrh, který představuje pozitivní příspěvek k řešení problémů dopravy a k situaci vnitrozemské plavby.

3.4 EHSV s lítostí konstatuje, že nebylo navrženo žádné opatření týkající se sociální politiky. Ve svém stanovisku z vlastní iniciativy z roku 2005 Výbor uvedl na toto téma konkrétní doporučení. EHSV důrazně trvá na nutnosti vyplnit tuto mezeru způsobem uvedeným ve výše zmíněném stanovisku z vlastní iniciativy.

4. Konkrétní připomínky

4.1 Trhy

4.1.1 K podpoře podnikání v odvětví vnitrozemské vodní dopravy je důležité vytvořit nezbytné prostředí a příznivé podmínky pro řádné fungování průmyslu a zaručit stejná pravidla hry v oblasti ekonomické, ekologické a sociální pro ostatní druhy dopravy. V důsledku toho musí být prostřednictvím lepší koordinace všech příslušných veřejných orgánů a dotyčných politik racionalizovány nezbytné formality.

4.1.2 Aby mohl být trh přitažlivější pro nové provozovatele a současně umožňoval rozvoj existujících podniků, musí daňové výhody povzbuzovat (re)investice. Jedná se především o navrhovaná opatření a nástroje hlavně v oblasti pokynů týkajících se státních podpor a programů RDT věnovaných konkrétně vnitrozemské plavbě. Expanzi a obnovu odvětví brzdí vysoké investiční náklady.

4.1.3 Právní rámec vnitrozemské vodní dopravy byl v zásadě vypracován Ústřední komisí pro plavbu na Rýně (CCNR). Ke zkvalitnění správního a regulačního rámce již přijaly říční komise pro Rýn a Dunaj, a zejména CCNR, opatření pro harmonizaci právních předpisů o složení posádky, o plavidlech, o kapitánském osvědčení a o odpovědnosti. Z tohoto důvodu musí být říční komise uvedeny jako odpovědné subjekty v tabulkách nástrojů sdělení (7).

4.1.4 V této souvislosti také odkazujeme na návrh nařízení Evropské komise Evropskému parlamentu a Radě (KOM (2005 592) o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři a na vnitrozemských vodních cestách v případě nehod.

(7) Připomínáme zde, že EHSV ve svém stanovisku z vlastní iniciativy o sociální politice obhajoval konzultace s těmito říčními komisemi.

Tímto návrhem má Komise v úmyslu zavést jednotný systém odpovědnosti pro dopravce po moři a na vnitrozemských vodních cestách.

4.1.5 Existují však rozdíly jak mezi těmito dvěma druhy dopravy, tak mezi různými předpisy, proto je nutné zohlednit jejich vlastní charakteristiky. Aby bylo možné co nejvíce přizpůsobit omezení celkové odpovědnosti při vnitrozemské vodní dopravě, která je v současnosti upravena mezinárodní smlouvou (8), probíhají nyní jednání pod záštitou říčních komisí s cílem pozměnit tuto smlouvu. Cílem těchto změn není pouze aplikace smlouvy v pobřežních státech Rýna, ale rovněž v dalších evropských státech provozujících vnitrozemskou vodní dopravu.

4.1.6 Proto EHSV odkazuje na své stanovisko s názvem „Směřujeme k celoevropskému režimu říční plavby“ a doporučuje pokračovat v procesu jednání.

4.2 Loďstvo

4.2.1 Plavidla pro vnitrozemskou plavbu mají dlouhou životnost. Proto musí programy, které jsou určené k tomu, aby zjednodušily přizpůsobení se novým technickým normám, a které vychází z pokynů týkajících se státních podpor, podporovat modernizaci loďstva a inovaci. Bylo by vhodné zavádět programy RDT a programy podpory vytvořené specificky k tomu, aby odvětví vnitrozemské vodní dopravy bylo schopno čelit svým základním potřebám inovace a přizpůsobit existující loďstvo novým normám pro zachování životního prostředí, bezpečnosti a jistoty.

4.2.2 Vnitrozemská vodní doprava je druhem dopravy, který v kontextu růstu na trhu dopravy může pomoci ulevit ostatním sítím a který svou bezpečností a charakterem zachovávajícím životní prostředí může pomoci trvale vyřešit problémy dopravy. Normy týkající se emisí, kvality paliva, ochrany proti hluku a zpracování odpadů z provozu plavidel byly vždy středem zájmu tohoto odvětví. V současnosti provozovatelé plavidel, námořní konstruktéři a veřejné orgány uvažují o nových metodách, které by umožnily další snížení emisí během příštího desetiletí. Odvětví vnitrozemské plavby má v úmyslu zachovat pozitivní výsledky, kterých dosáhlo ve srovnání s ostatními druhy dopravy z hlediska zachování životního prostředí. Odvětví se zavázalo snižovat emise a bylo by vhodné je v této oblasti podporovat, aby si zachovalo obraz odvětví, které respektuje životní prostředí.

(8) Štrasburská úmluva o omezení odpovědnosti při vnitrozemské plavbě (CLNI).

4.2.3 Výhody vnitrozemské vodní dopravy jsou výsledkem celkové koncepce a výhod vnitrozemské plavby z hlediska zahlcení, údržby a využívání infrastruktury, nehod a dalších důležitých prvků. Přechod na jiný druh dopravy ve prospěch vnitrozemské plavby nevede pouze ke zlepšení ekologické situace dopravního řetězce, ale obecně rovněž přispívá k rozvoji systému udržitelné dopravy.

4.2.4 Vnitrozemská plavba hraje důležitou úlohu v intermodálním dopravním řetězci. Rozvoj intermodálních koncepcí si zaslouží bezvýhradnou podporu, protože představují alternativu k silniční dopravě. I když došlo k rozvoji této koncepce v oblasti vnitrozemské dopravy kontejnerů již před několika lety, měla by být přijata dodatečná opatření, aby bylo možné plně využít možností, které nabízí intermodální doprava, mimo jiné říční plavba.

4.2.5 Konkrétně se jedná o zakládání stanic pro nakládání a vykládání podél toků řek. Všechny přístavy, existující i budoucí, by měly být upraveny podle intermodálního schématu. Účinnost intermodalit je z velké části určena účinností přístavní infrastruktury a výborným stavem plavebních drah (např. dostatečná výška mostů na tocích a kanálech).

4.3 Pracovní místa a dovednosti

4.3.1 Vnitrozemská plavba je vysoce profesionální odvětví. Je vyžadováno stále více odborných dovedností v plavební a technické oblasti, ale rovněž z hlediska bezpečnosti, informačních a komunikačních technologií (IKT) a logistiky. Vzdělávání by mělo být přizpůsobeno rostoucím požadavkům s cílem podpořit tuto profesi orientovanou na budoucnost a umožnit realizaci jejího potenciálu. Standardizace vzdělávacích programů a programů školení, která je podobná standardizaci v oblasti námořní dopravy, může přispět k větší profesionalizaci, zejména v oblasti dopravy nebezpečných látek. Je nutné rozvíjet nábořové, vzdělávací a školící programy tak, aby bylo možné přilákat do tohoto odvětví mládež a zachovat tak nezbytné dovednosti.

4.3.2 Je třeba zahájit konstruktivní dialog na úrovni Společenství s cílem vypracovat strategii, která by učinila povolání v oblasti vnitrozemské plavby atraktivnější, přilákala pracovní sílu do odvětví a vytvořila sociální a pracovní podmínky srovnatelné ve všech členských státech.

4.3.3 Jak je uvedeno výše, Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR) vypracovala z velké části právní rámec pro vnitrozemskou vodní dopravu v Evropě. Spolu s komisí pro Dunaj zajišťuje harmonizaci požadavků týkajících se složení posádky a kapitánského osvědčení. Říční komise musejí pokračovat ve svém úsilí spolu s Evropskou komisí, aby bylo dosaženo většího sjednocení v této oblasti.

4.3.4 Uplatňování vnitrostátních právních předpisů v sociální oblasti by mělo být kontrolováno přísněji. Komise by měla prosazovat koordinaci kontrolních úřadů členských států. V tomto směru by měla být věnována zvláštní pozornost lodním hotelům.

4.3.5 Ze stanoviska EHSV (viz k tomuto tématu stanovisko z vlastní iniciativy na téma „Sociální politika v rámci celoevropského režimu vnitrozemské plavby“) vyplývá, že Komise jako instituce je obzvláště vhodná pro aktivní podporu sociální politiky, přičemž u toho může těžit z dlouhodobé tradice, zkušeností a odbornosti CCNR a komise pro Dunaj v této oblasti, která vždy připisovala určitý význam sociální politice.

4.4 Obraz v očích veřejnosti

4.4.1 Vnitrozemská vodní doprava je spolehlivý, bezpečný, ekologický a málo nákladný způsob dopravy. Ke změně tradičních vzorců, které jdou opačným směrem, je nutné podporovat povědomí a znalosti veřejnosti o skutečném potenciálu odvětví, pokud jde o kvalitu a spolehlivost.

4.4.2 Sledováním tendencí a vývoje, který zaznamenává vnitrozemská plavba, a rozšiřováním informací mezi hlavními zainteresovanými stranami v odvětví, může již zavedený systém pozorování trhu přinést cenný příspěvek. Za pomoci říčních komisí a podniků musí Evropská komise průmyslu poskytovat nezbytné informace.

4.4.3 Na druhé straně se lze domnívat, že vytvoření a podporování center podpory představuje způsob šíření důležitých informací o odvětví všem podnikům, které aby byly úspěšné, musí využívat možností odvětví v rámci působnosti a pod dohledem profesních organizací.

4.5 Infrastruktura

4.5.1 Nedávné záplavy v určitých zemích podél Dunaje znovu podnítily diskusi o potřebě zohlednit ekologický rozměr při úpravě infrastruktury. Zpráva, kterou zadaly německé úřady po záplavách na Labi v roce 2003, ukázala, že vnitrozemská plavba k nastalé situaci v žádném ohledu nepřispěla, a že v této věci nehrála roli, která by způsobila záplavy nebo jejich následky.

4.5.2 Řádné fungování přepravy zboží a cestujících závisí na kvalitě infrastruktury. Náležitá údržba stávající vnitrozemské vodní infrastruktury, odstranění hlavních problematických oblastí a zavedení chybějících spojení je absolutně nutné. V této souvislosti by měla být plánována revitalizace staré infrastruktury.

4.5.3 Transevropská dopravní síť byla označena za klíčový prvek v nové Lisabonské strategii pro konkurenceschopnost a zaměstnanost v Evropě. Ze 30 prioritních projektů se pouze dva týkají prioritních os vnitrozemské plavby. Jedná se o projekty č. 18 (říční osa Rýn/Meuse-Mohan-Dunaj) a 30 (říční osa Seina-Escaut).

4.5.4 Komise při sestavování rozpočtu na období 2007/2013 navrhla významně snížit rozpočet pro TEN-T. EHSV vyzývá zainteresované členské státy, aby bezodkladně zahájily opatření plánovaná v rámci TEN-T, aby nebylo ohroženo spolu-financování projektů uvedených v oblasti vnitrozemské plavby.

4.5.5 Dále vyzývá Komisi, aby jmenovala koordinátora, stejně jako byl jmenován pro železniční projekty, který bude schopen hrát koordináční úlohu a podporovat realizaci projektů.

4.5.6 Výbor očekává Komisi ohlášený postup týkající se zpoplatnění využívání infrastruktury.

4.6 Modernizace organizační struktury

4.6.1 Hlavní výsledek výzkumů vedených v nedávné době v oblasti vnitrozemské plavby, tj. závěrů zprávy vypracovaných skupinou EFIN (evropský rámec pro vnitrozemskou plavbu) s názvem „Nový institucionální rámec pro vnitrozemskou plavbu v Evropě“ a zprávy PINE (Perspektivy vnitrozemské plavby v rozšířené Evropě), Evropské komisi ukázal, že politický dopad vnitrozemské vodní dopravy je relativně slabý a že strategické řízení politiky se jeví jako nedostatečné. Z těchto důvodů se EHSV nedávno rozhodl vypracovat stanovisko z vlastní iniciativy o institucionálním rámci vnitrozemské plavby v Evropě. Z důvodu stručnosti předloženého dokumentu odkazujeme na výše uvedené stanovisko.

V Bruselu dne 4. září 2006

předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Překlenutí propasti v širokopásmovém připojení

KOM(2006) 129 v konečném znění

(2006/C 318/36)

Dne 5. dubna 2006 se Komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost“, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 4. září 2006. Zpravodajem byl pan MCDONOGH.

Na 429. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 13. a 14. září 2006 (jednání ze dne 13. září 2006), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 193 hlasy pro, 1 člen byl proti a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Úvod

1.1 Výbor je potěšen, že komisaři pro informační společnost a sdělovací prostředky, pro hospodářskou soutěž, pro regionální politiku, pro zemědělství a rozvoj venkova řeší koordinovaným přístupem kritický problém, kterým je rozšiřování digitální propasti mezi rozvinutými a méně rozvinutými oblastmi Evropské unie.

1.2 Sdělení Komise KOM(2006) 129 v konečném znění – *Překlenutí propasti v širokopásmovém připojení* však postrádá

přiměřené ambice a neobsahuje dostatečně konkrétní doporučení, která by prokázala skutečné odhodlání propast v širokopásmovém připojení odstranit.

1.3 Zpráva z fóra o digitální propasti ⁽¹⁾ představila analýzu územních rozdílů v širokopásmovém připojení v Evropě a určila

⁽¹⁾ Zpráva z fóra o digitální propasti – přístup k širokopásmovému připojení a veřejná podpora v oblastech s nedostatečnými službami, v Bruselu dne 15. července 2005 (Digital Divide Forum Report: Broadband Access and Public Support in Under-served areas).