

4.9 Systém zahrnující lety uvnitř EU ovlivní provozovatele v EU různými způsoby. Za prvé povedou rozdíly v elasticitě cen k významným odchylkám vlivu na poptávku. Kromě toho by vliv mohl záviset na procentu celkového výkonu provozovatele představovaného službami uvnitř EU. Byly vyjádřeny obavy, že by se provozovatelé s malým procentním pokrytím mohli zapojit do křížového subvencování mezi druhy přepravného nebo pomocí svých delších letů jednat na úkor přepravců s velkým (nebo úplným) pokrytím druhů provozu spadajících do systému. Tyto aspekty vyžadují další zvážení v rámci hodnocení dopadu.

4.10 V systému EU pro obchodování s emisemi stále existuje mnoho aspektů, které podle názoru EHSV ještě před definitivním stanoviskem k metodám a časovému plánu vyžadují prostudování například v navrhované a již činné pracovní skupině expertů:

— zkušenosti získané z hodnocení obchodování s emisemi u pevných zdrojů, než bude možné zavést opatření v letecké dopravě,

- problémy vyplývající ze začlenění letecké dopravy do systému EU pro obchodování s emisemi po zahájení druhého období obchodování,
- budoucí ceny při obchodování a jejich dopad na růst letecké dopravy,
- režijní náklady na obchodování s emisemi v letecké dopravě ve vztahu k plánovaným cílům,
- realizovatelnost a možnost řízení obchodování s emisemi v letecké dopravě,
- možnosti obchodování s emisemi v letecké dopravě v rámci celosvětového systému prostřednictvím ICAO, a pokud to nebude reálné, potom výhody a nevýhody případného čistě regionálního uplatnění,
- další výzkum interference mezi přidělováním letištních časů a obchodováním s emisemi v letecké dopravě,
- další výzkum vlivů možného kompromisu mezi emisemi CO₂ a NO_x (skleníkový plyn, ale rovněž „lokální problém“ v blízkosti letišť v městských oblastech EU).

V Bruselu dne 21. dubna 2006.

předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Institucionální rámec pro vnitrozemskou plavbu v Evropě

(2006/C 185/18)

Evropský hospodářský a sociální výbor se dne 14. července 2005 rozhodl vypracovat, v souladu s čl. 29 odst. 2 Jednacího řádu, stanovisko k tématu: *Institucionální rámec pro vnitrozemskou plavbu v Evropě*

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura, informační společnost“, kterou Výbor pověřil přípravou podkladu na toto téma, přijala stanovisko dne 24. března 2006. Zpravodajem byl pan SIMONS.

Na 426. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 20. a 21. dubna 2006 (jednání ze dne 21. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 57 hlasy pro a 1 člen se zdržel hlasování.

1. Doporučení

1.1 Ve stanoviscích EHSV ze dne 16. ledna 2002 a 24. září 2003 se vyzývají všechny zúčastněné strany k pokračování svého úsilí o harmonizaci a propojení vodní dopravy v Evropě. Tato stanoviska jsou ve svém celku nadále aktuální a mohou být doplněna o části týkající se institucionálního rámce ve světle vývoje, k němuž došlo od doby jejich přijetí.

1.2 V tomto směru je velmi důležité, aby spolupráce hlavních zúčastněných stran, tedy Evropské komise, Ústřední

komise pro plavbu na Rýně a Komise pro Dunaj, byla rozšířena a posílena. V různých oblastech vnitrozemské plavby a všude, kde je to užitečné, by měla stálá platforma pro spolupráci strukturovaně, do hloubky a s předstihem působit spolu se sociálními partnery, aby tvorba politik byla co nejsolidnější a nejjednodušší.

1.3 Aby bylo nakonec možné zavést jednotný celoevropský právní režim, je třeba zvážít několik bodů.

1.3.1 Za prvé, pokud jde o územní dosah, na rozdíl od jiných způsobů dopravy, jako jsou třeba letecká doprava či silniční doprava, se vnitrozemská plavba netýká přímo všech zemí EU. Viz mapu v příloze.

1.3.2 Za druhé, existují země, jež jsou důležité pro vnitrozemskou plavbu, a tedy pro Evropu, a nejsou členy EU.

1.3.3 Za třetí, pouze prostřednictvím společného politického působení lze dosáhnout nezbytných úprav infrastruktur vnitrozemských vodních cest, které spadají v každém státě do národní kompetence.

1.3.4 Za čtvrté, vzhledem k rozličným přírodním podmínkám, odlišným infrastrukturám a intenzitě vnitrozemské plavby je jasné, že všechny předpisy se nemohou uplatňovat v celém svém rozsahu a podle stejného klíče na všechny evropské řeky.

1.3.5 Výše zmíněné body ukazují, že uvažování o soustavě celoevropské vnitrozemské plavby musí být především jedinečné a konkrétní.

1.4 Politický tlak, aby se dospělo k celoevropskému režimu, existuje, o čemž svědčí prohlášení z ministerských konferencí, avšak zatím se ještě konkrétně a důsledně ve skutečnosti neprojevil. Ministerská konference v Rumunsku v roce 2006 by měla ukázat, do jaké míry se politická vůle může proměnit v konkrétní činnosti.

1.5 Jednotný a integrovaný právní režim nesmí narušit vysokou úroveň ochrany, bezpečnosti a jednotného uplatňování práva, jichž se dosáhlo zejména pro vody Rýna. Je třeba počítat s tím, že členské státy CCNR se budou dovolávat zachování „rýnského *acquis*“ v případě posunu směrem k jinému režimu. Součástí této vysoké úrovně a tohoto „*nabytého práva*“ jsou rovněž úzké a přímé vztahy s podniky vnitrozemské plavby.

1.6 V rámci tohoto nového systému bude třeba věnovat zvláštní pozornost sociální politice, kterou stávající režimy vnitrozemské dopravy v Evropě ve velké míře opomíjely. Do úsilí, jež bude vyvíjeno v této oblasti, bude třeba plně zapojit sociální partnery.

1.7 Po celkovém zvážení EHSV podporuje jakoukoli iniciativu, jejímž konečným cílem bude prostřednictvím *úmluvy* vytvořit *nezávislou organizaci*, jež by současně sdružovala členské státy EU, které provozují vnitrozemskou plavbu, třetí země, jako Švýcarsko, a nečlenské státy EU, jež leží v sousedství Dunaje. V rámci organizace stran zúčastněných na takové úmluvě by shromáždění ministrů mohlo přijímat politická rozhodnutí s právně vynucovacím účinkem a dohlížet na národní kontroly. Tato organizace by mohla nejen soustředit veškeré momentálně dostupné znalosti a kompetence pro jednotlivé vymezené oblasti, ale mohla by rovněž dbát na to, aby se současná úroveň ochrany a zabezpečení přinejmenším

zachovala a aby pokračoval sociální dialog v rámci tohoto odvětví.

1.8 EHSV znovu vyzývá všechny zúčastněné strany, aby nadále pokračovaly v práci ve směru, který byl naznačen výše, zejména pokud jde o posílení spolupráce a vytvoření nezávislé organizace, jak bylo výše popsáno. Výbor zůstává rovněž aktivní, aby se vše zde uvedené stalo skutečností co možná nejdříve, o čemž svědčí jeho aktivní účast na různých fórech týkajících se vnitrozemské plavby. Zvláště má v úmyslu zúčastnit se letos slyšení k této otázce v Evropském parlamentu a rovněž celoevropské konference o dopravě po vnitrozemských vodních cestách, která se uskuteční koncem roku 2006 v Rumunsku.

2. Úvod

2.1 Ve svých stanoviscích ***Budoucnost transevropské sítě vodních cest*** ze dne 16. ledna 2002 a K ***celoevropskému režimu říční plavby*** ze dne 24. září 2003 analyzoval Evropský hospodářský a sociální výbor situaci ve vnitrozemské plavbě v Evropě⁽¹⁾. Druhé zmíněné stanovisko zkoumá překážky v odvětví vnitrozemské plavby a vyjadřuje se k otázce nezbytnosti harmonizace právních předpisů, ať již v oblasti veřejného, či soukromého práva. Zabývá se rovněž dalšími tématy, jako jsou například životní prostředí a bezpečnost, trh práce a sociální otázky. Sociální otázky se rovněž staly předmětem samostatného stanoviska z vlastní iniciativy ze září roku 2005 s názvem ***Sociální politika v rámci celoevropského režimu vnitrozemské plavby***.

2.2 Ve druhém výše zmíněném stanovisku EHSV vyzývá zejména všechny strany zainteresované na vnitrozemské plavbě, aby pokračovaly ve své snaze sjednotit právní režimy a vytvořit jednotné právo pro vnitrozemskou plavbu. Pro podporu vnitrozemské plavby na celoevropské úrovni je nezbytná harmonizace existujících smluv, dohod a bilaterálních dohod vztahujících se na národní a mezinárodní vnitrozemské plavební cesty.

2.3 Těchto několik stanovisek dále ukazuje, že také Výbor bude nadále pracovat na tom, aby se společné právní předpisy pro všechny evropské plavební cesty staly co nejdříve skutečností.

2.4 Tento úmysl vychází především z přesvědčení, že vnitrozemská plavba má jako jeden z nejčistších a nejekologičtějších způsobů dopravy dostatečné předpoklady k růstu, což se může v budoucnosti stát důležitou součástí trvalé odpovědi na nevyhnutelný rozmach dopravy.

2.5 Jednou z překážek vnitrozemské plavby je existence tří různých právních režimů v Evropě, které se částečně geograficky překrývají.

2.6 Protože nedávno došlo v této specifické oblasti k posunu, Výbor se domnívá, že je vhodné a potřebné vypracovat k dané otázce podrobnější stanovisko z vlastní iniciativy.

⁽¹⁾ Viz Úř. věst. C 80, 3. 4.2002 a C 10, 14. 1.2004.

3. Současný institucionální rámec

3.1 Stanovisko ze dne 24. září 2003 se zmiňuje o třech platných režimech v Evropě, jimiž jsou revidovaná Mannheimská úmluva z roku 1868 pro Rýn, Bělehradská úmluva z roku 1948 pro Dunaj a ještě pole právní působnosti smluv Společenství a *acquis communautaire* Evropské unie.

3.2 V současné době má **revidovaná Mannheimská úmluva** pět smluvních stran: členy EU Německo, Belgie, Francie, Nizozemsko a nečlena EU Švýcarsko. Zavedení práva volné plavby a jednotného a harmonizovaného režimu pro Rýn a jeho přítoky dalo v 19. století vzniknout „*vnitřnímu trhu, dříve než se o něm začalo hovořit*“, který byl a stále je velmi důležitý pro hospodářský rozvoj Evropy.

3.3 Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR) je navzdory svému stáří velmi moderní organizace, která disponuje malým sekretariátem a širokou sítí (národních) specialistů, udržuje úzké styky se společnostmi vnitrozemské plavby a je schopna okamžitě reagovat na jakýkoli vývoj, aby tak neustále zajišťovala optimalizaci a modernizaci režimu rýnské plavby.

3.4 CCNR má pravomoc pro tvorbu předpisů a svá rozhodnutí přijímá jednohlasně. Pokud je to nutné, smluvní strany Mannheimské úmluvy musí transponovat tato rozhodnutí do národní legislativy. Do kompetence CCNR spadají zejména technické normy, posádky, bezpečnost, životní prostředí a svoboda plavby. Mannheimská úmluva stanovuje, že podporu vnitrozemské plavby budou zajišťovat smluvní strany. CCNR má soudní pravomoc pro spory týkající se oblasti působnosti Mannheimské úmluvy.

3.5 **Bělehradská úmluva** stanovuje režim pro Dunaj. Státy ležící při Dunaji, jež jsou smluvními stranami úmluvy, zasedají v komisi pro Dunaj, která má na rozdíl od komise pro Rýn pouze konzultační pravomoc. Tento režim navíc stanovuje předpisy pouze pro mezinárodní plavbu na Dunaji. Kabotáž (která je v případě Rýna součástí Mannheimské úmluvy) se vymyká působnosti Bělehradské úmluvy. Nelze tedy mluvit o jasné jednotě právního režimu pro Dunaj. Komise pro Dunaj sdružuje členské státy EU, kandidátské země pro vstup do EU z oblasti Balkánu a několik dalších států, jako například Moldavsko, Rusko, Srbsko a Černou Horu a Ukrajinu.

3.6 Po ustanovení **Římské smlouvy** z roku 1957 postupně v EU vznikl vnitřní trh a rozšířil se i na oblast vnitrozemské plavby. Evropské komisi připadly některé úkoly, zvláště pokud jde o technické normy, posádky, životní prostředí a bezpečnost.

3.7 V praxi existuje spolupráce, která naštěstí směřuje k dalšímu prohlubování, mezi CCNR, Komisí pro Dunaj a Evropskou komisí; v rámci této spolupráce má pro oblast technické expertizy, a zejména pokud jde o zkušenost, velký

vliv CCNR. Spolupráce mezi CCNR a Evropskou komisí dostala nový impuls uzavřením dohody dne 3. března 2003. Oproti tomu spolupráce s Komisí pro Dunaj má prozatím spíše sporadický charakter.

4. Nedávný vývoj

4.1 V říjnu roku 2004 sestavila skupina nezávislých expertů z východní a západní Evropy zprávu, v níž prozkoumala současný institucionální rámec pro vnitrozemskou plavbu na evropské úrovni a sepsala několik doporučení pro jeho posílení. Jedná se o iniciativu Nizozemska, kterou podpořilo Německo, Belgie, Francie a Švýcarsko. Tato skupina, vedená panem Janem TERLOUWEM, bývalým místopředsedou a ministrem hospodářství nizozemské vlády, si dala název **Skupina EFIN (European Framework for Inland Navigation – Evropský rámec pro vnitrozemskou plavbu)** a vydala zprávu **Nový institucionální rámec pro vnitrozemskou plavbu v Evropě**. Součástí skupiny je též sedm dalších osob, které pocházejí z Německa, Rakouska, Belgie, Francie, Maďarska, Rumunska a Švýcarska.

4.2 Skupina EFIN ve své zprávě uvedla, že vnitrozemská plavba má ohromný potenciál, který ovšem zůstává nedoceněn. Vnitrozemská plavba může výraznou měrou přispět k vylepšení evropského systému přepravy zboží. Skupina EFIN se domnívá, že institucionální rámec nestačí k tomu, aby se optimálně využilo potenciálu vnitrozemské plavby v Evropě. Je názoru, že tento rámec je příliš slabý na to, aby přitáhl nezbytnou pozornost politických činitelů nutnou pro rozvoj tohoto odvětví.

4.3 Jak již doporučil EHSV ve svých stanoviscích ze dne 16. ledna 2002 a 24. září 2003, Skupina EFIN je také názoru, že pro všechny evropské vodní cesty je nezbytné dospět k větší harmonizaci technických předpisů, označení, vydávání osvědčení a podmínek pro vstup na trh. Dále je žádoucí, aby existovala instance, jež by podporovala vylepšení infrastrukturní sítě vodních cest, vývoj technického vybavení lodí, inovace a zvyšování odborných schopností. K překonání překážek, s nimiž se potýká při svém rozvoji vnitrozemská plavba, je nutná aktivní podpora institucí. Za tímto účelem by bylo vhodné vytvořit novou strukturu.

4.4 Vzhledem k možnému zřízení takové nové struktury Skupina EFIN prozkoumala řadu možností, přičemž dbala na to, aby neztrácela ze zřetele celoevropský rozměr. Navrhuje se zvýšená spolupráce mezi současnými institucemi, zejména CCNR, Komisí pro Dunaj a Evropskou komisí, ale rovněž Evropskou konferencí ministrů dopravy (ECMT) a Evropskou hospodářskou komisí Spojených národů (EHK-OSN), avšak sama o sobě nestačí k tomu, aby dala tvar navrhované nové struktury.

4.5 Skupina EFIN tedy usiluje o ustavení **Evropské organizace pro vnitrozemskou plavbu**, jež by měla širokou působnost, aby pokryla všechny otázky spojené s vnitrozemskou plavbou. Neměla by být ustavena prostřednictvím nové úmluvy. Současné úmluvy a existující režimy by zůstaly v platnosti a nedotčeny. Nová organizace by byla flexibilní: mělo by být možné dále ji přizpůsobovat proměňujícím se potřebám, měla by obsahovat několik dále adaptabilních orgánů, schopných jednat nezávisle na sobě.

4.6 Organizace by se měla členit na tři složky: na politické shromáždění (Konference ministrů pověřených plavebními cestami), správní složku (Evropská kancelář pro plavební cesty), a finanční nástroj (Evropský intervenční fond pro říční přepravu). Další podrobnosti lze nalézt ve zprávě Skupiny EFIN.

4.7 Je na místě zmínit, že Skupina EFIN při výběru z různých variant obzvláště zvažovala možnost vytvořit agenturu EU pro vnitrozemskou plavbu. Skupina EFIN si kladla otázku, zda pro vytvoření takové agentury existuje dostatečně silná politická vůle, která by k tomu přispěla. Domnívá se však, že tento druh agentur nemá pravomoci pro tvorbu právních předpisů a že je pouze pověřen výkonnými úkoly, dohledem a sběrem informací. Vzhledem k tomu, že mnoho vodních cest nespadá do působnosti práva Společenství, by taková agentura měla jen omezenou územní platnost. Po důkladném zvážení otázky se Skupina vyslovila proti této možnosti.

4.8 14. července 2005 vydala **Evropská komise** konzultační dokument s názvem **Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou plavbu**. Zmiňuje v něm jistý počet oblastí, v nichž si přeje zlepšení dopravy po vnitrozemských plavebních cestách Společenství, a vyzývá zainteresované strany, aby jí předložily své připomínky. 17. ledna 2006 vydala Evropská komise sdělení „NAIADES“ o podpoře vnitrozemské vodní dopravy, jemuž dala název „Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou plavbu“⁽²⁾.

4.9 Kromě mnoha činností v pěti strategických oblastech se Komise rovněž zabývala stávajícími možnostmi, jak modernizovat předpisy a přizpůsobit je v očekávání budoucích výzev. Bylo by k tomu třeba modernizovat a vylepšit organizační uspořádání, které kvůli svému rozdrobení ztrácí na účinnosti a důležitosti na politické úrovni. Při úpravách stávajících nástrojů však bude třeba nezanedbat platné mezinárodní povinnosti a dohody. Stávající „acquis“ je třeba respektovat.

4.10 Komise naznačila, že tento proces již začal, a odkázala v tomto směru na své doporučení Radě ze dne 1. srpna 2003, aby se povolilo přistoupení k oběma říčním komisím a na zprávu EFIN. Upřesnila, že se právě diskutuje o čtyřech možnostech: a) zintenzivnění spolupráce mezi stávajícími komisemi pro obě řeky a Evropskou komisí, b) přistoupení Evropského společenství ke komisím pro plavbu na Rýně a na Dunaji, c) vytvoření celoevropské organizace pro vnitrozemskou vodní plavbu, d) světit Společenství úkol zvolit strategický přístup

k rozvoji dopravy v Evropě po vnitrozemských plavebních cestách a respektovat při tom práva třetích zemí.

5. Celoevropská vnitrozemská plavba

5.1 Nápad vytvořit celoevropský režim vnitrozemské plavby a podpořit tak dopravu po plavebních cestách na celém kontinentě není nový a těší se široké podpoře. Již v roce 1991 na ministerské konferenci v Budapešti se ministři vyslovili v tomto smyslu. V roce 2001 vyústila *Celoevropská konference o dopravě po vnitrozemských plavebních cestách*, která se konala ve dnech 5. a 6. září v Rotterdamu, k prohlášení, v němž ministři volají po urychlení evropské spolupráce při přípravách liberalizace a posílení říční dopravy. Toto prohlášení obsahuje několik zásad, cílů a činností. Jednou z prvních zásad je, že harmonizaci nelze provádět na úkor přísnosti platných bezpečnostních předpisů a předpisů pro kvalitu a že se musí zachovat přinejmenším stávající příznivé sociální podmínky. V prohlášení ministři vyslovili svou podporu vytvoření „průhledného a integrovaného celoevropského trhu říční dopravy založeného na zásadách reciprocity, svobody plavby, čestné hospodářské soutěže a rovnosti zacházení pro uživatele vnitrozemských plavebních cest“.

5.2 Kromě úsilí například v oblasti infrastruktur – oblasti, která jak víme, spadá do národní kompetence v rámci EU – rotterdamské prohlášení vyzývá Evropskou komisi, EHK-OSN a obě říční komise, aby posílily svou spolupráci v oblasti celoevropské harmonizace technických, bezpečnostních a zaměstnaneckých předpisů a spolupracovaly při zvyšování kvality výuky a odborné přípravy. Následně vyzvala EHK-OSN, Evropskou komisi, obě říční komise a ECMT, aby v úzké spolupráci vymezily do konce roku 2002 legislativní překážky bránící zavedení celoevropského harmonizovaného a konkurenceschopného trhu říční dopravy a navrhly řešení k jejich překonání.

5.3 Musíme prohlásit, že od konání konference v roce 2001 období úvah o institucionálním rámci pro vnitrozemskou plavbu úspěšně pokračuje. V tomto směru je vhodné upozornit na seminář, který ECMT, EHK-OSN a říční komise uspořádaly v Paříži v září roku 2005 s výmluvným názvem „On the Move“ (V pohybu).

5.4 V roce 2006 se v Rumunsku uskuteční další ministerská konference, která naváže na konferenci v Rotterdamu.

6. Připomínky

6.1 EHSV je toho názoru, že zpráva EFIN je cenným příspěvkem k diskusi o institucionální složce, zejména rozboru, které obsahuje a které si zaslouží podporu. Nicméně autoři zcela nevytěžili logický důsledek z rozborů, neboť se zdá, že navrhované řešení nemá dostatečný vynucovací účinek. Ostatně sociální politika je „slepou skvrnou“ zprávy EFIN, stejně jako je slepou skvrnou stávajících úmluv a režimů.

⁽²⁾ KOM (2006) 6 v konečném znění.

6.2 Můžeme si blahopřát, že Komise na rozdíl od minulosti nechává diskusi o institucionálních reformách zcela otevřenou. Určitě není bez souvislosti, že tuto otázku naprosto odděluje od pěti strategických oblastí. Pokud jde o navrhované možnosti, EHSV upozorňuje, že je nutné posílit krátkodobou spolupráci, jak doporučuje Komise coby první možnost. Přistoupení Komise k CCNR, k němuž Rada za poslední dva roky ještě nevydala žádné rozhodnutí, může taktéž představovat jednu fázi. Avšak pro dosažení kýžené účinnosti a vyvolání zvýšené pozornosti na politické úrovni bude třeba odvážnějších kroků.

6.3 Pokud jde o další možnosti týkající se závěrečné fáze restrukturalizace, tedy pokud jde o celoevropské uspořádání vnitrozemských plavebních cest a řešení na úrovni Společenství, Komise se omezí na vyjmenování výhod a nevýhod, aniž sama zvolí řešení, aby tak ponechala diskusi otevřenou.

6.4 Po prošetření pokročilých argumentů, a zejména aby poskytl svůj příspěvek do diskuse, EHSV hodlá již nyní řešení zvolit. Výbor se domnívá, že řešení na úrovni Společenství, jak je představila Komise, nepokryje celé území Unie. Režim pro Rýn a režim pro Dunaj (v poněkud menším rozsahu) budou nadále platit, což zaručuje jednu úroveň správy navíc a potvrzuje potřebu koordinovat. Tato možnost současně vyžaduje uzavření smluv se třetími zeměmi, což může vést k neshodám. Spolupráce s říčními komisemi v praxi znamená, že Ústřední komise pro plavbu na Rýně a Komise pro Dunaj budou muset poskytnout potřebné znalosti a schopnosti. Znalecké posuzování na úrovni Společenství, které by se teprve muselo zabezpečit, by se v podstatě překrývalo s posudky říčních komisí, což je přesně ten druh překrývání činností, kterému se Komise chce vyhnout.

6.5 EHSV se však může připojit ke kladným argumentům, které předložila Komise ve prospěch možnosti podpořit vytvoření celoevropské organizace pro vnitrozemskou plavbu, v jejímž rámci by spolupracovaly všechny zainteresované organizace a evropské země, tedy včetně Evropské unie. Organizace tohoto druhu by politicky zvýraznila vnitrozemskou plavbu a dokázala by přispět k její strategické podpoře; napomohla by k harmonizaci legislativy. Argument, podle něž by tato organi-

zace měla být financována z příspěvků zúčastněných stran a k němuž se Komise nijak nevyjádřila, je pozitivní, neboť s touto možností pro EU se navíc uvažuje o tom, že i třetí země budou přispívat k rozvoji vnitrozemské plavby.

6.6 Pokud se týká záporných argumentů předložených Komisí, EHSV zdůrazňuje, že ratifikace úmluvy určitě bude trvat jistou dobu, avšak ve skutečnosti tento proces již započal, a jestliže zde bude dostatečná politická vůle, mohl by dokonce být do několika let dokončen. Úspěch konferencí ministrů o vnitrozemské plavbě v letech 1991 a 2001 a pořádání další konference ke konci tohoto roku v Rumunsku jsou v tomto směru průkopnické. Proti námitce, že takováto organizace by působila mimo rámec Společenství, stojí sama účast EU, která by zajistila propojení se Společenstvím. Mimo to může být účinný výkon rozhodnutí této organizace zabezpečen úmluvou, jako již tomu je v případě Mannheimské úmluvy pro plavbu na Rýně.

6.6.1 Na nedávném summitu o vnitrozemské plavbě (*Inland Navigation Summit, Industry Congress*), který se konal ve Vídni od 13. do 15. února 2006, Komise vystoupila s dalším argumentem proti možnosti úmluvy s tím, že v souladu se smlouvou je říční plavba plně a zcela v kompetenci EU a nemůže být převedena jinou mezivládní dohodou. V této souvislosti je třeba uvést, že vnitřní plavba v Evropě se vyznačuje právě tím, že některé pravomoci, zvláště ty, které se týkají plavby na Rýně, náležejí podle revidované Mannheimské úmluvy výlučně porýnským státům. Navíc existují třetí země, které si přejí být zapojeny do evropského právní režimu a pro něž Společenství samozřejmě není kompetentní.

6.6.2 Rozhodnout se pro úmluvu by znamenalo, že země mimo Společenství by se mohly připojit ke stejnému právnímu režimu jako členské státy EU. Bylo by možné též uvažovat o zřízení „komor pro říční plavbu“, které by měly různé pravomoci. Pro vodní cesty Společenství by mohly být nadále plně platné evropské právní předpisy pro vnitrozemskou plavbu. Velkou výhodou této úmluvy by bylo, že by umožnila projednávat celoevropské otázky a rozhodovat o nich a též do smluv začlenit nové pravomoci, zejména v oblasti infrastruktury.

V Bruselu dne 21. dubna 2006.

předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND