



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 17.1.2006  
KOM(2006) 6 končno

**SPOROČILO KOMISIJE**

**O POSPEŠEVANJU PREVOZA PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH**

**„NAIADES“**

—

**Celostni evropski akcijski program za prevoz po celinskih plovni poteh**

{SEK(2006) 34}

## **SPOROČILO KOMISIJE**

### **O POSPEŠEVANJU PREVOZA PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH**

**„NAIADES“**

–

#### **Celostni evropski akcijski program za prevoz po celinskih plovni poteh**

##### **I. UVOD**

V evropskem tovornem prevoznem sistemu je možnih še veliko izboljšav. Zastoji, težave z zmogljivostjo in zamude vplivajo na mobilnost in gospodarski konkurenčni položaj ter škodujejo okolju in kakovosti življenja. EU si je zadala cilj uvesti prevoz, ki omogoča manjšo porabo energije, je bolj čist in varen. Zato mora prevoz po celinskih plovni poteh pri doseganju teh ciljev igrati pomembnejšo vlogo.

Da bi kar najbolj izrabili tržne zmogljivosti celinske plovbe in naredili njeno uporabo bolj privlačno, je potrebno izvajanje prednostnih nalog. Glede na to, da je celinska plovba pogosto vezana na čezmejni prevoz, mora izvajanje ukrepov potekati tako na nacionalni ravni kot na ravni Skupnosti.

V tem sporočilu je določen celostni akcijski program. Z namenom doseganja ciljev Evropska komisija vabi države članice k aktivnemu sodelovanju pri izvajanju akcijskega programa.

##### **II. SPODBUJANJE**

###### *Ponovna vzpostavitev ravnovesja v tovornem prevozu*

Bela knjiga Komisije o „Evropski prometni politiki za leto 2010: čas odločitve“ določa skupine ciljev za zagotavljanje konkurenčnosti in trajnostne mobilnosti do leta 2010. Vlogo teh ciljev poudarja tudi Lizbonska strategija, katere cilj je gospodarska rast in ustvarjanje delovnih mest, ter Svet v Göteborgu (2001) in strategija trajnostnega razvoja.

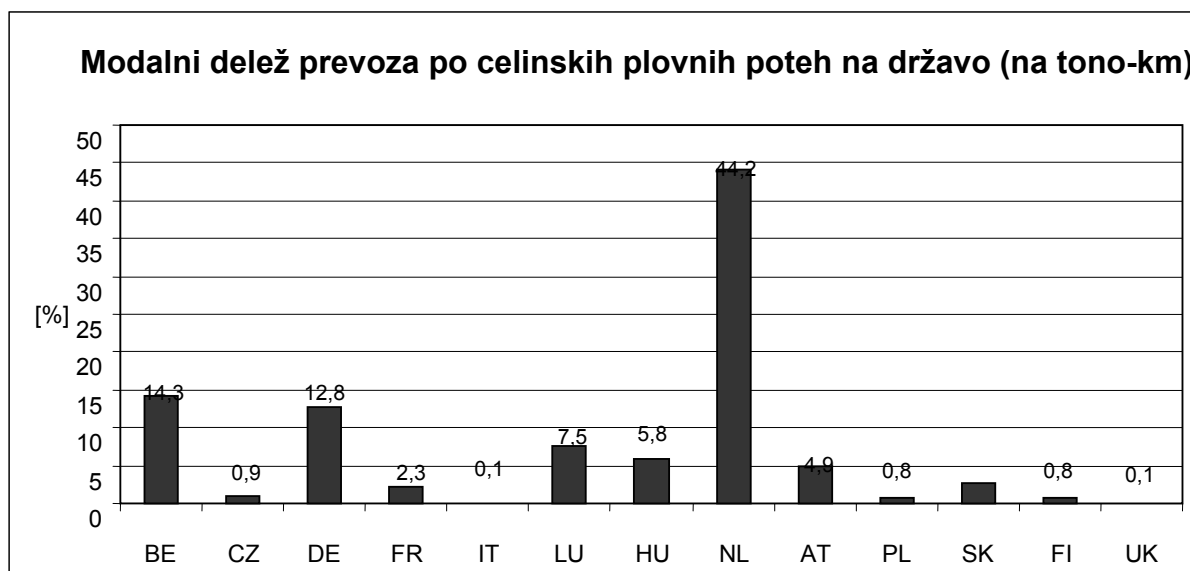
Zaradi povečanja čezmorske trgovine in širjenja EU v srednjo in vzhodno Evropo se pričakuje, da se bo obseg tovornega prevoza v Evropi do leta 2015 povečal za tretjino. Sedanji vzorci porasta prevoza in njegova odvisnost od cestnega prevoza so postali sinonim za zastoje in onesnaževanje, katerih strošek se bo do leta 2010 najverjetneje podvojili na 1 % evropskega letnega BDP-ja.

Skupaj z železniškim prevozom in s prevozom po morju na kratkih razdaljah lahko prevoz po celinskih plovni poteh prispeva k trajnosti prometnega sistema, kot to priporoča Bela knjiga. V okviru liberaliziranega trga celinske plovbe je cilj Evropske komisije pospeševanje in krepitev konkurenčnega položaja prevoza po celinskih plovni poteh, še zlasti s povečanjem njegovega vključevanja v multimodalne dobavne verige.

### Možnost rasti prevoza po celinskih plovnih poteh

Ladijski prevoz po celinskih plovnih poteh ima pri prevozu razsutega tovora na dolgih relacijah že dolgo časa pomembno vlogo. V zadnjih dveh desetletjih se je ladijski prevoz po celinskih plovnih poteh uspešno vključil na nova tržišča, kot je prevoz pomorskih zabojnikov v notranjost države, pri katerem je bila letna stopnja rasti izražena z dvomestnim številom. Njegova širitev na področje prevoza splošnega celinskega tovora in prevoza na kratkih relacijah predstavlja možnost za nove distribucijske rešitve, ki bolj ustrezajo sodobnim logističnim zahtevam.

V nekaterih regijah je ladijski prevoz po celinskih plovnih poteh že dosegel modalni delež, ki je višji od 40 % (npr. v povodjih glavnih morskih pristanišč). Med leti 1997 in 2004 je do velikega povečanja prometa (na tono-km) prišlo v Belgiji (več kot 50 %) in Franciji (več kot 35 %). Danes je sektor sestavljen iz približno 12 500 plovil, kar ustreza nakladalni zmogljivosti 440 000 tovornjakov. Rečna plovba je najbolj učinkovita glede zunanjih stroškov, zlasti onesnaževanja in varnosti (dva in pol-krat boljša kot cestni prevoz) in ima še veliko zmogljivosti. Danes je uporabljenih le 10 % zmogljivosti Donave. Modalni delež znaša 6 %, medtem ko v Združenih državah samo plovba po Misisipiju znaša 12 % modalnega deleža v Združenih državah.



### Prispevek h gospodarski rasti in trajnostnemu razvoju

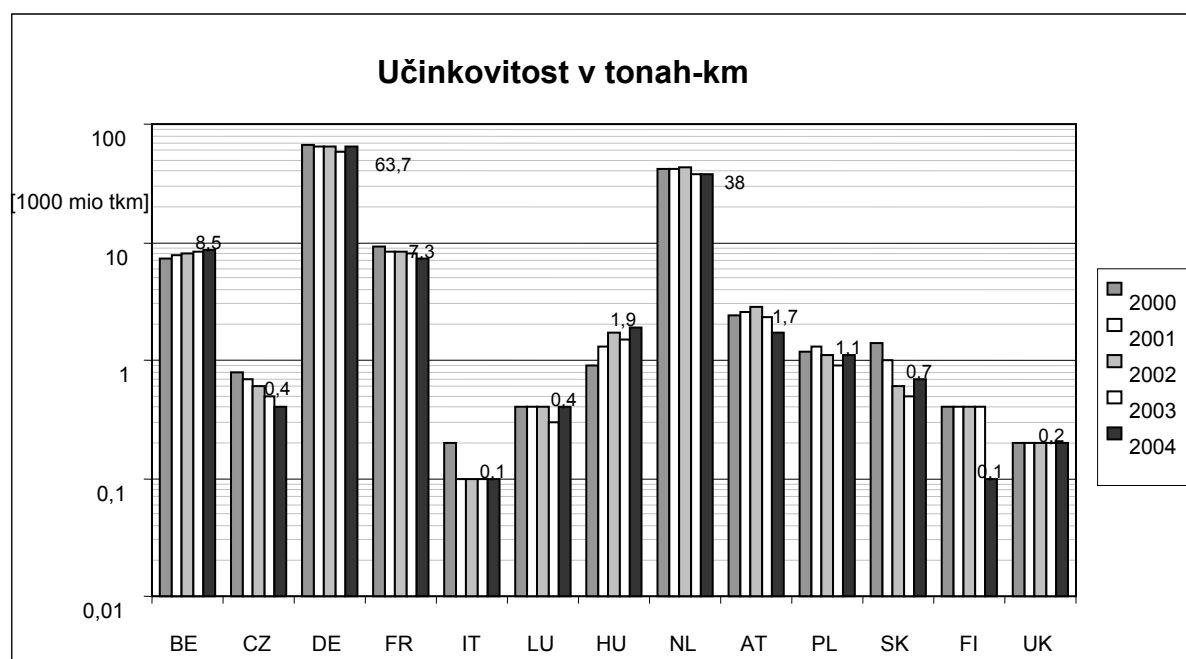
Povečanje rečne plovbe lahko vodi do znatnega znižanja prevoznih stroškov. Dostopnost cenovno ugodnih prevoznih storitev po celinskih plovnih poteh se je izkazala za odločilni lokacijski dejavnik v evropski industriji. Le ta odločilno prispeva k ohranjanju evropske zaposlenosti v industriji. Samo v Nemčiji je 400 000 delovnih mest, ki so neposredno ali posredno odvisna od sektorja celinskih plovnih poti in z njim povezanih podjetij<sup>1</sup>.

Evropska infrastruktura plovnih poti ima še veliko zmogljivosti. Povečanje prevoznega obsega po rekah običajno ni toliko odvisno od javnih naložb in razpoložljivosti zemeljskih

<sup>1</sup> Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlin, januar 2005.

površin za infrastrukturo kot pri drugih načinih prevoza. Poleg tega je prevoz po celinskih plovnih poteh varnejši od drugih načinov prevoza. Letno število žrtev nesreč na Nizozemskem, kjer je gostota prometa po celinskih plovnih poteh največja v Evropi, je skoraj enako ničli.

Dokazano je, da je rečna plovba najbolj okolju prijazen način kopenskega prometa, vsi zunanji stroški pa znašajo 10 eurov na 1000 ton-km (za primerjavo: 35 eurov za cestni in 15 eurov za železniški prevoz)<sup>2</sup>. Če bi tovar rečne plovbe prevažali po cesti, bi bila emisija v zrak v Evropi vsaj za 10 % večja.



### Novi izzivi

Cilj Komisije je s tem sporočilom podpreti prednosti prevoza po celinskih plovnih poteh in se tako lotiti številnih ovir, ki bi lahko onemogočale določene priložnosti. Kot je bilo že zgoraj navedeno, se je rečna plovba izkazala za uspešno, vendar je vseeno treba premagati določene omejitve, da bi lahko izrabili vse možnosti.

Posledica razdrobljene tržne strukture in močne konkurence je omejena zmožnost reinvestiranja. V kombinaciji z dolgo življenjsko dobo plovil to predstavlja visok prag pri modernizaciji plovil. Ker se delovni pogoji na krovu in možnosti za napredovanje morda ne zdijo tako privlačni kot na drugih področjih, se sektor spopada s pomanjkanjem izkušene delovne sile. Javne oblasti in celo prevozna in logistična industrija se velikokrat ne zavedajo prednosti prevoza po celinskih plovnih poteh. Prednost pogosto ni razvidna iz lokalnih in regionalnih postopkov načrtovanja. Infrastruktura celinskih plovni poti in pretovarjanja ima še vedno omejeno število strateških ozkih grl, pri vzdrževanju pa je v zaostanku. Gradbeni ukrepi morajo zadostiti vedno večji potrebi po varstvu okolja. Pri informacijskih in komunikacijskih tehnologijah, ki se uporabljajo v rečnih informacijskih službah, pa se kaže potreba po nadaljnjem razvoju.

<sup>2</sup> COM(2002) 54.

Institucionalni okvir za rečno plovbo v Evropi je razdrobljen. To vodi v neučinkovito uporabo administrativnih virov in pomanjkanje politične pozornosti, ki se odraža v kompleksnem poslovnem okolju.

#### *Potreba po usklajenem ukrepanju*

Potrebno je usklajeno prizadevanje na srednjeročni in dolgoročni osnovi, ki vključuje vse akterje: industrijo, Evropsko skupnost, države članice in druge odgovorne strani.

### **III. AKCIJSKI PROGRAM**

Naslednji akcijski program se imenuje „NAIADES“ – Delovanje in razvoj plovbe in celinskih plovnih poti v Evropi (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe)<sup>3</sup>. Program temelji na temeljiti oceni in številnih posvetovanjih z državami članicami in industrijo<sup>4</sup>. Osredotoča se na pet strateških, medsebojno odvisnih območij celovite politike prevoza po celinskih plovnih poteh (IWT): trg, flota, zaposlovanje in strokovna znanja, podoba, infrastruktura. Vključuje priporočila za ukrepe, ki jih morajo v obdobju 2006-2013 izvajati Evropska komisija, države članice in druge zadevne stranke. Ukrepi so razdeljeni na pravne, koordinacijske in podporne (glej Prilogo 1). Izvajanje programa bo potekalo ob tesnem sodelovanju z nacionalnimi in regionalnimi oblastmi, rečnimi komisijami ter evropsko industrijo.

#### **1. TRGI**

Poleg že tradicionalno močnega položaja na področju razsutega tovora se je prevoz po celinskih plovnih poteh uspešno razširil na visoko cenjena tržišča tovora V kontejnerjih v zahodni Evropi. Razvoj trga celinskega tovora v srednji in vzhodni Evropi je sicer obetaven, a je še vedno na začetni stopnji. Na področju odpadkov in recikliranja ter nevarnega blaga, prevoza vozil in zelo obsežnega neločljivega tovora so se pojavile nove tržne niše tudi pri rečnem in pomorskem ladijskem prometu. Cilj je širitev zanesljivih storitev od-vrat-do-vrat rečne plovbe na razvijajoče se trge in boljše vključevanje rečne plovbe v verigo prevozne logistike.

#### *Pritegnitev novih tržišč*

Novo multimodalne storitve zahtevajo močne sinergije in kritično maso, da bi lahko prodrle na tržišče. Za to je potrebno tesno sodelovanje špediterjev, sektorjev pomorskih prevozov in pristanišč. Otežen dostop do kapitala ovira vzpostavljanje novih storitev. Treba je poiskati rešitve za premagovanje začetnih težav. Te naj bi olajšale sodelovanje med načini in krepile povezave znotraj sektorja.

#### *Spodbujanje samostojnega podjetništva*

V sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh je treba izkoristiti celotni potencial tradicije samostojnega podjetništva. Visoki investicijski stroški in otežen dostop do

---

<sup>3</sup> Naiade so bile sladkovodne nimfe iz grške mitologije. Imele so oblast nad rekami, potoki, izviri, jezeri in močvirji.

<sup>4</sup> Študija „Možnosti rečne plovbe v razširjeni Evropi“ (PINE), September 2004; delavnica za interesne skupine 25.2.2005, javni posvet od 15.7. do 31.8.2005, posvetovalni sestanki z interesnimi skupinami in državami članicami septembra 2005.

financ zaradi atomiziranega značaja sektorja (glej tabelo v Prilogi 2), ovirajo širitev in obnovo sektorja. Da bi pritegnili novince in omogočili širitev že obstoječih poslov, je treba omogočiti boljši dostop do kapitala, še zlasti to velja za MSP. Finančne spodbude naj bi spodbujale reinvestiranje dobička iz poslovanja. Smernice državnih pomoči lahko zagotovijo državam članicam jasen in predvidljiv okvir za subvencije na tem področju. Predvidi se lahko tudi razširitev pravil de minimis v okviru tekočega dela pri pravilih o državnih pomočeh v prometnem sektorju.

#### *Izboljšanje administrativnega in regulativnega okvira*

Splošni administrativni in regulativni okvir mora spodbujati obetaven sektor celinskih plovnih poti. V skladu s smernicami lizbonskih ciljev je treba oceniti administrativne postopke, da lahko pride do poenostavljenja ali ukinitve ter da se vzpostavi enake pogoje delovanja med državami članicami in načini prevoza. Boljša koordinacija vseh pomembnih javnih služb in politik bo prispevala k poenostavljenju potrebnih formalnosti.

<b>Instrumenti</b>	<b>Odgovorni akterji</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Smernice državne pomoči za programe podpore in morda predpisi de minimis</li> <li>▪ Programi podpore za pospeševanje modalnega prehoda in naložb (vključno z raziskovanjem in finančnimi spodbudami )</li> <li>▪ Programi EU RTR in programi podpore (FP7, Marco Polo, CIP, INTERREG)</li> <li>▪ Priročnik za financiranje IWT</li> <li>▪ Administrativne točke in kontaktne osebe za IWT</li> <li>▪ Pregled ovir v že obstoječi ter novi evropski in nacionalni zakonodaji</li> <li>▪ Usklajevanje zahtev po številu članov ladijske posadke, certifikatov plovil in kapitanov, intermodalne dokumentacije, odgovornosti in nakladalnih enot (ILU)</li> </ul>	<p>EK</p> <p>DČ</p> <p>EU/DČ/ Industrija</p> <p>EK</p> <p>EK/DČ</p> <p>EK/DČ/ Industrija</p> <p>EK/EU</p>

EK: Evropska komisija, EU: Evropska unija, DČ: Države članice

## 2. FLOTA

Rečna plovba je učinkovit, varen in okolju prijazen način prevoza. Njena povečana uporaba izpolnjuje cilje prometne in okoljske politike. Vendar pa so za njen zagon na tem področju še vedno potrebne stalne investicije v modernizacijo in inovacije.

#### *Izboljšanje učinkovitosti logistike ter okoljske in varnostne učinkovitosti IWT*

Rezultat učinkovite tehnologije je ponavadi večja logistična učinkovitost in nižji operativni stroški. Te se lahko doseže s ciljnim posodobitvami flote, kot so npr. oblika plovila, nadaljnja avtomatizacija, vključno z informacijskimi in komunikacijskimi tehnologijami. Treba je preučiti in omogočiti inovativne osnutke za delovanje in pretovarjanje velikih in majhnih plovil.

Predstavitev novih tehnologij za nadaljnje zmanjšanje porabe goriva in emisije nevarnih snovi iz novih in že obstoječih plovil, kot so npr. hidrodinamika, izboljššan pogon, učinkovita poraba goriva in filtriranje, bo omogočilo rečnemu ladijskemu prometu vzdrževanje visokih standardov. Treba je izvajati raziskave tržno donosnih nekarbonatnih goriv, kot so npr. vodikove pogonske celice in motorji brez emisij. Treba je tudi raziskati uporabo biogoriv, zlasti dizelskega biogoriva<sup>5</sup>. Treba je preučiti prilagoditev oblike plovil in standardov pogojem posameznih rek.

Čeprav je varnost rečnega prometa dobra, jo je mogoče še izboljšati z informacijsko tehnologijo na krovu in na obali (rečne informacijske službe), z navigacijsko opremo, obliko plovil ter z usposabljanjem in izobraževanjem.

Inovacije se lahko izvajajo pri izdelovanju novih plovil (dolgoročno) in obnovi že obstoječih plovil (kratkoročno in srednjeročno). Da bi omogočili hiter tržni prenos novih tehnologij, je treba okrepiti pravni okvir in varnostne standarde (emisije motorjev, kakovost goriva, odlaganje odpadkov, prevoz nevarnega blaga). Razvojne in raziskovalne dejavnosti se morajo osredotočiti na razvoj načrtov obnove in zagotoviti programe podpore (vključno s pilotskimi testi), finančne spodbude in usposabljanje. Lahko se ponovno preuči tudi potencial Rezervnega sklada za celinske plovne poti, ki je bil ustanovljen z Uredbo Sveta (ES) št. 718/1999 in ga financira stroka, da se izboljša njegova uporaba in preuči možnost dodatnih virov financiranja.

Instrumenti	Odgovorni akterji
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Smernice državne pomoči za programe podpore in morda predpisi de minimis</li> </ul>	EK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programi podpore za spodbujanje učinkovitosti, okoljskih tehnologij in tehnologij za povečanje varnosti ( vključno z raziskovanjem in finančnimi spodbudami)</li> </ul>	DČ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programi EU RTR in programi podpore (FP 7, glavni projekti za prenavo sektorja)</li> </ul>	EU/Industrija
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Evropski IWT rezervni sklad (Uredba (ES) št. 718/1999)</li> </ul>	EU/DČ/ Industrija
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Priročnik za financiranje IWT</li> </ul>	EK
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Izboljšanje zakonodaje na področju okolja in varnosti (vključno z emisijami motorjev in tovora, odlaganjem odpadkov, kakovostjo goriva, prevozom nevarnega blaga)</li> </ul>	EU

### 3. ZAPOSLOVANJE IN STROKOVNO ZNANJE

Pomanjkanje osebja in podjetnikov je postalo glavna težava. V 90-tih letih ta težava ni bila tako izrazita zaradi tehnoloških inovacij in okrepljene mobilnosti članov posadke iz držav znotraj in izven EU.

<sup>5</sup> Cf. Direktiva 2003/30/ES.

### *Pridobivanje delovne sile*

Osnova tovrstne strategije mora biti izboljšanje delovnih in socialnih pogojev s pomočjo konstruktivnega socialnega dialoga na evropski ravni. Opredelitev zahtev glede strokovne usposobljenosti po vsej Evropski uniji s pomočjo večjega vzajemnega priznavanja kvalifikacij prek Evropskega kvalifikacijskega okvira (EQF) bo povečala delovno mobilnost. Poleg tega lahko spodbujanje zaposlovanja ustvari zavest, izven sektorja, o možnostih zaposlovanja in kariere v rečnem prometu.

### *Vlaganje v človeški kapital*

Delujoča sistema izobraževanja in usposabljanja predstavljata osnovo za dober in konkurenčni trg delovne sile. V sektorju je treba zagotoviti obstoj ustanov za izobraževanje in usposabljanje ter prilagoditi njihove učne načrte tekočim potrebam na področju upravljanja, tehnologije, jezikoslovja in plovbe. V logistiko izobraževalnih programov je treba vključiti poznavanje rečne plovbe. V učni načrt je treba vključiti sodobne učne pripomočke, kot so navigacijski simulatorji za neznana in kritična področja. Treba je spodbujati vseživljenjsko učenje.

<b>Instrumenti</b>	<b>Odgovorni akterji</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Socialni dialog znotraj sektorja (delovni pogoji, oblikovanje delovnega časa, opredelitev zahtev glede strokovne usposobljenosti znotraj EU itd.)</li><li>▪ Zaposlitvene kampanje</li><li>▪ Priročnik z financiranje IWT</li><li>▪ Podpora EU za projekte na področju izobraževanja in usposabljanja (npr. programi skupnosti za izobraževanje in usposabljanje ali programi RTR – FP7)</li> <li>▪ Evropski socialni sklad (ESS)</li><li>▪ Evropski rezervni sklad IWT</li><li>▪ Posebni programi usposabljanja za potrebe IWT</li> <li>▪ Skupni okvir za standarde izobraževanja in usposabljanja</li><li>▪ Usklajevanje zahtev po številu članov posadke in certifikatih kapitanov</li></ul>	Socialni partnerji (Odbor za panožni dialog) DČ/Industrija EK EU/Industrija/ ustanove za izobraževanje in usposabljanje EU/DČ EU/DČ/Industrija EU/ustanove za izobraževanje in usposabljanje EU/DČ EU

#### 4. PODOBA

Podoba sektorja rečne plovbe zaostaja za doseženo logistiko in tehnološkim razvojem. Treba je izboljšati splošno zavest in poznavanje dejanskih možnosti sektorja glede kakovosti in zanesljivosti.

### *Promocija rečne plovbe kot uspešnega poslovnega partnerja*

Izboljšanje podobe rečne plovbe je skupna naloga industrije, politike in administracije na nacionalni in evropski ravni. Promocijske dejavnosti, ki so



namenjene nosilcem odločitev, se lahko podpirajo in usklajujejo, da bi vzpostavili trdno in pozitivno podobo o rečni plovbi ter utrli pot uravnoveženemu prometnemu sistemu.

#### *Vzpostavitev in širitev evropske IWT promocijske in razvojne mreže*

Nekatere države članice so vzpostavile promocijske sisteme, ki industriji zagotavljajo najnovejše informacije o možnostih rečne plovbe in pomagajo pri njenem razvoju. Ustanovitev promocijskih centrov in imenovanje nacionalnih kontaktnih oseb bosta vzpostavila povezavo med oblastmi in industrijo ter omogočila k rezultatom usmerjeno politiko. To je razvidno iz primerjave statistike rasti v državah s takšnimi sistemi in v državah, ki takšnih sistemov nimajo. Evropsko mrežo centrov za nacionalno promocijo in razvoj je treba postaviti in razširiti tudi na ozemlje držav kandidat in pridruženih članic.

#### *Spremljanje trendov in razvoja na trgu IWT*

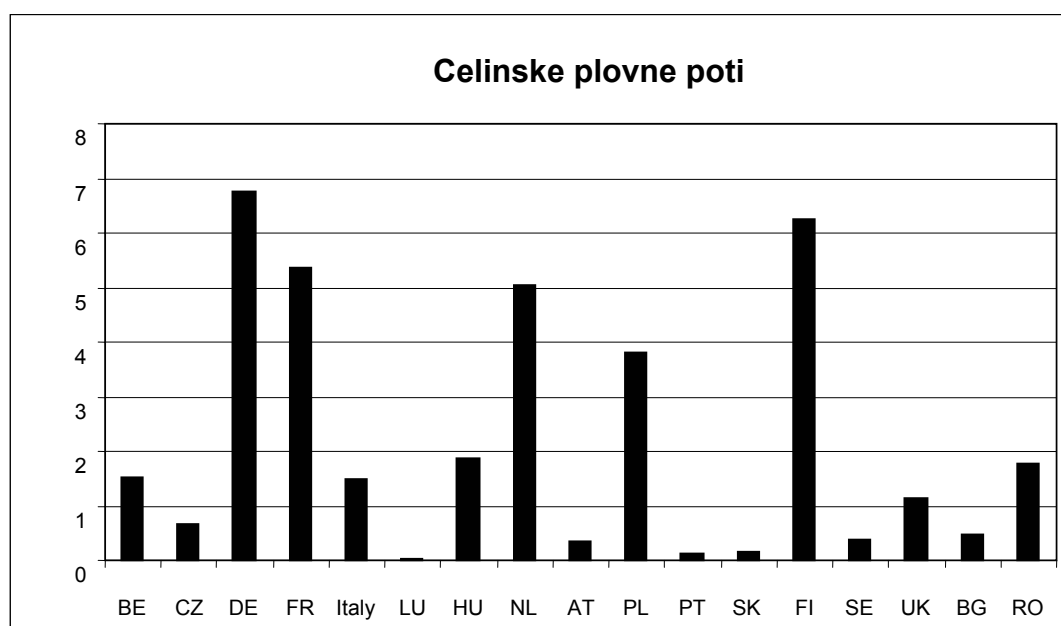
Stalno opazovanje pomembnih gospodarskih in družbenih parametrov je pomembno za poslovanje, oblikovalce politike in oblasti, da lahko predvidijo tržne trende. Sedanje statistike ne izpolnjujejo te naloge, saj niso dovolj natančne. Predpogoj za vsako opazovanje trga je dostop do primerljivih in usklajenih virov podatkov. Treba je spodbujati nacionalne uprave, da zagotavljajo tovrstne podatke. Dopolnjena uredba EU o statistiki prevoza blaga po celinskih plovnih poteh, ki je trenutno v zakonodajnem postopku, lahko pripomore k temu cilju. Oblikuje se sistem za opazovanje evropskega trga, ki vključuje CCNR, Evropsko komisijo in strokovne organizacije, in ga bo treba pravočasno oceniti in prilagoditi. Vključevati mora gospodarske in družbene parametre.

<b>Instrumenti</b>	<b>Odgovorni akterji</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Programi podpore za organizacije za nacionalno promocijo in razvoj ter njihove mreže.</li><li>▪ Uredba o statistiki prevoza blaga po celinskih plovnih poteh.</li><li>▪ Opazovanje trga IWT</li></ul>	EU/DČ/ Industrija EU EK

## 5. INFRASTRUKTURA

Več kot 36 000 kilometrov plovnih poti in na stotine celinskih pristanišč povezuje veliko pomembnih gospodarskih območij v Evropi. Čeprav ima večji del mreže plovnih poti veliko prostih zmogljivosti, številna ozka grla, ki jih povzročajo omejen ugrez ter dimenzije mostov in zapornic, ovirajo njeno celostno uporabo ter zmanjšujejo konkurenčnost celinskih plovnih poti.

Dolžina v uporabi na [1000 km]



#### *Izboljšanje multimodalne mreže*

Treba je osnovati evropski razvojni načrt za izboljšanje in vzdrževanje infrastrukture plovnih poti in objektov za pretovarjanje, da bi vseevropski promet po celinskih plovnih poteh postal bolj učinkovit ob upoštevanju okoljevarstvenih zahtev. Zagotavljati bi moral smernice za financiranje in dajati prednost izboljšanju in vzdrževanju infrastrukture plovnih poti, objektov za pretovarjanje in odpravo ozkih grl ter usklajevanje različnih ciljev politik, npr. promet, energetika, okolje in trajnostna mobilnost. Tak načrt bi moral biti usmerjen v vseevropsko prometno omrežje<sup>6</sup>, vključevati pa bi moral tudi manjša omrežja. Njegovo izvajanje bi lahko olajšal Evropski koordinator.

Okvir za infrastrukturo, ki bi zaračunaval vse vrste prometa, kar bi vračunalo zunanje stroške, kot so nesreče, onesnaževanje zraka, hrup in zastoji, bi lahko prispeval k možnostim financiranja. Poleg tega bi, če bi se v celoti uporabljal pri vseh vrstah prometa, tak okvir dajal prednost rečni plovbi. Komisija bo začela postopek posvetovanja, povezan z vprašanjem zaračunavanja infrastrukture.

Ker je razvoj objektov za pretovarjanje in dostop do plovnih poti v zaostanku, ga je treba podpreti, še posebej v novih državah članicah in državah pristopnicah. Podpora je treba osredotočiti na razvijajoče se dele trga. Inovacijske strategije in pomembne investicije so potrebne tudi za boljši sprejem celinskih plovil v pomorskih pristaniščih. Na zvezni, regionalni in lokalni ravni je treba izvajati prostorsko načrtovanje in gospodarske politike, da bi ohranili priobalna območja za logistične namene.

<sup>6</sup> Cf. Sklep št. 884/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta.

### *Delovanje rečnih informacijskih služb*

Rečne informacijske službe (RIS) sodelujejo pri načrtovanju in upravljanju prometa in prometnih dejavnosti. Prispevajo k bolj učinkoviti in varnejši uporabi plovni poti, zapornic, mostov in terminalov z optimizacijo elektronske izmenjave podatkov in logističnih operacij. Za oblasti plovni poti so nepogrešljive, saj pomagajo pri upravljanju prometa in nadzoru nevarnega blaga, kmalu pa bodo postale zelo pomembne tudi za tržne akterje. Rečne informacijske službe bodo izboljšale konkurenčnost in povečale varnost, zato morajo še naprej delovati in se razvijati z medsebojnim sodelovanjem v okviru vseevropske mreže.

<b>Instrumenti</b>	<b>Odgovorni akterji</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Evropski razvojni načrt za izboljšanje in vzdrževanje infrastrukture plovni poti in objektov za pretovarjanje</li><li>▪ Evropski koordinator</li><li>▪ TEN-T financiranje prednostnih projektov št. 18 in št. 30, drugih projektov v skupnem interesu, razvoja pristanišč in terminalov</li><li>▪ Direktiva RIS in projekti (TEN-T MIP)</li><li>▪ Programi EU RTR in programi podpore (FP 7, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG)</li><li>▪ Nacionalni programi financiranja za izboljšanje in vzdrževanje infrastrukture</li><li>▪ Okvir za pristojbine za uporabo infrastrukture</li><li>▪ Prostorsko načrtovanje s prednostno nalogo (ponovnega) razvoja industrijskih con v bližini plovni poti</li><li>▪ Interdisciplinarni dialog na ravni načrtovanja in projektov</li></ul>	EU/DČ EK EU/DČ EU/DČ EU DČ EU DČ EK/DČ

#### **IV. MODERNIZACIJA ORGANIZACIJSKE STRUKTURE**

Predlagani akcijski program predvideva različne ukrepe, kot so ukrepi regulativnega usklajevanja in strateškega spodbujanja ter posebni podporni in koordinacijski ukrepi. Samo z usklajenim izvajanjem lahko program razvije svoj celotni potencial.

Za sedanjo organizacijsko strukturo pa je značilna razdrobljenost virov in prizadevanj na različnih ravneh. Danes se kapitan sooča s različnimi zbirkami pravil, ki izhajajo iz Evropskega ali nacionalnega zakonodajalca, Centralne komisije za plovbo po Renu (CCNR) ali Donavske komisije<sup>7</sup>. To je posledica pomanjkanja učinkovitosti in političnega vpliva.

---

<sup>7</sup> Centralna komisija za plovbo po Renu temelji na revidirani Mannheimski konvenciji iz leta 1968. Njene članice so Belgija, Francija, Nemčija, Nizozemska in Švica. Donavska komisija temelji na Beograjski konvenciji iz leta 1948. Njene članice so Nemčija, Avstrija, Slovaška, Madžarska, Hrvaška, Srbija in Črna gora, Romunija, Bolgarija, Moldavija, Ukrajina in Rusija.

Obstaja soglasje, da je trenutni okvir treba posodobiti. Proces se je že začel<sup>8</sup>. Da bi se obdržal, morajo vse spremembe potekati ob upoštevanju trenutnih dosežkov in hkrati zagotavljati dodano vrednost v smislu učinkovitosti, legitimnosti, političnih strategij in stroškovne učinkovitosti, regulativno usklajevanje pa se mora premakniti na vseevropsko raven. Vse spremembe bi morale upoštevati tudi sedanje obveznosti po mednarodnih pogodbah, povezanih z Renom in Donavo ter drugimi plovniimi potmi, pri katerih so države članice in tretje države podpisnice. Trenutno se preučujejo različne možnosti:

1. Nadaljnja **krepitev sodelovanja** med mednarodnimi rečnimi komisijami in Evropsko komisijo, ki jo podpirajo „memorandumi o soglasju“, bi ohranila obstoječi okvir in delovne metode, vendar bi povečala potrebo po koordinaciji delovanj teh organizacij.

Takšno sodelovanje je že prisotno na področju tehničnih zahtev za plovila. Preučuje se druga področja. Vendar pa to ohranja razdrobljeno pravno podlago za IWT in različne zbirke pravil za različna geografska območja znotraj enotnega trga.

2. **Pristop Evropske skupnosti k Renski in Donavski komisiji**<sup>9</sup> bi okrepil aktivno sodelovanje Skupnosti izven njenega trenutnega statusa opazovalca. Vendar pa do zdaj še ni bilo mogoče doseči političnega soglasja o tem pristopu. Tak pristop bi bolj resnično odražal dejstvo, da ima Skupnost že danes izključno pristojnost na številnih področjih.
3. Na podlagi nove mednarodne konvencije je treba ustanoviti medvladno **vseevropsko organizacijo za rečno plovbo**, katere cilj bo združiti vse evropske države in organizacije, ki se zanimajo za IWT, v enotni koordinacijski organ.

Četudi bi pridobili politično pozornost za IWT in strateški politični profil, se ne bi dalo izogniti naporom, da bi uskladili različne zbirke pravil. Dodal bi tudi nov institucionalni sloj izven sedanjih pravnih okvirov, za kar bo lahko potrebno veliko časa in ratifikacijo s strani vseh zadevnih strank.

4. Druga možnost bi bila, da se poveri Skupnosti, da strateško obravnava razvoj IWT v Evropi. Izmed trenutnih akterjev je Skupnost edina, ki je pooblaščen za sprejetje enotne zbirke pravil, ki bi zajemala celotno ozemlje Unije. Na podlagi tega je sposobna razviti strateško in celovito politiko IWT za enotni trg. Vendar pa ima trg celinskih plovni poti EU povezave s tretjimi državami (Švico, Hrvaško, Srbijo in Črno goro, Romunija, Bolgarijo, Moldavijo, Ukrajino, Rusijo), katerih interese je treba upoštevati. Poleg tega je treba ustrezno upoštevati dejstvo, da so zgodovinsko gledano mednarodne rečne komisije pridobile pomembna znanja in strokovne izkušnje, ki bi jih bilo treba uporabiti.

Na podlagi nadaljnjih razprav z vsemi interesnimi skupinami in ob upoštevanju napredka pri izvajanju tega akcijskega programa bo Komisija pripravila predlog za spodbujanje procesa modernizacije organizacijske strukture prevoza po celinskih plovni poti.

---

<sup>8</sup> Cf. Priporočilo Komisije Svetu z dne 1. avgusta 2003, da se Komisija pooblasti za odprtje in izvajanje pogajanj o pogojih in ureditvi za članstvo Evropske skupnosti v CCNR in Donavski komisiji, SEC(2003) 897; poročilo „skupine EFIN“. Nov institucionalni okvir za Evropsko rečno plovbo, Oktober 2004.

<sup>9</sup> Kakor je predlagala Komisija leta 2003 (glej opombo 8 zgoraj).

## V. SKLEP

Da bi prevoz po celinskih plovnih poteh lahko v celoti izkoristil svoje možnosti in prispeval k ciljem prometne politike, je treba izboljšati številne okvirne pogoje.

V tem sporočilu je Komisija določila integrirani akcijski program, ki se osredotoča na pet strateških področij, ki so ključnega pomena za nadaljnji razvoj sektorja za prevoz po celinskih plovnih poteh. Ta ključna območja so zajeta v obravnavo modernizacije organizacijske strukture. Taka modernizacija se šteje za potrebno pri pomoči pri izvajanju programa.

Nekatere dejavnosti in ukrepe, ki so navedeni v programu, je treba še izpopolniti po razpravi v Svetu in Parlamentu. Na teh temeljih bo Komisija, če bo to primerno, predstavila zakonodajne predloge in izvajala ukrepe politike. Vsak od teh predlogov bo temeljil na temeljiti oceni vplivov. Časovni okvir za izvedbo načrta je obdobje 2006–2013.

V skladu z načelom subsidiarnosti program obravnava vse nivoje, ki so povezani s prevozom po celinskih plovnih poteh; industrijo s socialnimi partnerji, države članice, ki so odgovorne za infrastrukturne mreže, Evropsko komisijo in druge ustanove. V sodelovanju s temi akterji bo Komisija redno spremljala napredek izvajanja akcijskega načrta.

Komisija poziva Evropski parlament in Svet, da potrdita to sporočilo Komisije in podpreta akcijski program.

Pregled akcijskega programa „NAIADES“

PRILOGA 1

**A. ZAKONODAJNI INSTRUMENTI**

Usklajevanje:	
▪ Tehničnih zahtev za plovila	V teku
▪ Intermodalnih nakladalnih enot (ILU)	2006
▪ Statistike prevoza blaga po celinskih plovnih poteh	2007
Smernice državne pomoči za programe podpore in morda predpise de minimis za IWT	2007
Usklajevanje:	
▪ Prevoza nevarnega blaga	2007
▪ Emisij motorjev	2007
Okrepitev položaja in normativnega okvira IWT	2008
Usklajevanje:	
▪ Certifikatov kapitana	2008
▪ Intermodalne odgovornosti	2008
▪ Zahtev po številu članov posadke	2009
▪ Odlaganja odpadkov	2009
▪ Standardov izobraževanja in usposabljanja	2009
▪ Intermodalne dokumentacije	2010
▪ Zaračunavanja pristojbin za uporabo infrastrukture	2013
▪ Kakovosti goriva	

**B. POLITIČNI INSTRUMENTI**

TEN koordinator celinskih plovnih poti	2006
Financiranje priročnika za industrijo IWT	2006/7
Pregled ovir v obstoječi in novi evropski in nacionalni zakonodaji	2006/7
Upravne točke in kontaktne osebe IWT	2006/7
Socialni dialog znotraj sektorja	2006/7
Opazovanje trga IWT	2008
Evropski razvojni načrt za rečno infrastrukturo in objekte za pretovarjanje	2009
Zaposlitvene kampanje	
Prostorsko načrtovanje s prednostno nalogo (ponovnega) razvoja industrijskih con v bližini plovnih poti	
Interdisciplinarni dialog na ravni projektov	

**C. PODPORNİ INSTRUMENTI**

<b>Evropski IWT rezervni sklad</b>	2007/8
<b>Nacionalni programi podpore</b>	
▪ Promocija modalnega prehoda, olajševanje naložb	
▪ Tehnologije učinkovitosti, okoljevarstvene in varnostne tehnologije	
▪ Organizacije za promocijo in razvoj	
▪ Izboljšanje in vzdrževanje infrastrukture	
<b>Evropski programi RTR in programi podpore</b>	
▪ Službe: Marco Polo, CIP, INTERREG itd.	
▪ Flota: programi RTR (FP 7) itd.	
▪ Zaposlovanje in znanje: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI itd.	
▪ Infrastruktura:	
- TEN-T prednostna projekta 18 in 30	2013
- RIS (TEN-T MIP)	
- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG itd.	

## Podjetja za prevoz po celinskih plovnih poteh

2002				
	Država	Število podjetij	Promet v milijonih EUR	Število zaposlenih
1	Belgija*	235	163,1	735
2	Češka republika			
3	Nemčija	1257	1690,7	11223
4	Francija	1176	476,7	
5	Italija	711	211,9	2959
6	Luksemburg	103	42,7	1212
7	Madžarska	105	66,1	1920
8	Nizozemska	3510	1374	9207
9	Avstrija	59	83	330
10	Polska			
11	Portugalska	26	23,4	838
12	Slovenija	20	0,4	26
13	Slovaška			
14	Finska	85	21,6	252
15	Švedska	393	69,5	1021
16	Združeno kraljestvo	217	165,5	1921
	<b>EU-25</b>	<b>7662</b>	<b>4225,5</b>	<b>30909</b>
17	Bolgarija	12		
18	Romunija	102	77,8	4123

\*2001

Vir: Eurostat (gospodarska dejavnost po klasifikaciji NACE Rev. 1)