

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Oznámenie Komisie o podpore vnútrozemskej lodnej dopravy ‚NAIADES‘ – Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu“

KOM(2006) 6, konečné znenie

(2006/C 318/35)

Európska komisia sa 3. februára 2006 rozhodla podľa článku 262 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k horeuvedenej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 4. septembra 2006. Spravodajcom bol pán SIMONS.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 429. plenárnom zasadnutí 13. a 14. septembra 2006 (schôdza zo 14. septembra) 64 hlasmi za, 2 hlasmi proti, pričom 2 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závery a odporúčania

1.1 Význam vnútrozemskej vodnej dopravy je nevyhnutné zvýšiť vypracovaním európskej politiky vnútrozemskej vodnej dopravy v rámci revidovanej Bielej knihy. Vytvorenie rovnoprávných podmienok, odstránenie existujúcich problémových miest v infraštruktúre a práci inštitúcií a získanie potrebnej politickej podpory sú základné predpoklady budúceho rozvoja tohto druhu dopravy.

1.2 Predkladaný „Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu“ možno chápať ako dobré východisko pre rozvoj vodnej dopravy. Plánované opatrenia, v ktorých budú zohľadnené aj pripomienky Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru, sa musia uplatniť čo v najkratšej dobe, aby sa plne využil potenciál odvetvia.

1.3 EHSV vyčíta Komisii, že nevenovala pozornosť odporúčaniam, ktoré vyjadril vo svojom stanovisku na tému sociálnej politiky⁽¹⁾. V tomto zmysle je pri uplatňovaní týchto odporúčaní pre zváženie všetkých aspektov a rovnoprávny prístup k nim potrebná užšia spolupráca medzi jednotlivými generálnymi riaditeľstvami.

1.4 Právny rámec vnútrozemskej lodnej dopravy v Európe vypracovala v hlavných líniách Ústredná komisia pre plavbu na Rýne (CCNR). Riečne komisie pre Rýn a Dunaj, predovšetkým CCNR, sa usilovali dosiahnuť harmonizáciu právnych predpisov o posádkach, lodiach, kapitánskych koncesiách a zodpovednosti. Preto by mali byť tieto riečne komisie uvedené v pripojených tabuľkách oznámenia Komisie ako zodpovední aktéri danej oblasti.

1.5 Vzhľadom na skutočnosť, že ide o vnútrozemskú lodnú dopravu, EHSV vyzýva Komisiu, aby zodpovednosť osobných dopravcov nepodliehala novému režimu v podobe, v akej je uvedený v návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady

o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských vodných cestách v prípade nehôd (KOM (2005) 592). EHSV tu odkazuje na svoje stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému „Celoeurópsky systém lodnej dopravy“ a odporúča, aby sa podporil prístup riečnych komisií, ktorý spočíva v ďalších rokovaniach o zmluvách⁽²⁾, ktoré v tejto oblasti už boli uzatvorené.

1.6 Prechod dopravy na vnútrozemskú lodnú dopravu prinesie nielen zlepšenie situácie v dopravnom reťazci z hľadiska ochrany životného prostredia ale celkovo prispeje aj k vzniku trvalo udržateľnej dopravy. Preto je potrebné uvoľniť dostatok finančných a daňových prostriedkov na podporu investícií do tohto odvetvia dopravy a umožniť využiť jeho celý potenciál.

1.7 Konštruktívny sociálny dialóg na európskej úrovni musí viesť k vypracovaniu stratégie, ktorá pomôže najsť ľudí ochotných pracovať v oblasti vnútrozemskej lodnej dopravy a vytvorí porovnateľné sociálne a pracovné podmienky vo všetkých členských štátoch. Rovnako potrebné je investovať do odbornej prípravy a sťažiť v oblasti vnútrozemskej lodnej dopravy a tým poskytnúť budúcim pracovníkom profesijné možnosti a vyhliadky.

1.8 Vnútrozemská lodná doprava je spoľahlivý, bezpečný, ekologický a málo nákladný druh dopravy. Aby došlo k zmenám v tradičných predstavách, je potrebné zlepšiť všeobecné povedomie a vedomosti o skutočnom potenciáli tohto odvetvia v zmysle kvality a spoľahlivosti.

1.9 Je potrebné, aby členské štáty zabezpečili vhodnú údržbu infraštruktúry, potrebnú finančnú pomoc a okamžitú realizáciu prioritných projektov vnútrozemskej lodnej dopravy uvedených na zozname priorit transeurópskej siete (TEN-T) vrátane

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 24, 31. 1. 2006.

⁽²⁾ Štrasburská zmluva o obmedzení zodpovednosti vo vnútrozemskej lodnej doprave (CLNI).

finančnej pomoci a aby tieto projekty boli maximálne spolufinancované tak ako je uvedené v revidovaných usmerneniach TEN-T. Menovanie európskeho koordinátora pre projekty vnútrozemských vodných ciest tak ako sú definované v zozname hlavných trás a projektov TEN-T (18. vodná cesta Rým/Mozela – Mohan – Dunaj a 30. vnútrozemská vodná cesta Séna – Šelda) pomôže odstrániť problémové miesta.

1.10 EHSV zastáva názor, že vytvorenie primeraného inštitucionálneho rámca pre vnútrozemskú lodnú dopravu je vhodným nástrojom na uplatnenie integrovaného európskeho akčného programu pre vnútrozemskú lodnú dopravu a na zvýšenie významu tohto druhu dopravy. V nedávno vypracovanom stanovisku z vlastnej iniciatívy EHSV odporúča vytvoriť na základe dohovoru nezávislú organizáciu, ktorá by zoskupovala členské štáty EÚ podieľajúce sa na vnútrozemskej lodnej doprave, tretie krajiny ako Švajčiarsko a podunajské štáty, ktoré nie sú členmi EÚ.

2. Úvod

2.1 Európska únia sa usiluje vytvoriť integrovanú dopravnú politiku s cieľom podporiť rýchly, účinný, trvalo udržateľný a lacný pohyb osôb a tovaru. Je kľúčovým prvkom realizácie cieľa, ktorý si stanovila EÚ v rámci Lisabonskej stratégie, ktorým je vytvorenie konkurencieschopnej a dynamickej ekonomiky, stratégie, ktorá bola vypracovaná už v roku 2000 v Göteborgu. Má umožniť trvalo udržateľný rozvoj a pritom brať ohľad na hospodárske, enviromentálne a sociálne aspekty

2.2 Vnútrozemská lodná doprava poskytuje tam, kde existujú vodné cesty, veľa možností pre inováciu, rast a kapacitu, pozitívny prístup k životnému prostrediu, bezpečnosť a istotu. Okrem toho má potrebnú kapacitu, aby zvládla narastajúce toky tovaru v Európe a oslobodila európske cesty od stáleho preťaženia.

2.3 Vo svojom stanovisku zo 16. januára 2002 na tému *Budúcnosť transeurópskych vodných ciest* a v stanovisku z 24. septembra 2003 na tému *Celoeurópsky systém vnútrozemskej lodnej dopravy* Európsky hospodársky a sociálny výbor vykonal analýzu situácie vnútroštátnej lodnej dopravy v Európe⁽³⁾. V druhom uvedenom stanovisku skúma kritické miesta vnútroštátnej lodnej dopravy a nastoľuje otázku potreby harmonizácie predpisov tak z hľadiska verejného ako aj súkromného práva. Toto stanovisko sa zaoberá aj inými otázkami, ako napríklad životným prostredím a bezpečnosťou, trhom práce a otázkami sociálnej povahy. Otázkami sociálnej povahy sa zaoberalo aj stanovisko z vlastnej iniciatívy zo septembra 2005 na tému *Sociálna politika v rámci celoeurópskeho systému vnútrozemskej lodnej dopravy*⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Ú. v. ES C 80, 3.4.2002 a Ú. v. EÚ C 10, 14.1.2004.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 24, 31.1. 2006.

Výbor nedávno schválil stanovisko z vlastnej iniciatívy pod názvom *Inštitucionálny rámec vnútrozemskej lodnej dopravy v Európe*⁽⁵⁾, ktoré pojednáva práve o otázke verejnej organizačnej štruktúry, teda o otázke, ktorou sa zatiaľ bez výsledku zaoberá aj predmetné oznámenie.

2.4 Týmto oznámením Komisia navrhuje ambiciózny program podpory vnútrozemskej lodnej dopravy. Na základe hĺbkových štúdií navrhuje päť opatrení, ktoré by spolu mali viesť k zlepšeniu situácie vo vnútrozemskej lodnej doprave ako takej a jej začleneniu do logistickej siete.

2.5 Päť navrhovaných opatrení sa týka týchto oblastí:

- trhy,
- loďstvo,
- pracovné miesta a zručnosti,
- vnímanie verejnosťou a
- infraštruktúra.

V samostatnej kapitole návrhu sa Komisia zaoberá otázkou modernizácie organizačnej štruktúry a navrhuje štyri možnosti, ale žiadnu z nich neuprednostňuje.

O každom z uvedených piatich navrhovaných opatrení ako aj o organizačnej štruktúre pojednávajú samostatne nasledujúce kapitoly.

2.6 Akčný program zahŕňa širokú škálu opatrení. Samotná Európska únia, členské štáty a dané odvetvie⁽⁶⁾ musia podniknúť konkrétne a v prípade potreby aj koordinované kroky. Tento koherentný a otvorený prístup prispeje k rozvoju vnútrozemskej lodnej dopravy, ktorá sa podieľa na trvalo udržateľnom rozvoji európskej dopravnéj politiky.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 Vytvorenie a zachovanie spravodlivých podmienok pre jednotlivé druhy dopravy a členské štáty je nevyhnutnou podmienkou pre dobré fungovanie trhu umožňujúceho plnú liberalizáciu vnútrozemskej lodnej dopravy v prostredí hospodárskej súťaže.

3.2 Vnútrozemská lodná doprava je považovaná za prostriedok na dosiahnutie vyrovnaného dopravného trhu. Aby bolo možné v plnej miere využiť potenciál tohto druhu dopravy, je potrebné odstrániť celú radu prekážok, ktoré v súčasnej dobe bránia tomuto odvetviu v jeho plnom rozvoji. Ide tu hlavne o prekážky na úrovni infraštruktúry a rozvoja transeurópskych sietí. Sú dôsledkom aj nedostatku právnej a inštitucionálnej harmonizácie a zjednotenia vnútrozemskej lodnej dopravy.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ C 185, 8.8.2006

⁽⁶⁾ V tomto stanovisku sa pod termínom „odvetvie“ konkrétne chápu zamestnávateľia, živnostníci a pracovníci v danom odvetví.

3.3 V posudzovanom návrhu Európska komisia uznáva, že je potrebné podporiť vnútrozemskú lodnú dopravu vypracovaním integrovaného akčného programu, v ktorom sa bude klásť dôraz na konkrétne opatrenia zamerané na plné využitie obchodného potenciálu tohto druhu dopravy a zvýšenie jeho atraktivity pre užívateľov. EHSV víta tento návrh, ktorý je pozitívnym príspevkom k riešeniu problému dopravy a postavenia vnútrozemskej lodnej dopravy.

3.4 EHSV so sklamaním konštatuje, že nie je navrhnuté žiadne opatrenie, ktoré by sa týkalo sociálnej oblasti. V svojom stanovisku z vlastnej iniciatívy z roku 2005 predložil konkrétne odporúčania k tejto téme. EHSV dôrazne upozorňuje, že túto medzeru je nutné vyplniť spôsobom uvedeným v citovanom stanovisku z vlastnej iniciatívy.

4. Zvláštne pripomienky

4.1 Trhy

4.1.1 Pre podporu podnikania v odvetví vnútrozemskej lodnej dopravy je nutné vytvoriť potrebné prostredie a vhodné podmienky pre dobré fungovanie odvetvia a záruku spravodlivých pravidiel v hospodárskej, enviromentálnej a sociálnej oblasti vo vzťahu k iným druhom dopravy. Preto je nutné lepšou koordináciou všetkých príslušných verejných služieb a politik zracionalizovať potrebné formality.

4.1.2 Aby sa trh stal pre nových prevádzkovateľov zaujímavejším a aby zároveň mali existujúce podniky možnosť ďalej sa rozvíjať, musia byť (opätovné) investície stimulované daňovými úľavami. Ide tu hlavne o navrhované opatrenia a nástroje predovšetkým v oblasti usmernení pre štátnu pomoc a programov RDT zameraných na vnútrozemskú lodnú dopravu. Vysoké investičné náklady môžu brániť rozširovaniu a obnove tohto odvetvia..

4.1.3 Európsky právny rámec vnútrozemskej lodnej dopravy v Európe vypracovala v hlavných líniách Ústredná komisia pre plavbu na Rýne (CCNR). S cieľom zlepšiť administratívny a regulačný rámec už riečne komisie pre Rýn a Dunaj, predovšetkým CCNR, urobili opatrenia na dosiahnutie harmonizácie právnych predpisov o posádkach, lodiach, kapitánskych koncesiách a zodpovednosti. Preto musia byť tieto riečne komisie uvedené v tabuľkách nástrojov v oznámení Komisie ako zodpovední aktéri danej oblasti (⁷).

4.1.4 V tejto súvislosti upozorňujeme tiež na návrh nariadenia Európskej komisie Európskemu parlamentu a Rade (KOM (2005) 592) o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských vodných cestách v prípade

nehôd. Týmto návrhom sa Komisia snaží vytvoriť systém jednotnej zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských vodných cestách.

4.1.5 Medzi týmito dvoma spôsobmi dopravy však existujú také rozdiely, že sú potrebné odlišné právne úpravy zohľadňujúce špecifiká vlastné každému z nich. Aby sa obmedzenie celkovej zodpovednosti vo vnútrozemskej lodnej doprave, ktoré sa v súčasnosti riadi medzinárodnou dohodou (⁸), upravilo smerom nahor, prebiehajú v súčasnosti rokovania pod záštitou riečnych komisií o zmene tejto dohody. Tieto úpravy majú tiež zabezpečiť, aby sa zmluva neuplatňovala len v krajinách, ktorými preteká Rýn ale aj v ostatných európskych krajinách zapojených do vnútrozemskej lodnej dopravy.

4.1.6 EHSV preto odkazuje na svoje stanovisko „Celoeurópsky systém vnútrozemskej lodnej dopravy“ a odporúča, aby sa pokračovalo v tomto procese rokovaní.

4.2 Loďstvo

4.2.1 Plavidlá vnútrozemskej lodnej dopravy majú dlhú životnosť. Preto sa musí modernizácii a inovácii loďstva dostať podpory v programoch, ktoré vychádzajú z usmernení pre štátnu pomoc a uľahčia prispôbenie sa novým technickým normám. Je potrebné zrealizovať špecifické programy v oblasti výskumu a technického rozvoja a podporné programy pre odvetvie vnútrozemskej lodnej dopravy, aby sa dokázalo vyrovnáť so základnými potrebami v oblasti inovácie a existujúce plavidlá upraviť tak, aby boli v súlade s novými normami v oblasti životného prostredia, ochrany a bezpečnosti.

4.2.2 Vnútrozemská lodná doprava je druhom dopravy, ktorý v rámci rastu dopravného trhu môže prispieť k odľahčeniu iných sietí a svojou bezpečnosťou a šetrením životného prostredia môže prispieť k trvalému riešeniu problému dopravy. Emisné normy, kvalita paliva, ochrana proti hluku a spracovanie odpadu z prevádzky lodí boli vždy v strede záujmu odvetvia. V súčasnosti prevádzkovatelia lodí, ich konštruktéri a vlády hľadajú nové postupy, ktoré by umožnili ešte viacej znížiť emisie v budúcich desaťročiach. Odvetvie vnútrozemskej lodnej dopravy chce zachovať pozitívne výsledky a udržať si postavenie, ktoré dosiahlo vzhľadom na iné druhy dopravy pri dodržiavaní enviromentálnych štandardov. Pustilo sa cestou znižovania emisií a v tomto prístupe ho treba povzbudiť, aby posilnilo svoj imidž odvetvia, ktoré má pozitívny vzťah k životnému prostrediu.

(⁷) Pripomeňme, že EHSV sa vo svojom stanovisku z vlastnej iniciatívy na tému sociálnej politiky vyslovoval za to, aby sa problematika konzultovala s riečnymi komisiami.

(⁸) Štrasburský dohovor o obmedzení zodpovednosti vo vnútrozemskej lodnej doprave (CLNI).

4.2.3 Úžitok z vnútrozemskej lodnej dopravy treba posudzovať jednak v rámci samotnej vnútrozemskej dopravy ako aj z hľadiska výhod tohto druhu dopravy, pokiaľ ide o dopravné preťaženie, údržbu a využitie infraštruktúry, nehody a iné aspekty. Prechod od iných druhov dopravy na vnútrozemskú lodnú dopravu neprinesie teda len zlepšenie enviromentálnych štandardov dopravného reťazca, ale aj rozvoj trvalo udržateľného systému dopravy vôbec.

4.2.4 Vnútrozemská lodná doprava zohráva dôležitú úlohu v dopravnom reťazci intermodálnej dopravy. Je potrebné poskytnúť bezvýhradnú podporu rozvoju intermodálnych konceptov, pretože sú alternatívou k cestnej doprave. Nakoľko tento druh konceptu sa už rozvinul pre niekoľkými rokmi v oblasti kontajnerovej dopravy, je potrebné urobiť ďalšie opatrenia zamerané na plné využitie možností, ktoré poskytuje intermodálna doprava, ku ktorej patrí aj vnútrozemská lodná doprava.

4.2.5 Konkrétne by to znamenalo zriadiť pozdĺž vodných tokov nakladacie a vykladacie stanice. Všetky existujúce aj budúce prístavy musia byť upravené ako intermodálne prístavy. Účinnosť intermodalita je vo veľkej miere určená účinnosťou infraštruktúry prístavov a výborným stavom prieplovov (napríklad dostatočnou výškou mostov na riekach a kanáloch).

4.3 Pracovné miesta a zručnosti

4.3.1 Vnútrozemská lodná doprava je vysoko profesionálnym odvetvím. Vyžaduje stále viac odborných znalostí z oblasti plavby a techniky ale aj z oblasti bezpečnosti, informačných a komunikačných technológií (IKT) a logistiky. Vzdelávanie sa musí prispôbiť narastajúcim potrebám, aby sa dostalo podpory tejto profesii orientovanej na budúcnosť a využil sa jej potenciál. Podobne ako v námornej doprave aj tu je možné štandardizáciou výchovných a vzdelávacích programov zvýšiť profesionalizáciu odvetvia hlavne v oblasti prepravy nebezpečných látok. Je potrebné vypracovať vhodné náborové, výchovné a vzdelávacie programy, ktoré by prilákali mladých ľudí do odvetvia a tým by udržali požadovanú odbornosť na potrebnej výške.

4.3.2 Je potrebné začať konštruktívny sociálny dialóg na úrovni Spoločenstva zameraný na vypracovanie stratégie, ktorá atraktívni povolania vo vnútrozemskej lodnej doprave a pomôže nájsť ľudí ochotných pracovať v tomto odvetví a vytvorí porovnateľné sociálne a pracovné podmienky vo všetkých členských štátoch.

4.3.3 Ako sme už uviedli, Ústredná komisia pre plavbu na Rýne (CCNR) vypracovala v hlavných líniách právny rámec vnútrozemskej lodnej dopravy v Európe. Spolu s Dunajskou komisiou zabezpečuje harmonizáciu požiadaviek kladených na posádky a kapitánske koncesie. Riečne komisie spolu

s Európskou komisiou musia pokračovať v úsilí o dosiahnutie väčšieho zjednotenia v tejto oblasti.

4.3.4 Uplatňovanie predpisov jednotlivých štátov v sociálnej oblasti by sa malo prísnejšie kontrolovať. Komisia by mala podporiť koordináciu medzi kontrolnými orgánmi členských štátov. V tejto súvislosti by sa osobitná pozornosť mala venovať výletným lodiam.

4.3.5 Podľa názoru EHSV (pozri stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému „Sociálna politika v rámci celoeurópskeho systému vnútrozemskej lodnej dopravy“) má Komisia zvlášť dobrú pozíciu na to, aby podnietila proces sociálnej politiky v širokom zmysle, pričom môže vychádzať z dlhej tradície, skúseností a odborných znalostí CCNR a Dunajskej komisie, v rámci ktorých sa vždy do istej miery zohľadňovala sociálna politika –.

4.4 Vnímanie verejnosťou

4.4.1 Vnútrozemská lodná doprava je spoľahlivým, bezpečným, ekologicky priaznivým a málo nákladným druhom dopravy. Aby došlo k zmenám v tradičných predstavách, ktoré idú opačným smerom, je potrebné zlepšiť všeobecné povedomie a vedomosti o skutočnom potenciáli tohto odvetvia v zmysle kvality a spoľahlivosti.

4.4.2 Monitorovaním trendov a vývoja vo vnútrozemskej lodnej doprave a šírením získaných informácií medzi hlavnými aktérmi odvetvia môže už etablovaný systém pozorovania trhu zohrať významnú úlohu. Európska komisia musí za podpory riečnych komisií a podnikateľskej sféry poskytnúť odvetviu potrebné informácie.

4.4.3 Na druhej strane sa zriadenie a podpora propagačných stredísk môže považovať za prostriedok šírenia závažných informácií o danom odvetví medzi podnikmi, ktoré, ak majú byť úspešné, musia využiť možnosti odvetvia pod vedením a dohľadom profesionálnych organizácií.

4.5 Infraštruktúra

4.5.1 Po nedávnych záplavách v niektorých podunajských krajinách sa opäť začalo diskutovať o nutnosti zohľadnenia ekologického aspektu pri úpravách infraštruktúry. Správa, ktorú dali vypracovať nemecké úrady po záplavách v okolí Labe v roku 2003, ukázala, že vnútrozemská lodná doprava sa nijako nepodieľala na vzniku tejto situácie a preto ju nemožno viniť zo záplav a jej následkov.

4.5.2 Dobré fungovanie dopravy tovarov a osôb závisí od kvality infraštruktúry. Náležitá údržba infraštruktúry jestvujúcich vodných ciest, odstránenie hlavných preťažených úsekov a zriadenie chýbajúcich spojení sú absolútnou nevyhnutnosťou. Preto sa musí uvažovať aj o obnove starej infraštruktúry.

4.5.3 Transeurópska dopravná sieť bola vyhlásená za kľúčový prvok novej Lisabonskej stratégie na podporu konkurencieschopnosti a zamestnanosti v Európe. Len dva z 30 prioritných projektov sa týkajú prioritných trás vnútrozemskej lodnej dopravy. Sú to projekty č. 18 (riečna cesta Rýn/Mozela – Mohan-Dunaj) a č. 30. (riečna cesta Séna – Šelda).

4.5.4 Komisia pri zostavovaní rozpočtu na roky 2007/2013 navrhla výrazne znížiť rozpočet na transeurópske dopravné siete (TEN-T). EHSV vyzýva príslušné členské štáty, aby okamžite začali realizovať opatrenia týkajúce sa TEN-T, aby nedošlo k ohrozeniu spolufinancovania uvedených projektov v oblasti vnútrozemskej lodnej dopravy.

4.5.5 Vyzýva aj Komisiu, aby podľa vzoru projektov pre železničnú dopravu menovala koordinátora, ktorý by jednako koordinoval aktivity ale tiež podnecoval k realizácii projektov.

4.5.6 Výbor očakáva proces ohlásený Komisiou v oblasti sadzieb za využívanie infraštruktúry.

4.6 Modernizácia organizačnej štruktúry

4.6.1 Jedým z hlavných výsledkov prieskumov vykonaných v poslednej dobe na základe poverenia Európskej komisie v odvetví vnútrozemskej lodnej dopravy je podľa záverov správy skupiny EFIN (Európsky rámec pre vnútrozemskú lodnú dopravu) nazvanej „Nový inštitucionálny rámec pre európsku vnútrozemskú lodnú plavbu“ a správy PINE (Perspektívy vnútrozemskej vodnej dopravy v rozšírenej Európe), že politický dosah vnútrozemskej lodnej dopravy je relatívne malý a manažment jeho politickej stratégie nepostačujúci. Preto sa EHSV nedávno rozhodol vypracovať stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému inštitucionálneho rámca vnútrozemskej lodnej dopravy v Európe. Vzhľadom na stručnosť tohto dokumentu odkazujeme na uvedené stanovisko.

Brusel 14. septembra 2006

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie SIGMUND

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Oznámeniu Komisie Rade, Európskemu parlamentu, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – preklenutie širokopásmových rozdielov“

KOM(2006) 129, konečné znenie

(2006/C 318/36)

Dňa 5. apríla 2006 sa Komisia rozhodla podľa článku 262 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k horeuvedenej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená vypracovaním návrhu stanoviska v danej veci prijala stanovisko 4. septembra 2006. Spravodajcom bol pán McDonogh.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 429. plenárnom zasadnutí, ktoré sa konalo 13. a 14. septembra 2006 (schôdza z 13. septembra 2006) 193 hlasmi za, 1 hlasom proti, pričom sa 4 členovia hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Úvod

1.1 Výbor sa teší z toho, že kritickým problémom širokopásmových rozdielov medzi rozvinutými a menej rozvinutými regiónmi Európskej únie, známym ako digitálne rozdelenie, sa koordinovane zaoberajú členovia Európskej komisie zodpovední za informačnú spoločnosť a médiá, hospodársku súťaž, regionálnu politiku a poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka.

1.2 Oznámeniu Komisie – KOM(2006)129 – „Preklenutie širokopásmových rozdielov“ – však chýba dostatočná ctižiadost

a konkrétne odporúčania, ktorými by demonštrovala svoj záväzok preklenúť širokopásmové rozdiely.

1.3 Správa Fóra o digitálnom rozdelení⁽¹⁾ obsahuje analýzu územného rozdelenia z hľadiska širokopásmového prístupu

⁽¹⁾ Správa Fóra o digitálnom rozdelení: Širokopásmový prístup a verejná podpora v zaostalých oblastiach, Brusel 15. júla 2005.