



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 17.1.2006
KOM(2006) 6 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE

O PODPORE VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY

NAIADES

—

Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu

{SEK(2006) 34}

OZNÁMENIE KOMISIE

O PODPORE VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY

NAIADES

—

Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu

I. ÚVOD

V európskom systéme nákladnej dopravy je ešte veľa priestoru na zlepšovanie. Dopravné preťaženie, kapacitné problémy a oneskorenia ovplyvňujú mobilitu i hospodársku konkurencieschopnosť a škodia životnému prostrediu aj kvalite života. EÚ sa zaviazala sledovať cieľ, v rámci ktorého presunie dopravu na energeticky menej náročné, čistejšie a bezpečnejšie druhy dopravy. Vnútrozemská vodná doprava je jasnou voľbou, ktorá pri dosahovaní týchto cieľov zohráva poprednú úlohu.

Potrebné sú konkrétne akcie s cieľom naplno využiť trhový potenciál vnútrozemskej plavby a zatriktívniť jej využívanie. Keďže vnútrozemská plavba má často charakter cezhraničného druhu dopravy, vyžaduje sa akcia na vnútroštátnej úrovni i na úrovni Spoločenstva.

V tomto oznámení sa stanovuje integrovaný akčný program. Európska komisia na dosiahnutie svojich cieľov vyzýva členské štáty, aby pri implementovaní akčného programu zohrávali aktívnu úlohu.

II. ODÔVODNENIE

Nové vyváženie systému nákladnej dopravy

V bielej knihe Komisie s názvom *Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť* sa stanovuje rad cieľov na zabezpečenie konkurencieschopnosti a trvalej udržateľnosti mobility do roku 2010. Význam týchto cieľov sa zdôraznil v Lisabonskej stratégii, ktorá sa zameriava na hospodársky rast a vytváranie pracovných miest, ako aj na zasadnutí Európskej rady v Göteborgu (2001) o stratégii trvalo udržateľného rozvoja.

V dôsledku rastúceho obchodovania so zámorím, ako aj v dôsledku rozšírenia EÚ o krajiny strednej a východnej Európy, sa do roku 2015 očakáva zvýšenie objemu nákladnej dopravy v Európe o tretinu. Súčasný nárast dopravy a prevaha cestnej dopravy sa stali synonymom dopravného preťaženia a znečistenia, pričom sa očakáva, že súvisiace náklady sa zdvojnásobia a do roku 2010 dosiahnu 1 % európskeho ročného HDP.

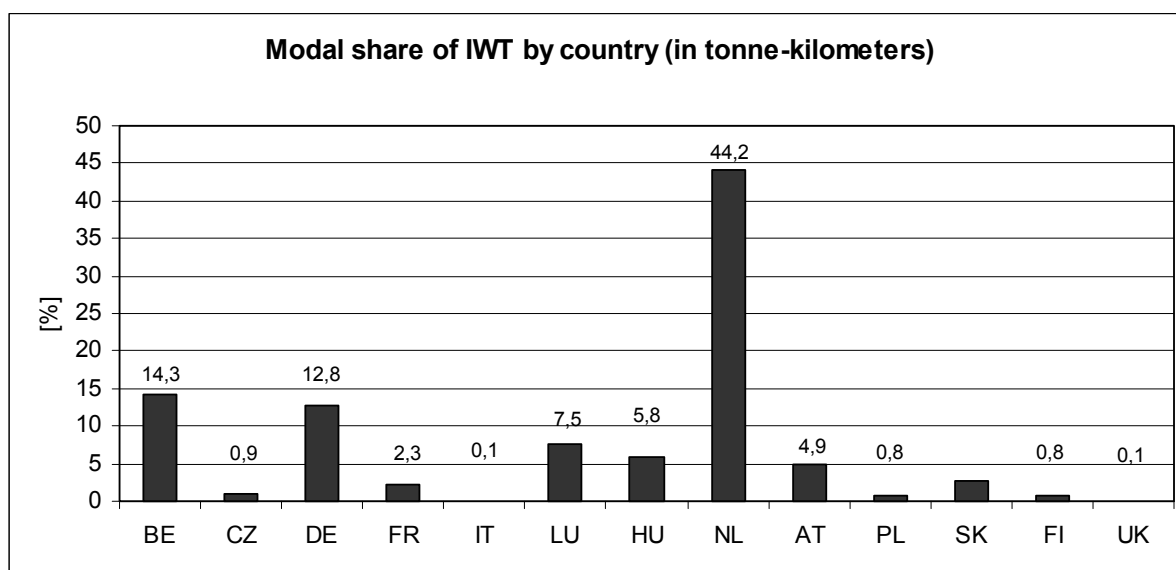
Vnútrozemská vodná doprava môže spolu so železničnou dopravou a námornou plavbou na krátke vzdialenosti prispieť k trvalej udržateľnosti dopravného systému, ako sa odporúča v bielej knihe. Európska komisia chce v rámci liberalizovaného trhu vnútrozemskej plavby podporiť a posilniť konkurencieschopnú pozíciu vnútrozemskej vodnej dopravy, najmä zlepšením jej integrácie do multimodálneho logistického reťazca.

Rastový potenciál vnútrozemskej vodnej dopravy

Vnútrozemská lodná doprava má už tradične silné postavenie v diaľkovej preprave voľne uloženého tovaru. Za posledných dvadsať rokov vnútrozemská lodná doprava úspešne vstúpila na nové trhy, ako napríklad preprava námorných kontajnerov do vnútrozemia, pričom zaznamenala dvojcifernú mieru ročného rastu. Jej rozšírenie aj do oblasti prepravy všeobecného kontinentálneho tovaru a prepravy na krátku vzdialenosť otvára cestu novým riešeniam v oblasti distribúcie, ktoré lepšie zodpovedajú požiadavkám modernej logistiky.

V niektorých regiónoch si už vnútrozemská lodná doprava vydobyla v rámci druhov dopravy vyše 40 % podiel (napr. v spádových oblastiach významných prístavov). Okrem toho sa v období rokov 1997 až 2004 sa dosiahla pôsobivá miera rastu prepravy (v tonokilometroch) v Belgicku o vyše 50 % a vo Francúzsku o vyše 35 %. Dnes toto odvetvie tvorí asi 12 500 plavidiel, čomu zodpovedá úložný priestor 440 000 nákladných vozidiel. Vnútrozemská vodná doprava má najlepšiu výkonnosť v zmysle externých nákladov, najmä pokiaľ ide o znečisťovanie a bezpečnosť (dvaapokrát lepšia v porovnaní s cestnou dopravou), a má veľkú kapacitu na svoj ďalší rozvoj. V súčasnosti sa využíva len 10 % kapacity Dunaja. Modálny podiel zodpovedá 6 %, zatiaľ čo v Spojených štátoch len plavba na Mississippi zodpovedá 12 % modálneho podielu v USA.

Podiel vnútrozemskej vodnej dopravy podľa krajín (v tonokilometroch)



Príspevok k hospodárskemu rastu a trvalej udržateľnosti

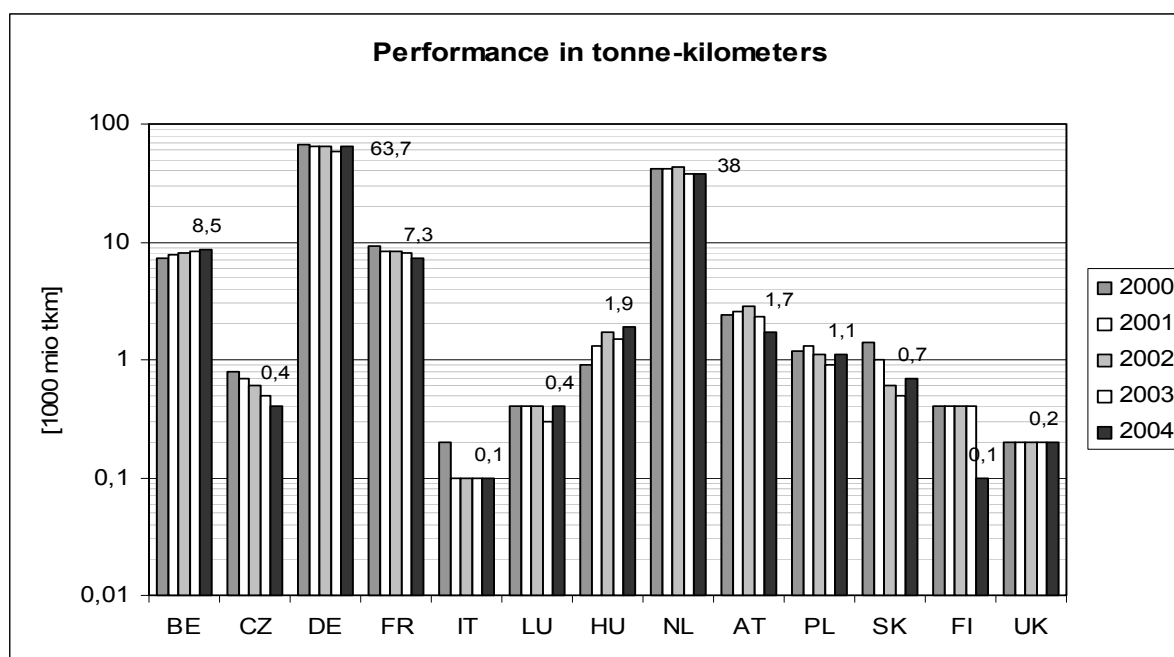
Nárast vnútrozemskej plavby môže viesť k značnému zníženiu dopravných nákladov. Dostupnosť nízkonákladových služieb vnútrozemskej vodnej dopravy sa ukazuje ako rozhodujúci činiteľ v súvislosti s umiestňovaním európskeho priemyslu. Významne prispieva k zachovaniu priemyselnej zamestnanosti v Európe. Len v Nemecku asi 400 000 pracovných miest priamo či nepriamo závisí od odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy a prepojených spoločností¹.

¹ Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlín, január 2005.

Infraštruktúra európskej vodnej dopravy má veľkú nevyužitú kapacitu. Zvyšovanie objemu vodnej dopravy obvykle nie je v porovnaní s inými druhmi dopravy natoľko závislé od verejných investícií a od dostupnosti pozemkov pre infraštruktúru. Vnútrozemská vodná doprava je navyše oveľa bezpečnejšia ako iné druhy dopravy. Počet smrteľných zranení spôsobených nehodami sa za jeden rok v Holandsku, krajine s najväčšou hustotou vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe, približuje nule.

Vnútrozemská plavba sa taktiež ukázala byť najohľaduplnejším druhom pozemnej dopravy k životnému prostrediu s celkovými súčasnými externými nákladmi vyčíslenými na 10 EUR na 1 000 tonokilometrov (na porovnanie: v cestnej doprave je to 35 EUR a v železničnej doprave 15 EUR)². Keby sa náklad prepravený vnútrozemskou plavbou prepravoval cestnou dopravou, emisie do ovzdušia by sa v Európe zvýšili najmenej o 10 %.

Výkon v tonokilometroch



Výzvy do budúcnosti

Komisia chce týmto oznámením vyzdvihnúť výhody vnútrozemskej vodnej dopravy a odstrániť mnohé prekážky, ktoré by ju mohli pripraviť o určité príležitosti. Vnútrozemská plavba zaznamenala úspech, ako sa uvádza vyššie, je však potrebné ešte prekonať určité prekážky, aby sa jej potenciál mohol naplno využívať.

Rozdrobená trhová štruktúra a silná konkurencia majú za následok obmedzenú schopnosť reinvestícií. Táto situácia spoločne s dlhou životnosťou plavidiel značne brzdí modernizáciu plavidiel. Keďže pracovné podmienky na palube a vyhlídky pracovného rastu nemusia vyzeráť také príťažlivé ako v iných oblastiach, toto odvetvie čelí nedostatku kvalifikovaných pracovných síl. Orgány verejnej moci a dokonca ani priemyselné odvetvia dopravy a logistiky si často neuvedomujú výhody vnútrozemskej vodnej dopravy. Často sa nezohľadňuje v procese miestneho a regionálneho plánovania. Infraštruktúra súvisiaca s vnútrozemskou

² KOM(2002) 54.

vodnou dopravou a prekládkou naďalej čelí určitému počtu strategických prekážok a zanedbanej údržbe. Opatrenia v oblasti výstavby sa stretávajú s rastúcimi ekologickými obavami. Informačné a komunikačné technológie, napríklad technológie, ktoré sa používajú v riečnych informačných službách, si ešte vyžadujú ďalší rozvoj.

A napokon treba uviesť, že inštitucionálny rámec vnútrozemskej plavby v Európe je rozdrobený. Vedie to k neefektívnemu využívaniu administratívnych zdrojov, ako aj k nedostatočnej politickej pozornosti a výsledkom je napokon zložité podnikateľské prostredie.

Potreba koordinovanej akcie

Vzniká evidentná potreba koordinovaného úsilia na strednodobom a dlhodobom základe zo strany všetkých zúčastnených strán, tohto priemyselného odvetvia, Európskeho spoločenstva, členských štátov a ďalších zodpovedných strán.

III. AKČNÝ PROGRAM

Nasledujúci akčný program sa nazýva „NAIADES“ - Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe (akcia a rozvoj v oblasti plavby a vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe)³. Zakladá sa na dôkladnom posúdení a rozsiahlych konzultáciách s členskými štátmi a predstaviteľmi priemyslu⁴. Zameriava sa na päť strategických a navzájom závislých oblastí pre komplexnú politiku vnútrozemskej vodnej dopravy (VVD): trh, loďstvo, pracovné miesta a zručnosti, vnímanie verejnosťou, infraštruktúra. Patria sem odporúčania akcií, ktoré majú vykonať členské štáty, Európske spoločenstvo a iné zúčastnené strany v období rokov 2006–2013. Odporúčania možno zaradiť do legislatívnych, koordinačných a podporných opatrení (pozri dodatok 1). Program je potrebné uskutočniť v úzkej spolupráci s vnútroštátnymi a regionálnymi orgánmi, riečnymi komisiami a európskymi priemyselnými odvetviami.

1. TRHY

Okrem svojej tradičnej sily v oblasti dopravy voľne uloženého tovaru vnútrozemská vodná doprava úspešne prenikla aj na západoeurópske trhy s kontajnerovým nákladom, ktoré majú vysokú pridanú hodnotu. Avšak hoci je rozvoj kontinentálneho trhu nákladnej prepravy, ako aj rozvoj v strednej a východnej Európe sľubný, stále je len v ranom štádiu. Nové voľné miesta na trhu vznikli v oblastiach odpadov a recyklácie, nebezpečného tovaru a v preprave vozidiel a veľmi veľkého nedeliteľného nákladu, ako aj v riečno-námornej preprave. Cieľom je rozšíriť spoľahlivé služby vnútrozemskej plavby „od domu k domu“ aj na tieto rastúce trhy a zároveň lepšie začleniť vnútrozemskú plavbu do dopravného logistického reťazca.

³ Najády boli sladkovodné víly v gréckej mytológii. Vládli riekam, potokom, prameňom, jazerám a mokradiam.

⁴ Štúdia Perspektívy vnútrozemskej vodnej dopravy v rozšírenej Európe (Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe) (PINE), september 2004; workshop zúčastnených strán z 25.2.2005, verejná konzultácia od 15.7. do 31.8.2005, konzultačné stretnutia so zúčastnenými stranami a členskými štátmi v septembri 2005.

Prilákať nové trhy

Nové multimodálne služby si na prienik na trh vyžadujú silné synergie, ako aj kritické množstvo. Potrebná je úzka spolupráca s dopravcami, odvetvím lodnej dopravy a prístavmi. Ťažký prístup ku kapitálu je prekážkou vytvárania nových služieb. Treba nájsť riešenia, ktoré by prekonali počiatočné prekážky. Mali by zjednodušiť spoluprácu medzi jednotlivými druhmi dopravy a podporiť aliancie v rámci tohto odvetvia.

Podporiť podnikanie

Je potrebné využiť celkový potenciál tradície podnikania v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy. Vysoké investičné náklady a ťažký prístup k financovaniu v dôsledku rozdrobeného charakteru tohto odvetvia (pozri tabuľku v dodatku 2) bránia rozširovaniu a obnove tohto odvetvia. Je treba zlepšiť prístup ku kapitálu najmä v prípade malých a stredných podnikov (MSP) s cieľom prilákať nováčikov a umožniť existujúcim podnikom ďalší rozvoj. Daňové stimuly by mali podnietiť reinvestície prevádzkového zisku. Usmernenia o štátnej pomoci by mali členským štátom poskytnúť jasný a predvídateľný rámec pre dotácie v tejto oblasti. V kontexte prebiehajúcich rokovaní o pravidlách štátnej pomoci v odvetví dopravy by sa mohlo uvažovať aj o rozšírení pravidiel de minimis.

Zlepšiť správny a regulačný rámec

Všeobecný správny a regulačný rámec by mal podporovať prosperujúce odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy. V súlade s cieľmi Lisabonskej stratégie by sa mali správne postupy posudzovať s cieľom zväziť ich zjednodušenie alebo zrušenie a vytvoriť rovnaké pravidlá hry medzi členskými štátmi, ako aj medzi jednotlivými druhmi dopravy. Lepšia koordinácia všetkých príslušných verejných služieb a politik by mala zjednodušiť potrebné formality.

Nástroje	Zodpovední účastníci
<ul style="list-style-type: none">▪ Usmernenia o štátnej pomoci týkajúce sa režimov podpory a prípadne pravidiel de minimis▪ Programy podpory na presadzovanie prechodu na iný druh dopravy a zjednodušenie investovania (vrátane výskumu a daňových stimulov)▪ Programy EÚ na podporu výskumu a technického rozvoja (FP7, Marco Polo, CIP, INTERREG)▪ Príručka financovania vnútrozemskej vodnej dopravy▪ Komplexné správne vybavenie na jednom mieste (tzv. one-stop-shop) a kontaktné miesta vnútrozemskej vodnej dopravy▪ Zisťovanie prekážok v existujúcich i nových európskych a vnútroštátnych právnych predpisoch▪ Zosúladenie požiadaviek týkajúcich sa posádky, osvedčenia pre plavidlá a kapitánov, intermodálna dokumentácia, zodpovednosť a intermodálne jednotky nakladania (ILU)	EK ČŠ EÚ/ČŠ/ priemysel EK EK/ČŠ EK/ČŠ/ priemysel EK/EÚ

EK: Európska komisia, EÚ: Európska únia, ČŠ: členské štáty

2. LOĎSTVO

Vnútrozemská plavba je účinným, bezpečným a ekologicky priaznivým druhom dopravy. Jej rastúce využívanie je v súlade s cieľmi dopravnej a environmentálnej politiky. Avšak potrebné sú pokračujúce investície do modernizácie a inovácie s cieľom udržať jej náskok v týchto oblastiach.

Zlepšiť logistickú účinnosť, environmentálnu a bezpečnostnú výkonnosť vnútrozemskej vodnej dopravy

Výsledkom účinných technológií je zvyčajne vyššia logistická účinnosť a nižšie prevádzkové náklady. To sa dá dosiahnuť cieľovými inováciami loďstva, napríklad konštrukciou plavidiel, ďalšou automatizáciou vrátane informačných a komunikačných technológií. Mali by sa preskúmať a zjednodušiť inovatívne koncepcie prevádzky a prekládky veľkých a malých plavidiel.

Zavádzanie technológií na ďalšie znižovanie spotreby paliva a škodlivých emisií z nových aj existujúcich plavidiel, napríklad hydrodynamiky, zdokonaleného pohonu, palivovej účinnosti či filtrovania umožní, aby si vnútrozemská plavba udržala svoje vysoké štandardy. Mal by pokračovať výskum obchodne životaschopných neuhlíkových palív, napríklad vodíkových palivových článkov a motorov s nulovými emisiami. Malo by sa zužitkovať využívanie biopalív, najmä bionafty⁵. Malo by sa zväziť prispôsobenie konštrukcie a noriem plavidiel podmienkam jednotlivých riek.

Úroveň bezpečnosti vnútrozemskej lodnej dopravy, hoci je príkladná, možno ďalej zlepšovať prostredníctvom informačných technológií na palube a na brehu (riečne informačné služby), navigačného zariadenia, konštrukcie plavidiel, ako aj odbornej prípravy a vzdelávania.

Inovácia sa môže uskutočňovať vo forme konštrukcie nových plavidiel (dlhodobá) a úpravy existujúcich plavidiel (krátkodobá a strednodobá). Právny rámec environmentálnych a bezpečnostných noriem (emisie motorov, kvalita paliva, zneškodňovanie odpadu, preprava nebezpečného tovaru) by sa mal posilniť s cieľom uľahčiť rýchly prechod trhu na nové technológie. Činnosti v rámci výskumu a rozvoja by sa mali sústrediť na rozvoj koncepcií úprav, ktoré sprevádzajú podporné programy (vrátane pilotných testov), daňové stimuly a odborná príprava. Potenciál rezervného fondu vnútrozemskej vodnej dopravy vytvoreného podľa nariadenia Rady (ES) č. 718/1999 a financovaného odvetvím by sa taktiež mohol prehodnotiť s cieľom zlepšiť jeho využívanie a preskúmať možnosť ďalších zdrojov financovania.

⁵ Pozri smernicu 2003/30/ES.

Nástroje	Zodpovední účastníci
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Usmernenia o štátnej pomoci týkajúce sa režimov podpory a prípadne pravidiel de minimis ▪ Program podpory na uľahčenie technológií zlepšujúcich účinnosť, životné prostredie a bezpečnosť (vrátane výskumu a daňových stimulov) ▪ Programy výskumu a technického rozvoja a podporné programy EÚ (FP 7, vedúce projekty inovácie odvetvia) ▪ Európsky rezervný fond vnútrozemskej vodnej dopravy (nariadenie (ES) č. 718/1999) ▪ Príručka financovania vnútrozemskej vodnej dopravy ▪ Zlepšenie právnych predpisov v oblasti životného prostredia a bezpečnosti (vrátane emisií z motorov a nákladov, zneškodňovania odpadov, kvality paliva, prepravy nebezpečného tovaru) 	<p>EK</p> <p>ČŠ</p> <p>EÚ/priemysel</p> <p>EÚ/ČŠ/ priemysel</p> <p>EK</p> <p>EÚ</p>

3. PRACOVNÉ MIESTA A ZRUČNOSTI

Nedostatok pracovníkov a podnikateľov sa stáva veľkým problémom. V 90. rokoch 20. storočia sa to dalo čiastočne vyvažovať technologickými inováciami a posilnením mobility členov posádok zo štátov EÚ aj mimo EÚ.

Prilákať pracovné sily

Jadrom takejto stratégie musí byť zlepšovanie pracovných a sociálnych podmienok prostredníctvom konštruktívneho sociálneho dialógu na európskej úrovni. Definovanie požiadaviek odbornej kvalifikácie pre celú EÚ prostredníctvom širšieho vzájomného uznávania kvalifikácií, napríklad prostredníctvom európskeho kvalifikačného rámca (EFQ), posilní mobilitu pracovnej sily. Okrem toho by mohli náborové iniciatívy vytvárať aj mimo tohto odvetvia povedomie o príležitostiach týkajúcich sa pracovných miest a odborného rastu vo vnútrozemskej lodnej doprave.

Investovať do ľudského kapitálu

Fungujúci systém vzdelávania a odbornej prípravy je základnou podmienkou zdravého a konkurencieschopného trhu práce. Je potrebné zabezpečiť existenciu inštitúcií vzdelávania a odbornej prípravy a prispôbiť ich učebné osnovy súčasným riadiacim, technologickým, jazykovým a plavebným potrebám. Do programov logistického vzdelávania by sa však mali zahrnúť aj vedomosti o vnútrozemskej plavbe. Do učebných osnov je potrebné zaviesť moderné nástroje výučby, ako sú napríklad simulátory navigácie v neznámych a kritických oblastiach. Malo by sa podporovať celoživotné vzdelávanie.

Nástroje	Zodpovední účastníci
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sociálny dialóg v rámci odvetvia (pracovné podmienky, úprava pracovného času, definovanie požiadaviek odbornej kvalifikácie v rámci celej EÚ atď.) ▪ Náborová kampaň ▪ Príručka financovania vnútrozemskej vodnej dopravy ▪ Podpora EÚ projektom v oblasti vzdelávania a odbornej prípravy (napr. program Spoločenstva v oblasti vzdelávania a odbornej prípravy alebo program výskumu a technického rozvoja – FP 7) ▪ Európsky sociálny fond (ESF) ▪ Európsky rezervný fond vnútrozemskej vodnej dopravy ▪ Konkrétne programy odbornej prípravy pre potreby vnútrozemskej vodnej dopravy ▪ Spoločný rámec pre normy vzdelávania a odbornej prípravy ▪ Zosúladenie požiadaviek týkajúcich sa posádky a osvedčení pre kapitánov 	<p>Sociálni partneri (výbor pre odvetvový dialóg) ČŠ/priemysel EK EÚ/priemysel/ Inštitúcie vzdelávania a odbornej prípravy EÚ/ČŠ EÚ/ČŠ/priemysel EÚ/inštitúcie vzdelávania a odbornej prípravy EÚ/ČŠ EÚ</p>

4. VNÍMANIE VEREJNOSŤOU

Vnímanie odvetvia vnútrozemskej plavby verejnosťou nehrá krok s dosiahnutou logistickou a technologickou výkonnosťou. Potrebné je zlepšiť všeobecné povedomie a vedomosti o skutočnom potenciáli tohto odvetvia v zmysle kvality a spoľahlivosti.

Presadzovať vnútrozemskú plavbu ako úspešného partnera v obchodovaní

Zlepšenie obrazu vnútrozemskej plavby je spoločnou úlohou priemyselného odvetvia, politik a administratív na vnútroštátnej aj európskej úrovni. Propagačné činnosti zamerané na tých, ktorí prijímajú rozhodnutia v oblasti logistiky, by sa mohli podporovať a koordinovať s cieľom vytvoriť konzistentný a pozitívny obraz vnútrozemskej plavby a vytvárať cestu pre opätovne vyvážený dopravný systém.

Vytvoriť a rozšíriť európsku sieť presadzovania a rozvoja vnútrozemskej vodnej dopravy

Niektoré členské štáty vytvorili propagačné štruktúry, ktoré poskytujú priemyselnému odvetviu aktualizované informácie o príležitostiach vnútrozemskej plavby a pomáhajú jej rozvoju. Vytvorenie propagačných stredísk spolu s vymenovaním vnútroštátnych kontaktných miest vytvorí hladké rozhranie medzi orgánmi a priemyselným odvetvím a zjednoduší politiku zameranú na výsledky. Ukazuje sa to pri porovnaní štatistik rastu z krajín s takýmito štruktúrami a bez takýchto štruktúr. Mala by sa vytvoriť alebo rozšíriť celoeurópska sieť

vnútroštátnych stredísk pre propagáciu a rozvoj vrátane kandidátskych a pridružených štátov.

Sledovať trendy a rozvoj v rámci trhu vnútrozemskej vodnej dopravy

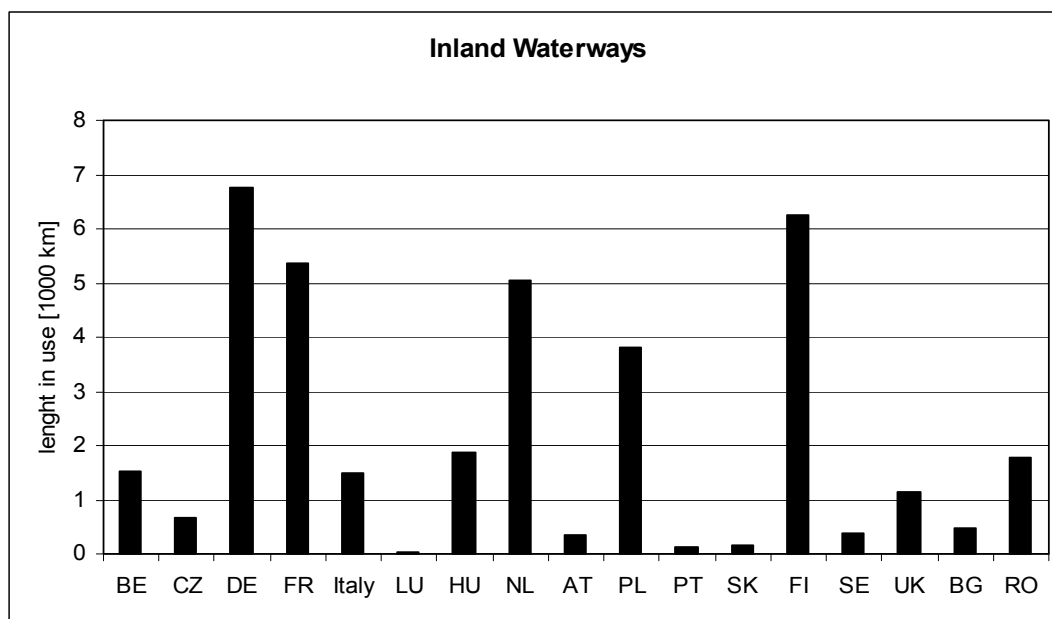
Trvalé pozorovanie príslušných hospodárskych a sociálnych parametrov je pre podniky, tvorcov politík a orgány rozhodujúce s cieľom predvídať trhové trendy. Súčasnú štatistiku nie sú na tento účel dostatočne podrobné. Predpokladom akéhokoľvek pozorovania trhu je dostupnosť porovnateľných a zlučiteľných zdrojových údajov. Vnútroštátne správy by sa mali vyzývať, aby tieto údaje poskytovali. Aktualizované nariadenie EÚ o štatistike prepravy tovaru vnútrozemskou vodnou dopravou, ktoré sa v súčasnosti nachádza v štádiu legislatívneho postupu, môže k tomuto cieľu prispieť. Európsky systém pozorovania trhu vrátane CCNR (Central Commission for Navigation on the Rhine – Ústredná komisia pre plavbu na Rýne), Európskej komisie a profesijných organizácií sa v súčasnosti vytvára a v náležitom čase sa bude musieť prehodnotiť a prispôbiť. Mal by obsahovať hospodárske a sociálne parametre.

Nástroje	Zodpovední účastníci
<ul style="list-style-type: none">▪ Programy podpory vnútroštátnych organizácií pre podporu a rozvoj a ich siete▪ Nariadenie o štatistike prepravy tovarov vnútrozemskou vodnou dopravou▪ Pozorovanie trhu vnútrozemskej vodnej dopravy	EÚ/ČŠ/ Priemysel EÚ EK

5. INFRAŠTRUKTÚRA

Vyššie 36 000 kilometrov vodných ciest a stovky vnútrozemských prístavov spájajú mnohé významné hospodárske oblasti v Európe. Hoci veľká časť siete vodných ciest má rozsiahle voľné kapacity, rôzne prekážky spôsobené obmedzeným ponorom, svetlou výškou mostov a rozmermi vzdúvadiel bránia ich úplnému využívaniu a znižujú konkurencieschopnosť vnútrozemskej vodnej dopravy.

Vnútrozemská vodná doprava (využívaná dĺžka)



Zlepšiť multimodálnu sieť

Mal by sa iniciovať európsky plán rozvoja na skvalitnenie a údržbu infraštruktúr vodnej dopravy a zariadení prekládky s cieľom zefektívniť transeurópsku vodnú dopravu a zároveň dodržať ekologické požiadavky. Mal by poskytnúť návod na financovanie a dávať prioritu zlepšovaniu a údržbe infraštruktúry vodných ciest, zariadení prekládky a eliminovať problematické oblasti a zároveň zosúladiť jednotlivé ciele politik, napr. dopravy, energetiky, životného prostredia, s trvalo udržateľnou mobilitou. Takýto plán by sa mal orientovať podľa siete TEN-T⁶, no mal by zahŕňať aj menšie siete. Jeho vykonávanie by mohol uľahčovať európsky koordinátor.

Rámec spoplatnenia infraštruktúry pre všetky druhy dopravy, ktorý by internalizoval externé náklady, ako sú nehody, znečistenie ovzdušia, hluk a dopravné preťaženie, by mohol prispieť k možnostiam financovania. Okrem toho, ak by sa tento rámec úplne uplatňoval vo všetkých druhoch dopravy, podporil by využívanie vnútrozemskej plavby. Komisia začne konzultačný postup spojený s otázkou spoplatnenia infraštruktúry.

Vzhľadom na zaostávanie v rozvoji zariadení prekládky a nedostatočný prístup k vodným cestám sa vyžaduje podpora najmä v nových členských štátoch a prístupujúcich štátoch. Podpora by sa mala sústrediť na rastúce trhové segmenty. Vyžadujú sa aj inovačné stratégie a významné investície na lepšie prispôbenie vnútrozemských plavidiel v námorných prístavoch. Územné plánovanie a hospodárske politiky sú potrebné na federálnej, regionálnej a miestnej úrovni s cieľom zachovať územia pri vodných tokoch na logistické účely.

⁶ Pozri rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES.

Implementovať riečne informačné služby

Riečne informačné služby (RIS) podporujú plánovanie a riadenie prevádzky a dopravy. Prispievajú k efektívnejšiemu a bezpečnejšiemu využívaniu vodných ciest, vzdúvadiel, mostov a terminálov prostredníctvom optimalizácie výmeny elektronických údajov a logistických operácií. Sú neoceniteľné pre orgány v oblasti vodných ciest pri podpore riadenia prevádzky a monitorovaní nebezpečného tovaru a budú veľmi užitočné pre obchodných účastníkov. RIS povedú k väčšej konkurencieschopnosti a zvýšenej bezpečnosti a musia sa implementovať a ďalej rozvíjať koordinovaným spôsobom v rámci transeurópskych sietí.

Nástroje	Zodpovední účastníci
<ul style="list-style-type: none">▪ Európsky plán rozvoja na zlepšenie a údržbu infraštruktúry vodných ciest a zariadení prekládky	EÚ/ČŠ
<ul style="list-style-type: none">▪ Európsky koordinátor▪ Financovanie TEN-T pre prioritné projekty č. 18 a č. 30, ďalšie projekty spoločného záujmu, rozvoj prístavov a terminálov	EK EÚ/ČŠ
<ul style="list-style-type: none">▪ Smernica a projekty riečnych informačných služieb (TEN-T MIP)	EÚ/ČŠ
<ul style="list-style-type: none">▪ Programy výskumu a technického rozvoja a podporné programy EÚ (FP 7, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG)	EÚ
<ul style="list-style-type: none">▪ Vnútroštátne režimy financovania na zlepšenie a údržbu infraštruktúry	ČŠ
<ul style="list-style-type: none">▪ Rámec spoplatňovania infraštruktúry▪ Územné plánovanie, ktoré kladie vyššiu prioritu vytvoreniu alebo obnove priemyselných zón v blízkosti vodných ciest	EÚ ČŠ
<ul style="list-style-type: none">▪ Interdisciplinárny dialóg na úrovni plánovania a projektov	EK/ČŠ

IV. MODERNIZÁCIA ORGANIZAČNEJ ŠTRUKTÚRY

V navrhnutom akčnom programe sa predpokladajú rôzne akcie, ako napríklad zosúladenie právnych predpisov, strategická podpora či konkrétne podporné a koordinačné opatrenia. Svoj celkový potenciál môže rozvinúť len vtedy, ak sa bude implementovať súdržne.

Súčasnú organizačnú štruktúru však charakterizuje roztrieštenosť zdrojov a úsilia na rôznych úrovniach. V súčasnosti sú kapitáni plavidiel konfrontovaní s viacerými súčasne existujúcimi súbormi pravidiel od európskych alebo vnútroštátnych zákonodarcov, z Ústrednej komisie pre plavbu na Rýne (CCNR) alebo Dunajskej komisie⁷. Výsledkom je celkový nedostatok účinnosti a politického dosahu.

⁷ Ústredná komisia pre navigáciu na Rýne sa zakladá na revidovanom Mannheimskom dohovore z roku 1968. Jeho členmi sú Belgicko, Francúzsko, Nemecko, Holandsko a Švajčiarsko. Dunajská komisia sa zakladá na Belehradskom dohovore z roku 1948. Jeho členmi sú Nemecko, Rakúsko, Slovensko, Maďarsko, Chorvátsko, Srbsko a Čierna Hora, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko, Ukrajina a Rusko.

Existuje dohoda, že súčasný rámec sa musí modernizovať. Tento proces sa už začal⁸. Akékoľvek zmeny by mali na účely životaschopnosti na jednej strane rešpektovať súčasné úspechy a na druhej strane ponúknuť pridanú hodnotu v zmysle účinnosti, legitímnosti, politickej stratégie, nákladovej efektívnosti a posunúť do popredia zosúladovanie právnych predpisov v paneurópskej perspektíve. Akékoľvek zmeny by tiež mali zohľadniť existujúce povinnosti podľa medzinárodných dohôd súvisiacich s Rýnom a Dunajom, ako aj inými vodnými cestami, ktorých sú členské štáty a tretie krajiny signatármi. V súčasnosti sa diskutuje o rôznych možnostiach.

1. Ďalšie **posilňovanie spolupráce** medzinárodných riečnych komisií s Európskou komisiou, opierajú sa o memorandá o porozumení, by zachovalo existujúci rámec a pracovné metódy, no vyžadovalo by si zvýšenú koordináciu práce týchto organizácií.

Takúto spoluprácu možno pozorovať v oblasti technických požiadaviek pre plavidlá. Skúmajú sa aj ďalšie oblasti. Právne základy pre vnútrozemskú vodnú dopravu a rôzne súbory pravidiel pre rôzne zemepisné oblasti v rámci jednotného trhu však naďalej zostávajú rozdrobené.

2. **Pristúpenie Európskeho spoločenstva k Rýnskej komisii a Dunajskej komisii**⁹ by posilnilo účasť Spoločenstva, ktoré má v súčasnosti len štatút pozorovateľa. Zatiaľ však nebolo možné dosiahnuť politickú dohodu o tomto prístupe. Takéto pristúpenie by oveľa vernejšie odrážalo skutočnosť, že Spoločenstvo má už dnes výlučnú právomoc v mnohých oblastiach.

3. Vytvorenie medzivládnej **paneurópskej organizácie vnútrozemskej plavby** na základe nového medzinárodného dohovoru by malo mať za cieľ zapojiť všetky európske štáty a organizácie, ktoré sa zúčastňujú na vnútrozemskej vodnej doprave, do jediného koordinačného orgánu.

Táto možnosť by zvýšila politickú pozornosť a strategický politický profil vnútrozemskej vodnej dopravy, no nevyhla by sa množstvu práce pri zosúladovaní rôznych súborov pravidiel. Okrem existujúcich právnych rámcov by sa vytvorila by aj nová inštitucionálna rovina, čo môže trvať dlho, pretože si to bude vyžadovať podpis a ratifikáciu všetkých zúčastnených strán.

4. Ďalšou možnosťou by bolo poveriť **Spoločenstvo**, aby sa strategicky zaoberalo rozvojom vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe. Spomedzi súčasných zúčastnených strán je Spoločenstvo jedinou stranou, ktorá má právomoc prijímať jednotné pravidlá, ktoré zahŕňajú celé územie Únie. Na základe toho je Spoločenstvo v takej pozícii, v ktorej môže vytvoriť strategickú a komplexnú politiku vnútrozemskej vodnej dopravy pre jednotný trh. Trh vnútrozemskej vodnej dopravy EÚ má však spojenia s tretími krajinami (Švajčiarsko, Chorvátsko, Srbsko a Čierna Hora, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko, Ukrajina, Rusko) a ich záujem sa musí zohľadňovať. Okrem toho sa musí brať náležite do úvahy skutočnosť, že

⁸ Pozri odporúčanie Komisie Rade z 1. augusta 2003 s cieľom povoliť Komisii otvorenie rokovaní o podmienkach a opatreniach pre členstvo Európskeho spoločenstva v CCNR a Dunajskej komisii, SEK(2003) 897; správa „skupiny EFIN“: Nový inštitucionálny rámec pre európsku vnútrozemskú plavbu (A new institutional framework for the European Inland Navigation), október 2004.

⁹ Podľa návrhu Komisie v roku 2003 (pozri poznámku pod čiarou 8).

medzinárodné riečne komisie historicky získali významné vedomosti a odborné poznatky, ktoré by sa mali využiť.

Na základe ďalších rozhovorov so všetkými zúčastnenými stranami a zohľadňujúc pokrok v implementácii tohto akčného programu Komisia predkladá návrh na podporu procesu modernizácie organizačnej štruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy.

V. ZÁVER

Musí sa zlepšiť viacero rámcových podmienok, aby sa umožnilo úplné využitie potenciálu vnútrozemskej vodnej dopravy, ako aj jej úplný príspevok k cieľom dopravnej politiky.

Komisia v tomto oznámení stanovuje integrovaný akčný program, ktorý sa zameriava na päť strategických oblastí, ktoré sú nevyhnutné pre ďalší rozvoj odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy. Tieto kľúčové oblasti sa spájajú v úvahách o modernizácii organizačnej štruktúry. Takáto modernizácia sa považuje za potrebnú v pomoci pri implementácii programu.

Rôzne akcie a opatrenia uvedené v programe je potrebné ďalej rozpracovať po prerokovaní v Rade a Parlamente. Komisia na tomto základe predloží v prípade nutnosti legislatívne návrhy a implementuje politické opatrenia. Každému z týchto návrhov bude predchádzať dôkladné posúdenie vplyvu. Časovým rámcom implementácie plánu je obdobie rokov 2006–2013.

V súlade so zásadou subsidiarity je program určený všetkým úrovniam zodpovedným za vnútrozemskú vodnú dopravu, samotnému priemyselnému odvetviu vrátane sociálnych partnerov, členským štátom zodpovedným za siete infraštruktúry, Európskej komisii a ďalším inštitúciám. V spolupráci s týmito zúčastnenými stranami bude Komisia pravidelne monitorovať pokrok v implementácii tohto akčného programu.

Komisia vyzýva Európsky parlament a Radu, aby schválili toto oznámenie a podporili akčný program.

A. PRÁVNE NÁSTROJE

ZOSÚLADENIE:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ technických požiadaviek na plavidlá 	priebežne
<ul style="list-style-type: none"> ▪ intermodálnych jednotiek nakladania (ILU) 	2006
<ul style="list-style-type: none"> ▪ štatistiky prepravy tovarov vnútrozemskou vodnou dopravou 	2007
Usmernení o štátnej pomoci týkajúcich sa režimov podpory a prípadne pravidiel de minimis pre vnútrozemskú vodnú dopravu	2007
Zosúladenie:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ prepravy nebezpečného tovaru 	2007
<ul style="list-style-type: none"> ▪ emisií motorov 	2007
Posilnenie pozície a normatívneho rámca vnútrozemskej vodnej dopravy	2008
Zosúladenie:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ osvedčení pre kapitánov 	2008
<ul style="list-style-type: none"> ▪ intermodálnej zodpovednosti 	2008
<ul style="list-style-type: none"> ▪ požiadaviek týkajúcich sa posádky 	2009
<ul style="list-style-type: none"> ▪ zneškodňovania odpadu 	2009
<ul style="list-style-type: none"> ▪ noriem vzdelávania a odbornej prípravy 	2009
<ul style="list-style-type: none"> ▪ intermodálnej dokumentácie 	2010
<ul style="list-style-type: none"> ▪ poplatkov za infraštruktúru 	2013
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kvality paliva 	

Prehľad akčného programu NAIADES

B. POLITICKÉ NÁSTROJE

KOORDINÁTOR VNÚTROZEMSKÉJ VODNEJ DOPRAVY TEN	2006
Príručka financovania pre priemyselné odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy	2006/7
Zisťovanie prekážok v existujúcich i nových európskych a vnútroštátnych právnych predpisoch	2006/7
Komplexné správne vybavenie na jednom mieste (tzv. one-stop-shop) a kontaktné miesta vnútrozemskej vodnej dopravy	2006/7
Sociálny dialóg v rámci odvetvia	2006/7
Pozorovanie trhu vnútrozemskej vodnej dopravy	2008
Európsky plán rozvoja infraštruktúry vodných ciest a zariadení prekládky	2009
Náborová kampaň	
Územné plánovanie, ktoré kladie vyššiu prioritu vytvoreniu alebo obnove priemyselných zón v blízkosti vodných ciest	
Interdisciplinárny dialóg na úrovni projektov	

C. PODPORNÉ NÁSTROJE

Európsky rezervný fond vnútrozemskej vodnej dopravy	2007/8
Vnútroštátne podporné programy	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Podpora prechodu na iný druh dopravy, uľahčenie financovania ▪ Technológie týkajúce sa účinnosti, životného prostredia a bezpečnosti ▪ Organizácie pre podporu a rozvoj ▪ Zlepšenie a údržba infraštruktúry 	
Európske programy výskumu a technického rozvoja a podporné programy	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Služby: Marco Polo, CIP, INTERREG atď. ▪ Loďstvo: Programy výskumu a technického rozvoja (FP 7) atď. ▪ Pracovné miesta a zručnosti: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI atď. ▪ Infraštruktúra <ul style="list-style-type: none"> - Prioritné projekty TEN-T 18 a 30 - Riečne informačné služby (TEN-T MIP) - PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG atď. 	2013

DODATOK 2

Podniky v oblasti vnútrozemskej vodnej
dopravy

2002

	Krajina	Počet podnikov	Obrat v miliónoch EUR	Počet zamestnancov
1	Belgicko*	235	163,1	735
2	Česká republika			
3	Nemecko	1257	1690,7	11223
4	Francúzsko	1176	476,7	
5	Taliansko	711	211,9	2959
6	Luxembursko	103	42,7	1212
7	Maďarsko	105	66,1	1920
8	Holandsko	3510	1374	9207
9	Rakúsko	59	83	330
10	Poľsko			
11	Portugalsko	26	23,4	838
12	Slovinsko	20	0,4	26
13	Slovensko			
14	Fínsko	85	21,6	252
15	Švédsko	393	69,5	1021
16	Spojené kráľovstvo	217	165,5	1921
	EÚ-25	7662	4225,5	30909
17	Bulharsko	12		
18	Rumunsko	102	77,8	4123

*2001

Zdroj: Eurostat (hospodárska činnosť podľa klasifikácie NACE, Rev. 1)

SK

16

SK