



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 17.1.2006
KOM(2006) 6 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

O PODPOŘE VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVY

„NAIADES“

Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu

{SEK(2006) 34}

SDĚLENÍ KOMISE

O PODPOŘE VNITROZEMSKÉ VODNÍ DOPRAVY

„NAIADES“

Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu

I. ÚVOD

Evropský systém nákladní dopravy má mnoho prostoru pro zlepšování. Zatlacení, problémy s kapacitou a zpoždění ovlivňují mobilitu a hospodářskou konkurenceschopnost, škodí životnímu prostředí a negativně ovlivňují kvalitu života. EU se zavázala směřovat k cíli převedení dopravy na méně energeticky náročné, čistší a bezpečnější druhy dopravy. Vnitrozemská vodní doprava je zjevnou volbou, která může hrát výraznější roli při dosahování těchto cílů.

Je zapotřebí učinit konkrétní kroky k plnému využití tržního potenciálu vnitrozemské plavby a zatraktivnění jejího využívání. Vzhledem k tomu, že vnitrozemská plavba je často přeshraničním druhem dopravy, je nutné přijmout opatření na vnitrostátní úrovni i na úrovni Společenství.

Toto sdělení stanoví integrovaný akční program. K dosažení cíle vyzývá Evropská komise členské státy, aby se aktivně účastnily provádění akčního programu.

II. MOTIVACE

Nové vyvážení systému nákladní dopravy

Bílá kniha Komise nazvaná Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnutí stanoví řadu cílů pro zajištění konkurenceschopnosti a udržitelné mobility do roku 2010. Důležitost těchto cílů zdůrazňuje lisabonská strategie zaměřená na hospodářský růst a vytváření pracovních míst i zasedání Rady v Göteborgu (2001) o strategii udržitelného rozvoje.

V důsledku rostoucího mezinárodního obchodu a rozšíření EU do střední a východní Evropy se očekává, že objem nákladní dopravy v Evropě do roku 2015 vzroste o jednu třetinu. Současné pojetí růstu dopravy a spoléhání se na silniční dopravu s sebou přináší přeplněnost silnic; znečišťování a náklady z toho vyplývající se podle odhadů do roku 2010 zdvojnásobí na 1 % evropského HDP ročně.

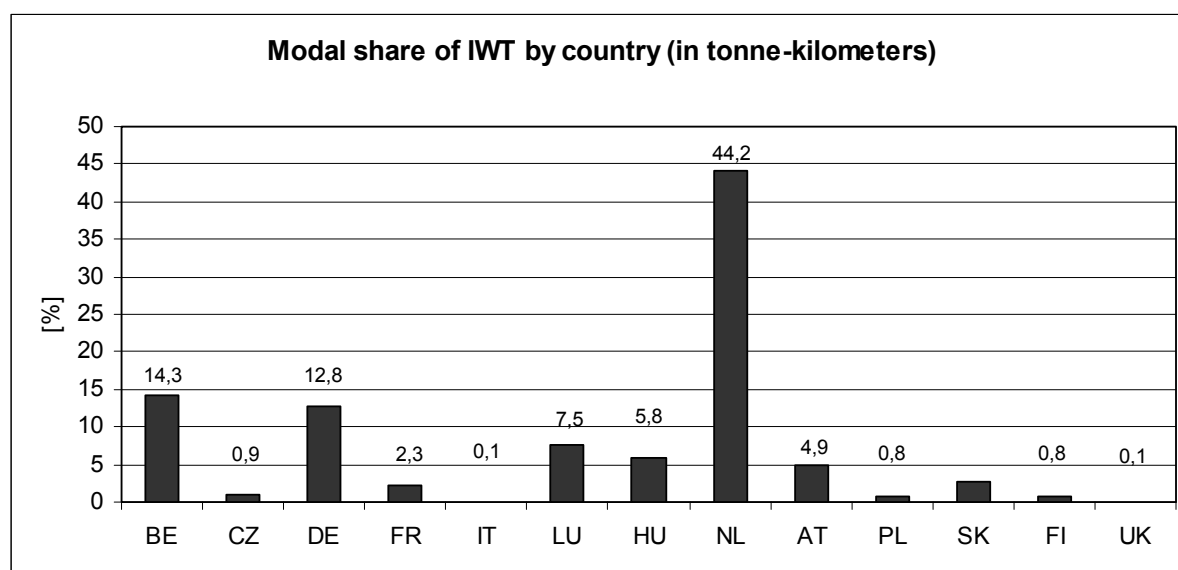
Společně s železniční dopravou a námořní dopravou na krátké vzdálenosti může vnitrozemská vodní doprava přispět k udržitelnosti jednotlivých systémů dopravy tak, jak je doporučuje bílá kniha. V kontextu liberalizovaného trhu vnitrozemské plavby má Evropská komise za cíl podpořit a posílit konkurenceschopné postavení vnitrozemské vodní dopravy zejména tím, želepší její integraci do multimodálního řetězce dodávek.

Růstový potenciál vnitrozemské vodní dopravy

Tradičně má vnitrozemská lodní doprava silnou pozici v hromadné přepravě nákladu na velké vzdálenosti. V posledních dvou desetiletích vnitrozemská lodní doprava úspěšně vstoupila na nové trhy, jako je vnitrozemská doprava kontejnerů z námořní dopravy, která zaznamenala roční nárůst v dvoumístných číslech. Její rozšíření na kontinentální přepravu nákladů a dopravu na krátké vzdálenosti může být potenciálem pro nová distribuční řešení odpovídající moderním logistickým požadavkům.

V některých regionech vnitrozemská lodní doprava dosáhla již více než 40% podílu v druzích dopravy (např. ve spádových oblastech významných námořních přístavů). Kromě toho bylo dosaženo významného dopravního růstu v období 1997 až 2004 (v tunokilometrech) v Belgii o více než 50 % a ve Francii o více než 35 %. V současné době je průmysl tvořen přibližně 12 500 plavidly, což odpovídá nákladové kapacitě 440 000 nákladních automobilů. Vnitrozemská plavba vykazuje nejlepší výkonové ukazatele z hlediska vnějších nákladů, zejména znečištění a bezpečnosti (2,5 krát lepší než doprava silniční), a má velmi značný potenciál dosahování různých lokalit. V současné době se využívá pouze 10 % kapacity Dunaje. Podíl vnitrozemské plavby vůči ostatním druhům dopravy představuje 6 %, zatímco ve Spojených státech jen plavba na Mississippi představuje 12% podíl ve srovnání s ostatními druhy dopravy v USA.

Podíl vnitrozemské vodní dopravy podle zemí (v tunokilometrech)



Příspěvní k hospodářskému růstu a udržitelnosti

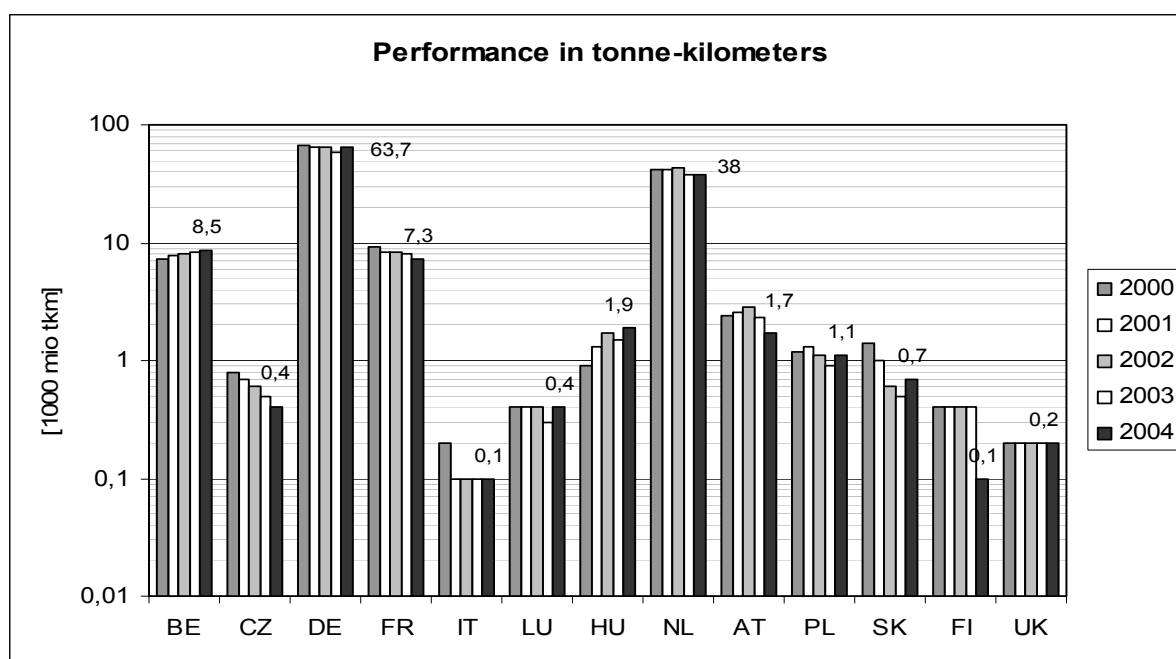
Zvýšení podílu vnitrozemské plavby může vést ke značnému snížení nákladů na dopravu. Dostupnost nízkonákladových služeb vnitrozemské vodní dopravy je základním faktorem pro umístění evropských průmyslových podniků. Zásadně přispívá k zachování evropské zaměstnanosti v průmyslu. Jen v Německu závisí přímo nebo nepřímo na odvětví vnitrozemské vodní dopravy a na souvisejících společnostech asi 400 000 pracovních míst¹.

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

Evropská infrastruktura vodních cest má velkou volnou kapacitu. Zvyšování dopravních objemů přepravovaných po vodě obvykle nebude tolik záviset na veřejných investicích a na dostupnosti pozemků jako jiné druhy dopravy. Navíc je vnitrozemská vodní doprava mnohem bezpečnější než jiné druhy dopravy. Počet smrtelných úrazů za rok při nehodách v Nizozemsku, které má nejhustší provoz na vnitrozemských vodních cestách, je téměř nulový.

Ukázalo se také, že vnitrozemská plavba je nejekologičtějším druhem pozemní dopravy s celkovými externími náklady v současné době vyčíslenými na 10 EUR na 1 000 tunokilometrů (pro srovnání: 35 EUR na silniční a 15 EUR na železniční dopravu)². Pokud by náklady přepravované v rámci vnitrozemské plavby byly přepravovány po silnici, emise do ovzduší v Evropě by vzrostly nejméně o 10 %.

Výkon v tunokilometrech (miliardy tkm)



Budoucí úkoly

Tímto sdělením chce Komise zdůraznit výhody vnitrozemské vodní dopravy a odstranit řadu překážek, které jí mohou bránit ve využívání některých příležitostí. Vnitrozemská plavba zažívá úspěch, jak již bylo uvedeno, ale musí překonat ještě řadu překážek, aby mohla využít celý svůj potenciál.

Roztříštěná tržní struktura a silná konkurence vedou k tomu, že možnosti reinvestic jsou omezené. Společně s životností plavidel to vytváří vysoký práh pro modernizaci plavidel. Vzhledem k tomu, že pracovní podmínky na palubě a perspektiva profesního růstu nemusí být tak lákavé jako v jiných oblastech, potýká se toto odvětví s nedostatkem kvalifikované pracovní síly. Orgány veřejné moci, a dokonce ani dopravní a logistické odvětví si často neuvědomují výhody vnitrozemské vodní dopravy. Často není zohledněna v místních

² KOM(2002) 54.

a regionálních plánovacích procesech. Vnitrozemská vodní a překládková infrastruktura však stále čelí určitému počtu strategických překážek a trpí zanedbáním údržby. Opatření pro stavbu se setkávají se zvyšujícími se nároky na ochranu životního prostředí. Informační a komunikační technologie, které jsou využívány např. v říčních informačních službách, stále vyžadují další vývoj.

A konečně institucionální rámec pro vnitrozemskou plavbu v Evropě není harmonizovaný. To vede k neúčinnému využívání správních zdrojů a k nedostatečné politické pozornosti, což v konečném důsledku vytváří složité podnikatelské prostředí.

Nutnost koordinace dalších kroků

Tento stav zjevně vyžaduje koordinovanou střednědobou i dlouhodobou snahu všech zúčastněných stran, daného odvětví, Evropského společenství, členských států a dalších odpovědných stran.

III. AKČNÍ PROGRAM

Následující akční program dostal jméno „NAIADES“ – **N**avigation **A**nd **I**nland Waterway **A**ction and **D**evelopment in **E**urope (plavební a vnitrozemská vodní akce a rozvoj v Evropě)³. Vychází z důkladného hodnocení a rozsáhlých konzultací s členskými státy a příslušným odvětvím⁴. Soustřeďuje se na pět vzájemně propojených strategických oblastí pro komplexní politiku vnitrozemské vodní dopravy: trh, loďstvo, pracovní místa a dovednosti, obraz v očích veřejnosti, infrastruktura. Obsahuje doporučení kroků, které by mělo učinit Evropské společenství, členské státy a další dotčené strany v letech 2006 – 2013. Mohou být zařazeny do legislativních, koordinačních a podpůrných opatření (viz příloha 1). Provození programu bude probíhat v těsné spolupráci s vnitrostátními a regionálními orgány, říčními komisemi a evropským průmyslem.

1. TRHY

Kromě tradiční síly v hromadné přepravě expandovala vnitrozemská vodní doprava úspěšně na západoevropské trhy s nákladem přepravovaným v kontejnerech vyznačující se vysokou hodnotou. Vývoj na kontinentálním nákladním trhu a ve střední a východní Evropě je však navzdory slibným výhledům stále v začátcích. Nové volné prostory na trhu se objevily v oblasti odpadů, recyklace, nebezpečných věcí a v přepravě vozidel, velmi rozsáhlých nedělitelných nákladů i v dopravě řeka-moře. Cílem je rozšířit spolehlivé služby vnitrozemské plavby „ode dveří ke dveřím“ na tyto růstové trhy a lépe integrovat vnitrozemskou plavbu do logistického dopravního řetězce.

³ V řecké mytologii byly najády sladkovodní nymfy. Vládly řekám, potokům, pramenům, jezerům a mokřinám.

⁴ Studie „Výhledy vnitrozemské plavby v rámci rozšířené Evropy“ (Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe, PINE), září 2004; pracovní setkání zúčastněných stran proběhlo dne 25. února 2005, veřejné konzultace ve dnech 15. července až 31. srpna 2005, konzultační porady se zúčastněnými stranami a členskými státy proběhly v září 2005.

Prilákat nové trhy

Nové multimodální služby vyžadují výraznou synergii a kritické množství, aby pronikly na trh. To vyžaduje těsnou spolupráci mezi zasilateli, odvětvím lodní dopravy a přístavy. Obtížný přístup ke kapitálu brzdí vytváření nových služeb. Je zapotřebí hledat řešení k překonání počátečních překážek. Tato řešení by měla usnadnit spolupráci mezi druhy dopravy a posílit vytváření vazeb v rámci odvětví.

Podpořit podnikání

Je třeba využít veškerých možností, které skýtá tradice v podnikání v odvětví vnitrozemské vodní dopravy. Expanzi a obnovu odvětví brzdí vysoké investiční náklady a těžký přístup k financování, což je způsobeno roztržitostí odvětví (srov. tabulka v příloze 2). Prilákání nových podniků a umožnění rozmachu těm stávajícím vyžaduje lepší přístup ke kapitálu zejména pro malé a střední podniky. Fiskální pobídky by měly stimulovat reinvestice provozního zisku. Pokyny týkající se státních podpor by v této oblasti mohly členským státům poskytnout jasný a předvídatelný rámec pro dotace. Rovněž by mohlo být uváženo rozšíření pravidel *de minimis* v kontextu stávajících prací na pravidlech pro státní podporu v odvětví dopravy.

Zkvalitnit správní a regulační rámec

Prosperující odvětví vnitrozemské vodní dopravy by měl podpořit obecný správní a regulační rámec. V souladu s lisabonskými cíli by měly být posouzeny správní postupy a mělo by být zváženo jejich zjednodušení nebo odstranění a vytvoření stejných podmínek pro členské státy a jednotlivé druhy dopravy. Lepší koordinace všech příslušných veřejných služeb a politik by měla zjednodušit nezbytné formality.

Nástroje	Odpovědní účastníci
<ul style="list-style-type: none">▪ Pokyny pro státní podporu na podpůrné programy a za určitých okolností pravidla <i>de minimis</i>▪ Podpůrné programy na podporu přechodu na jiný druh dopravy a usnadnění investic (vč. výzkumných a fiskálních pobídek)▪ Programy výzkumu a technického rozvoje a podpůrné programy EU (sedmý rámcový program, Marco Polo, CIP, INTERREG)▪ Příručka pro financování vnitrozemské vodní dopravy▪ Jednotná správní kontaktní místa a ústřední body vnitrozemské vodní dopravy▪ Zjišťování překážek ve stávajících i nových evropských a vnitrostátních právních předpisech▪ Harmonizace požadavků na složení posádky, lodní a kapitánská osvědčení, intermodální dokumentace, odpovědnost a nakládací jednotky	EK ČS EU/ČS/odvětví EK EK/ČS EK/ČS/odvětví EK/EU

EK: Evropská komise, EU: Evropská unie, ČS: členské státy

2. LOĎSTVO

Vnitrozemská plavba je účinný, bezpečný a ekologický způsob dopravy. Její rostoucí využívání je v souladu s cíli dopravní a environmentální politiky. Přesto je potřeba pokračovat v investicích a inovacích s cílem navázat na slibný začátek v těchto oblastech.

Zkvalitnit účinnost logistiky a environmentální a bezpečnostní výkonnost vnitrozemské vodní dopravy

Účinná technologie obvykle vede k vyšší účinnosti logistiky a nižším provozním nákladům. Toho lze dosáhnout cílenou inovací lodí, např. konstrukce lodí, další automatizací, včetně informačních a komunikačních technologií. Je nutné zkoumat a usnadňovat inovační koncepce pro provoz a překládku velkých a malých plavidel.

Zavádění nových technologií pro další snížení spotřeby paliva a škodlivých emisí u nových i stávajících plavidel, např. hydrodynamika, lepší pohon, účinnost paliva, filtrace, umožní, aby si vnitrozemská lodní doprava udržela vysokou úroveň. Měl by pokračovat i výzkum obchodně životaschopných neuhlíkových paliv, např. vodíkové palivové články a motory s nulovými emisemi. Je třeba zkoumat možnosti využití biopaliv, obzvláště bionafty⁵. Mělo by se zvážit přizpůsobení konstrukce a standardu plavidel podmínkám konkrétních řek.

Bezpečnost vnitrozemské lodní dopravy, i když je vynikající, lze dále zlepšit pomocí informační technologie na palubě i na břehu (říční informační služby), navigačního zařízení, konstrukce plavidel a odborné přípravy a vzdělávání.

Inovace mohou mít formu konstrukce nových plavidel (dlouhodobě) i opravy stávajících plavidel (krátkodobě a střednědobě). K umožnění rychlého tržního převodu nové technologie by měl být posílen právní rámec pro ekologické a bezpečnostní normy (emise z motorů, kvalita paliva, likvidace odpadů, přeprava nebezpečných věcí). Činnosti v rámci výzkumu a vývoje by se měly soustředit na rozvoj koncepcí oprav doprovázených podpůrnými programy (včetně pilotních zkoušek), fiskálními pobídkami a odbornou přípravou. Rovněž je možné znovu zhodnotit možnosti rezervního fondu pro vnitrozemské vodní cesty, zřízeného nařízením Rady (ES) č. 718/1999 a financovaného odvětvím, aby se tak zlepšilo jeho využití a aby se přezkoumala možnost dodatečných zdrojů financování.

⁵ Srov. směrnice 2003/30/ES.

Nástroje	Odpovědní účastníci
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pokyny pro státní podporu pro podpůrné programy a za určitých okolností pravidla <i>de minimis</i> ▪ Podpůrný program pro usnadnění technologií zlepšujících účinnost, životní prostředí a bezpečnost (vč. výzkumu a fiskálních pobídek) ▪ Programy výzkumu a technického rozvoje a podpůrné programy EU (7. rámcový program, přední projekty pro inovace v odvětví) ▪ Evropský rezervní fond pro vnitrozemskou vodní dopravu (nařízení (ES) č. 718/1999) ▪ Příručka pro financování vnitrozemské vodní dopravy ▪ Zlepšení ekologické a bezpečnostní legislativy (vč. emisí z motorů a nákladu, likvidace odpadů, kvality paliva, přepravy nebezpečných věcí) 	<p>EK</p> <p>ČS</p> <p>EU/odvětví</p> <p>EU/ČS/odvětví</p> <p>EK</p> <p>EU</p>

3. PRACOVNÍ MÍSTA A DOVEDNOSTI

Nedostatek pracovníků a podnikatelského potenciálu se stává velkým problémem. V 90. letech minulého století to bylo možné částečně vyvažovat technologickými inovacemi a mobilitou členů posádek ze zemí EU i mimo ni.

Získávat pracovní síly

Základem této strategie musí být zlepšení pracovních a sociálních podmínek prostřednictvím konstruktivního sociálního dialogu na evropské úrovni. Mobilitu pracovní síly zvýší definování profesních kvalifikačních požadavků pro celou EU pomocí širšího vzájemného uznávání kvalifikací, např. pomocí evropského kvalifikačního rámce. Kromě toho by mohly náborové iniciativy vytvořit i mimo odvětví povědomí o pracovních příležitostech a možnostech profesního růstu ve vnitrozemské lodní dopravě.

Investovat do lidského kapitálu

Základní podmínkou pro zdravý a konkurenceschopný trh práce je fungující systém vzdělávání a odborné přípravy. V odvětví je třeba zabezpečit existenci institucí vzdělávání a odborné přípravy a jejich osnovy přizpůsobit současným řídicím, technologickým, jazykovým a plavebním potřebám. Na druhou stranu by měly znalosti o vnitrozemské plavbě být součástí logistických vzdělávacích programů. Do osnov musí být zavedeny moderní výukové nástroje, jako jsou simulátory pro plavbu v neznámých nebo kritických oblastech. Podporovat by se mělo celoživotní vzdělávání.

Nástroje	Odpovědní účastníci
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sociální dialog v odvětví (pracovní podmínky, ujednání o pracovní době, definice profesních kvalifikačních požadavků pro celou EU atd.) ▪ Náborové kampaně ▪ Příručka financování pro vnitrozemskou vodní dopravu ▪ Podpora EU pro projekty v oblasti vzdělávání a odborné přípravy (např. program vzdělávání a odborné přípravy ve Společenství nebo rámcové programy výzkumu a technického rozvoje – 7. rámcový program) ▪ Evropský sociální fond (ESF) ▪ Evropský rezervní fond pro vnitrozemskou vodní dopravu ▪ Konkrétní programy odborné přípravy pro potřeby vnitrozemské vodní dopravy ▪ Společný rámec pro normy vzdělávání a odborné přípravy ▪ Harmonizace požadavků na složení posádky a kapitánská osvědčení 	<p>Sociální partneři (výbor pro kolektivní vyjednávání) ČS/odvětví EK EU/odvětví/instituce vzdělávání a odborné přípravy EU/ČS EU/ČS/odvětví EU/instituce vzdělávání a odborné přípravy EU/ČS EU</p>

4. OBRAZ V OČÍCH VEŘEJNOSTI

Obraz odvětví vnitrozemské plavby v posledních letech neodpovídá dosahované logistické a technologické výkonnosti. Je nutné zlepšit všeobecné povědomí a znalosti o opravdovém potenciálu odvětví v oblasti kvality a spolehlivosti.

Propagovat vnitrozemskou plavbu jako úspěšného partnera v podnikání

Zlepšení obrazu vnitrozemské plavby je společnou povinností odvětví, politiky a správy na vnitrostátní i evropské úrovni. Je možné podpořit a koordinovat propagační činnosti zaměřené na ty, kteří rozhodují o logistice, s cílem vytvořit konzistentní a příznivý obraz vnitrozemské plavby a otevřít cestu k nově vyváženému dopravnímu systému.

Vytvořit a rozšířit evropskou propagační a rozvojovou síť vnitrozemské vodní dopravy

Některé členské státy vytvořily propagační struktury poskytující odvětví aktuální informace o příležitostech a pomáhající při rozvoji vnitrozemské plavby. Zřízení propagačních středisek a určení vnitrostátních ústředních bodů vytvoří hladké rozhraní mezi orgány a odvětvím a usnadní politiku zaměřenou na výsledky. To dokládá porovnání statistik růstu ze zemí s takovými strukturami a bez nich. Měla by být zřízena nebo rozšířena celoevropská síť vnitrostátních propagačních a rozvojových středisek, a to včetně kandidátských a přidružených zemí.

Sledovat trendy a vývoj na trhu vnitrozemské vodní dopravy

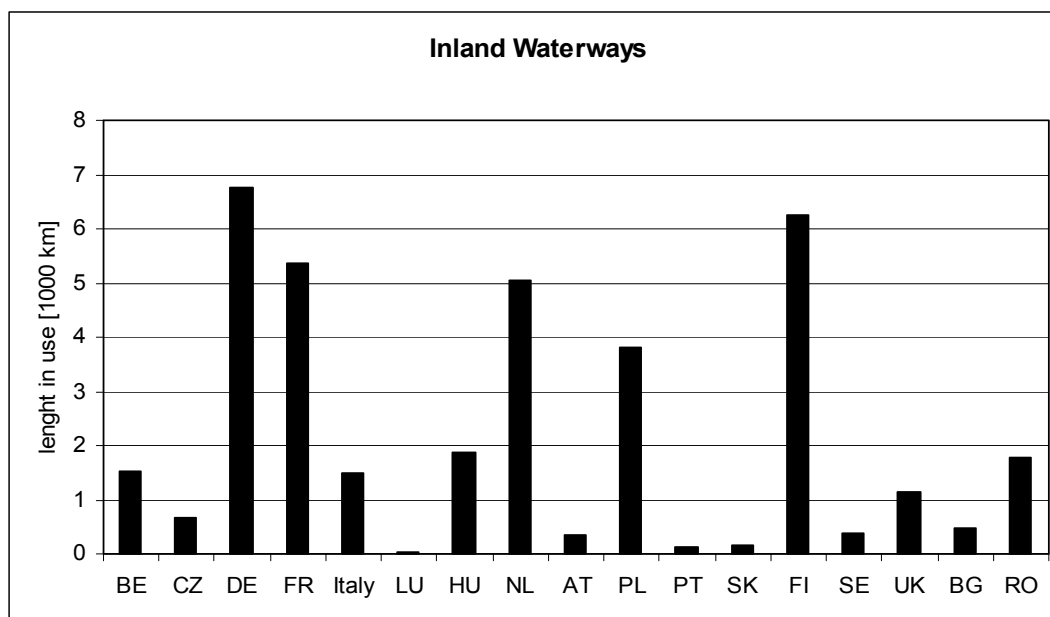
Trvalé pozorování příslušných ekonomických a sociálních parametrů je zásadně důležité pro podniky, politiky a orgány k tomu, aby mohly předvídat trendy na trhu. Současné statistiky nejsou pro tento účel dostatečně podrobné. Předpokladem pro každé pozorování trhu je existence srovnatelných a slučitelných zdrojových údajů. Vnitrostátní správy by měly být vyzývány, aby tyto údaje poskytovaly. K tomuto cíli může přispět aktualizované nařízení EU o statistice přepravy zboží po vnitrozemských vodních cestách, které je nyní v legislativním procesu. Nyní se vytváří evropský systém pozorování trhu zapojující Ústřední komisi pro plavbu na Rýně (CCNR), Evropskou komisi a profesní organizace a v příslušném čase bude přehodnocen a přizpůsoben. Měl by obsahovat ekonomické a sociální parametry.

Nástroje	Odpovědní účastníci
<ul style="list-style-type: none">▪ Podpůrné programy pro vnitrostátní propagační a rozvojové organizace a jejich sítě▪ Nařízení o statistice přepravy zboží po vnitrozemských vodních cestách▪ Pozorování trhu vnitrozemské vodní dopravy	EU/ČS/ odvětví EU EK

5. INFRASTRUKTURA

Mnoho důležitých hospodářských oblastí v Evropě spojuje více než 36 000 kilometrů vodních cest a stovky vnitrozemských přístavů. I když velká část sítě vodních cest má velkou volnou kapacitu, určité překážky způsobené nedostatečným ponorem, světlou výškou mostů a velikostí zdymadel brzdí jejich využití a snižují konkurenceschopnost vnitrozemské vodní dopravy.

Vnitrozemské vodní cesty; využívaná délka



Zlepšit multimodální síť

Měl by být iniciován evropský plán rozvoje pro zkvalitnění a údržbu infrastruktury vodních cest a překládkových zařízení, aby se transevropská vodní doprava zefektivnila a zároveň dodržovala ekologické požadavky. Plán by měl určovat okolnosti financování a jako prioritu by měl vytyčit zlepšení a údržbu infrastruktur vodní dopravy, zařízení pro překládku, jakož i odstranit problematické oblasti a uvést v soulad různé cíle politik, např. v oblasti dopravy, energie, životního prostředí či udržitelné mobility. Je třeba, aby cíle takového plánu braly v úvahu síť TEN-T⁶ a aby plán rovněž zahrnoval menší sítě. Jeho provádění by mohl usnadnit koordinátor na evropské úrovni.

Další možností financování může být rámec pro zpoplatnění infrastruktury pro veškeré druhy dopravy, který by internalizoval vnější náklady jako např. nehody, znečištění vzduchu, hluk a zahlcení. Pokud by se takový rámec plně použil napříč veškerými druhy dopravy, zvýhodňoval by navíc využití vnitrozemské plavby. Komise zahájí konzultační postup spjatý s problematikou zpoplatnění infrastruktury.

V důsledku stávajícího nedostatečného rozvoje překládkových zařízení a přístupu k vodním cestám je nezbytná podpora zejména v nových členských státech a přistupujících zemích. Podpora by se měla soustředit na rostoucí segmenty trhu. Jsou nutné i inovační strategie a významné investice pro lepší uzpůsobení vnitrozemských plavidel k provozu v námořních přístavech. Pro zajištění stanovišť u vodních toků pro logistické účely je nezbytné územní plánování a hospodářská politika na federální, regionální i místní úrovni.

⁶ Srov. rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES.

Zavádění říčních informačních služeb

Říční informační služby podporují plánování a řízení provozu a dopravy. Přispívají k účinnějšímu a bezpečnějšímu využívání vodních cest, zdymadel, mostů a terminálů tím, že optimalizují výměnu elektronických údajů a logistické operace. Jsou nedocenitelné pro říční úřady při podpoře řízení provozu a sledování nebezpečných věcí a budou velmi užitečné pro komerční účastníky. Říční informační služby povedou k vyšší konkurenceschopnosti a větší bezpečnosti a musí být zaváděny a dále rozvíjeny koordinovaně v rámci transevropských sítí.

Nástroje	Odpovědní účastníci
<ul style="list-style-type: none">▪ Evropský plán rozvoje pro zlepšení a údržbu infrastruktury vodních cest a překládkových zařízení	EU/ČS
<ul style="list-style-type: none">▪ Evropský koordinátor	EK
<ul style="list-style-type: none">▪ Financování TEN-T pro prioritní projekty č. 18 a č. 30, další projekty společného zájmu, rozvoj přístavů a terminálů	EU/ČS
<ul style="list-style-type: none">▪ Směrnice a projekty říčních informačních služeb (TEN-T MIP)	EU/ČS
<ul style="list-style-type: none">▪ Programy výzkumu a technického rozvoje a podpůrné programy EU (7. rámcový program, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG)	EU
<ul style="list-style-type: none">▪ Vnitrostátní režimy financování pro zlepšení infrastruktury a údržbu	ČS
<ul style="list-style-type: none">▪ Rámec pro zpoplatnění infrastruktury	EU
<ul style="list-style-type: none">▪ Územní plánování příkládající vyšší prioritu (pře)budování průmyslových zón v blízkosti vodních cest	ČS
<ul style="list-style-type: none">▪ Interdisciplinární dialog na úrovni plánování a projektů	EK/ČS

IV. MODERNIZACE ORGANIZAČNÍ STRUKTURY

Navrhovaný akční program předpokládá nejrůznější akce od harmonizace nařízení přes strategickou propagaci po konkrétní podpůrná a koordinační opatření. Svůj plný potenciál může rozvinout pouze v případě, že bude prováděn soudržně.

Současná organizační struktura se však vyznačuje roztříštěností zdrojů a snah na různých úrovních. Velitel plavidla se v současné době musí řídit několika souběžnými soubory pravidel vytyčenými buď na evropské úrovni nebo vnitrostátním zákonodárným orgánem, Ústřední komisí pro plavbu na Rýně (CCNR) či Dunajskou komisí⁷. Tato situace se odráží v celkově nízké účinnosti a politickém dopadu.

⁷ Existence Ústřední komise pro plavbu na Rýně je zakotvena v pozmeněné Mannheimské úmluvě z roku 1968. Jejími členy jsou Belgie, Francie, Německo, Nizozemsko a Švýcarsko. Existence Dunajské komise se zakládá na Bělehradské úmluvě z roku 1948. Jejími členy jsou Německo, Rakousko, Slovensko, Maďarsko, Chorvatsko, Srbsko a Černá Hora, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko, Ukrajina a Rusko.

Panuje shoda o tom, že je nutné současný rámec modernizovat. Příslušné postupy již byly zahájeny⁸. Mají-li být životaschopné, musí veškeré změny na jedné straně respektovat současné výsledky a na druhé straně nabízet přidanou hodnotu ve formě účinnosti, legitimitě, politické strategie a hospodárnosti a posunout do popředí harmonizaci nařízení z panevropské perspektivy. S případnými změnami by se rovněž měly vzít v úvahu stávající závazky členských států a třetích zemí vyplývající z toho, že jsou smluvními stranami mezinárodních dohod souvisejících s Rýnem, Dunajem a dalšími vodními cestami. V současné době se projednávají různé možnosti:

1. Další **prohlubování spolupráce** mezi mezinárodními říčními komisemi a Evropskou komisí podložené memorandy o porozumění by zachovalo stávající rámec a pracovní metody, ale vyžadovalo by zvýšenou koordinaci práce těchto organizací.

Takovou spolupráci již lze pozorovat v oblasti technických požadavků na plavidla. Situace v dalších oblastech se vyhodnocuje. Zachovávají se tak však roztržitá právní východiska pro vnitrozemskou vodní dopravu a různé soubory pravidel pro různé zeměpisné oblasti v rámci jednotného trhu.

2. **Připojení Evropského společenství k rýnské a Dunajské komisi**⁹ by posílilo účast Společenství nad jeho současný statut pozorovatele. Dosud však nebylo možné dospět v této věci k politické shodě. Takové připojení by věrněji odráželo skutečnost, že Společenství již dnes v řadě oblastí disponuje výlučnou pravomocí.

3. Vytvoření mezivládní **panevropské organizace vnitrozemské plavby** založené na nové mezinárodní úmluvě by mělo za cíl sdružit všechny evropské země a organizace zapojené do vnitrozemské vodní dopravy do jednoho koordinačního orgánu.

Při zvyšování politické pozornosti pro vnitrozemskou vodní dopravu a jejího strategického politického profilu by organizace neopomíjela práci na harmonizaci odlišných souborů pravidel. Vytvořila by se tak i nová institucionální vrstva přesahující stávající právní rámce, což by mohlo dlouho trvat, protože je k tomu zapotřebí podpisu a ratifikace všech dotčených stran.

4. Další možností by bylo pověřit Společenství tím, aby se strategicky zabývalo rozvojem vnitrozemské vodní dopravy v Evropě. Mezi současnými zúčastněnými stranami má Společenství jako jediné pravomoc přijmout jednotný soubor pravidel zahrnující celé území Unie. V této situaci může vyvíjet strategickou a ucelenou politiku vnitrozemské vodní dopravy pro jednotný trh. Trh vnitrozemské vodní dopravy v EU je však propojen se třetími zeměmi (Švýcarsko, Chorvatsko, Srbsko a Černá Hora, Rumunsko, Bulharsko, Moldavsko, Ukrajina, Rusko) a je nutné zohlednit jejich zájmy. Navíc je nutné vzít v úvahu, že za dobu své existence získaly mezinárodní říční komise významné vědomosti a odborné znalosti, jichž je zapotřebí využít.

⁸ Srov. doporučení Komise Radě ze dne 1. srpna 2003 o zmocnění Komise k zahájení a vedení jednání o podmínkách a ujednáních ohledně členství Evropského společenství v Ústřední komisi pro plavbu na Rýně (CCNR) a Dunajské komisi, SEK(2003) 897; zpráva skupiny EFIN: nový institucionální rámec pro evropskou vnitrozemskou plavbu, říjen 2004.

⁹ Podle návrhu Komise z roku 2003 (viz poznámka pod čarou č. 8 výše).

Na základě dalších rozhovorů s veškerými zúčastněnými stranami a při zohlednění pokroku v provádění tohoto akčního programu Komise předloží návrh na podporu modernizace organizační struktury vnitrozemské vodní dopravy.

V. ZÁVĚR

S cílem využít plného potenciálu vnitrozemské vodní dopravy, a má-li tento druh dopravy plně přispívat k naplnění cílů dopravní politiky, je třeba zlepšit řadu rámcových podmínek.

V tomto sdělení Komise definuje integrovaný akční program, který se soustředí na pět strategických oblastí, jež jsou zásadní pro další rozvoj odvětví vnitrozemské vodní dopravy. Tyto klíčové oblasti jsou shrnuty v úvahách týkajících se modernizace organizační struktury. Tato modernizace se považuje za nezbytnou k tomu, aby napomohla při provádění programu.

Různé akce a opatření uvedená v programu budou dále rozpracována po jednání v Radě a Parlamentu. Na tomto základě Komise předloží v případě nutnosti legislativní návrhy a provede politická opatření. Každému z těchto návrhů bude předcházet důkladné hodnocení dopadu. Časový rámec pro provedení plánu je období 2006–2013.

Podle zásady subsidiarity je program určen všem úrovním odpovědným za vnitrozemskou vodní dopravu, samotnému odvětví, včetně sociálních partnerů, členským státům, které jsou odpovědné za infrastrukturu sítě, Evropské komisi a dalším institucím. Ve spolupráci s těmito účastníky bude Komise pravidelně sledovat pokrok při provádění akčního programu.

Komise vyzývá Evropský parlament a Radu, aby schválily toto sdělení a podpořily akční program.

Přehled akčního programu NAIADES

PŘÍLOHA 1

A. LEGISLATIVNÍ NÁSTROJE

Harmonizace:	
▪ technických požadavků na plavidla	probíhá
▪ intermodálních překládkových jednotek	2006
▪ statistiky přepravy zboží po vnitrozemských vodních cestách	2007
Pokyny pro státní podporu pro podpůrné programy a za určitých okolností pravidla <i>de minimis</i> pro vnitrozemskou vodní dopravu	2007
Harmonizace:	
▪ přepravy nebezpečných věcí	2007
▪ emisí z motorů	2007
Posílení pozice a normativního rámce vnitrozemské vodní dopravy	2008
Harmonizace:	
▪ kapitánských osvědčení	2008
▪ intermodální odpovědnosti	2008
▪ požadavků na složení posádky	2009
▪ likvidace odpadů	2009
▪ norem vzdělávání a odborné přípravy	2009
▪ intermodální dokumentace	2010
▪ zpoplatnění infrastruktury	2013
▪ kvality paliva	

B. POLITICKÉ NÁSTROJE

Koordinátor vnitrozemských vodních cest TEN	2006
Příručka financování pro odvětví vnitrozemské vodní dopravy	2006/7
Vyhledávání překážek ve stávající i nové evropské a vnitrostátní legislativě	2006/7
Jednotná správní kontaktní místa a ústřední body pro vnitrozemskou vodní dopravu	2006/7
Sociální dialog v rámci odvětví	2006/7
Pozorování trhu vnitrozemské vodní dopravy	2008
Evropský plán rozvoje pro infrastrukturu vodních cest a překládková zařízení	2009
Náborové kampaně	
Územní plánování s vyšší prioritou pro (pře)budování průmyslových zón v blízkosti vodních cest	
Interdisciplinární dialog na úrovni projektu	

C. PODPŮRNÉ NÁSTROJE

Evropský rezervní fond vnitrozemské vodní dopravy	2007/8
Vnitrostátní podpůrné programy	
▪ Podpora přechodu na jiný druh dopravy, usnadnění investic	
▪ Účinnost, životní prostředí a bezpečnostní technologie	
▪ Propagační a rozvojové organizace	
▪ Zlepšení a údržba infrastruktury	
Evropské programy výzkumu a technického rozvoje a podpůrné programy	
▪ Služby: Marco Polo, CIP, INTERREG atd.	
▪ Loďstvo: programy výzkumu a technického rozvoje (7. rámcový program) atd.	
▪ Pracovní místa a dovednosti: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI atd.	
▪ Infrastruktura:	
- Prioritní projekty TEN-T 18 a 30	
- Říční informační služby (TEN-T MIP)	
- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG atd.	
	2013

Společnosti činné v oblasti vnitrozemské vodní dopravy

2002				
	Země	Počet podniků	Obrat v milionech EUR	Počet zaměstnanců
1	Belgie*	235	163,1	735
2	Česká republika			
3	Německo	1257	1690,7	11223
4	Francie	1176	476,7	
5	Itálie	711	211,9	2959
6	Lucembursko	103	42,7	1212
7	Maďarsko	105	66,1	1920
8	Nizozemsko	3510	1374	9207
9	Rakousko	59	83	330
10	Polsko			
11	Portugalsko	26	23,4	838
12	Slovinsko	20	0,4	26
13	Slovensko			
14	Finsko	85	21,6	252
15	Švédsko	393	69,5	1021
16	Velká Británie	217	165,5	1921
	EU-25	7662	4225,5	30909
17	Bulharsko	12		
18	Rumunsko	102	77,8	4123

*2001

Zdroj: Eurostat (hospodářská činnost podle klasifikace NACE, rev. 1)