

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a Közösség belvízi útjaira vonatkozó harmonizált folyami közlekedési információs szolgálatokról”

COM(2004) 392 *final* – 2004/0123 (COD)

(2005/C 157/08)

2004. június 8-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett témában.

A „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció, amely felelős volt a témában az EGSZB munkájának előkészítéséért, 2004. november 24-én fogadta el véleményét. 2004. Az előadó **Jan Simons** volt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. december 15-én és 16-án megtartott 413. plenáris ülésén (december 15-i ülés) 144 szavazattal, és 1 tartózkodás mellett az alábbi véleményt fogadta el:

1. Bevezetés

1.1 Az Európai Bizottság 2004. május 25-én előterjesztette javaslatát európai parlamenti és tanácsi irányelvre a Közösség belvízi útjaira vonatkozó harmonizált folyami közlekedési információs szolgálatokról (FISZ). Az Európai Bizottság ennek a javaslatnak az előterjesztésével a belvízi közlekedés jövőbeni fejlesztését szándékozik támogatni az elmúlt években a különböző tagállamokban bevezetett vagy most bevezetésre kerülő már létező nemzeti szintű telematikai szolgáltatások integrálása és összehangolása révén.

1.2 A javaslat része annak a politikai kezdeményezésnek, mely a közúti szállítás mellett más szállítási alternatívákat támogat annak érdekében, hogy megoldást találjon az elmúlt évek következtelen közlekedéspolitikája által okozott nehézségekre, melyekben azoknak a nagy problémáknak a gyökere keresendő, melyekkel jelenleg az európai közlekedési rendszer küszködik.

A belvízi közlekedési szektor infrastruktúrája és szállítási kapacitása elég nagy ahhoz, hogy Európa egész teher szállítási piacának sokkal nagyobb részét vonja el a közúti hálózattól. Európa nagy része elérhető Európa határokon átnyúló vízi útjain és a sok nemzeti vízi útvonalon. Sok tekintetben az innováció kulcsfontosságú a belvízi közlekedési szektor számára. A belvízi közlekedési szektornak már sikerült is újabb piacokat meghódítania annak köszönhetően, hogy a közúti szállítás jó alternatíváját nyújtja.

1.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság már több (saját kezdeményezésű) véleményben, ülésen és következte-

tésben ⁽¹⁾ rávilágított a belvízi közlekedés fontosságára a közösségi piacon. Különösen nagy figyelmet kell fordítani az infrastruktúrában mutatkozó, nemzeti és nemzetközi szűk keresztmetszetek megszüntetésére. Ezzel kapcsolatban az EGSZB ismételt felkérte a tagállamokat arra, hogy a kellő módon tartsák karban vízi útjaikat. Az EGSZB azon a véleményen van, hogy a vízi utak megfelelő karbantartása az alapfeltétele annak, hogy érdemes legyen egy fejlett folyami közlekedési információs szolgáltatási rendszert bevezetni. Az a tény, hogy ezt az alapvető feltételt nem teljesítették, már olyan szűk keresztmetszeteket okozott, melyek veszélybe sodorhatják a folyami hajózás jövőbeni fejlesztését ⁽²⁾.

1.4 A fehér könyv stratégiája értelmében az Európai Bizottság elkötelezte magát arra, hogy továbbra is támogatni fogja a szektort az új piaci szükségletekhez való alkalmazkodásban. Az Európai Bizottság szorgalmazza a modern információs és kommunikációs technológia (IKT) használatát, aminek ebben az esetben az egyetlen célja a belvízi utakon folyó közlekedés és szállítás irányításának javítása lenne.

⁽¹⁾ Lásd: DI CESE 48/2002: az EU-Románia Közös Tanácsadó Bizottság Bukarestben május 23-án és 24-én tartott 5. ülésén elfogadott közös következtetései a következő témában: *A Duna páneurópai TEN-folyosóként való optimalizálása*, előadó: Dr. Anna Bredima-Savopoulou; EGSZB-velemények a következő témákban: *A páneurópai közlekedési folyosókról folytatott strukturált társadalmi párbeszéd megvalósítása*, HL C 85, 2002.04.08., előadó: Karin Alleweldt; *A transzeurópai belvízi hálózat jövője*, HL C 80, 2002.05.03., előadó: Philippe Levaux; *Uton a belvízi közlekedés páneurópai rendszere felé*, HL C 10, 2004.01.14, előadó Jan Simons.

⁽²⁾ Például 2004-ben, Hollandiában a vízi útvonalak karbantartásába való befektetéseket annak ellenére leállították, hogy legalább 35 millió euróra van szükség a jelenlegi stagnálás megszüntetéséhez és a jövőbeni stagnálás megelőzéséhez, és egészen 2007-ig nem fog rendelkezésre állni a szükséges keret.

Németországban 11 milliárd euróra tehető a szükséges befektetés összege a 2000-2020 közötti időszakra, ami évi 500 millió eurónak felel meg, míg az új, 2001-2015 közötti időszakra szóló Szövetségi Közlekedési Infrastruktúra Terv szerint évente csak 440 millió euróra lesz szükség a karbantartásra (A német folyami közlekedés potenciáljáról és jövőjéről szóló Planco-jelentés (*Potenziale und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt*), 2003 novembere).

1.5 Az Európai Bizottság úgy véli, hogy a folyami információszolgáltatás (FISZ) koncepciójának bevezetése európai szinten biztosítani fogja azt, hogy a jelenlegi és a FISZ-rendszerek egymással kompatibilisek és közösen működtethetők legyenek. Az európai gyártókat arra kell ösztönözni, hogy elfogadható és elérhető áron gyártsanak FISZ-hardvert és -szoftvert.

1.6 A nemzetközi folyami bizottságok – a Központi Rajnai Hajózási Bizottság és a Duna Bizottság – támogatják a FISZ kifejlesztését és bevezetését. Ennek elősegítése érdekében a Központi Rajnai Hajózási Bizottság már el is fogadta a Rajna szakaszára az irányelvben megfogalmazott és a Nemzetközi Hajózási Szövetség (PIANC) által felvázolt műszaki iránymutatókat és előírásokat.

2. A felhasználók és a FISZ fontossága a belvízi hajózásban

2.1 Az irányelvjavaslat szerint a FISZ fogalmának bevezetése évtizedek óta a legnagyobb változást jelenti ebben a szektorban. Egy olyan információszolgáltatás bevezetése a cél, mely a közlekedés és a szállítás irányítását teszi lehetővé. Ennek érdekében a külön, nemzeti szinten kifejlesztett telematikus alkalmazásokat integrálni kell az átjárhatóság elve alapján.

2.2 A javaslat szerint a FISZ bevezetése az európai belvízi szektor egészének javára válna. A belvízi közlekedési szektornak a FISZ bevezetése révén adott új lendület különösen fontos lehet az EU közép- és kelet-európai országokkal történő kibővítésének fényében.

A FISZ feladatai közé tartozik, hogy megkönnyítse az illetékes hatóságok munkáját, főleg a közlekedés irányítását és a veszélyes áruk nyomon követését. A biztonság és a környezetvédelem szempontjából nézve ez nagyon előnyös, mert így az érintettek megfelelőbb tájékoztatást kapnak, és csökken a reakcióidő vészhelyzet esetén.

2.3 Úgy a közlekedéssel, mint a szállítással kapcsolatos szolgáltatásoknak javára válik a harmonizált FISZ bevezetése. A javaslat ezáltal úgy a nemzeti hatóságok, mint a belvízi közlekedés előnyére kell, hogy váljon, és ennek megfelelően célkitűzései is úgy a közjog, mint a magánjog hatáskörébe tartoznak.

2.4 Figyelembe véve a köz- és magánjog célkitűzései és alapelvei közötti különbségeket a nyújtott információkat és szolgáltatásokat különleges figyelemmel kell kísérni, és lépéseket kell tenni illetéktelen használatuk megelőzésére. Ha az adatok közjogi célokra kerülnek felhasználásra, a magánélet védelmét

egyértelműen biztosítani kell az elektronikus kommunikáció folyamán.

3. A FISZ előnyei a belvízi hajózás jövőbeli fejlődése szempontjából

3.1 vízi áruszállításra való átállást, és ha a belvízi közlekedés is bekapcsolódik az intermodális rendszerbe, akkor az a társadalom előnyére is válik. A javaslatban megfogalmazott elvárások szerint a FISZ bevezetése négy szempontból is stratégiai előnnyel fog járni:

- A versenyképesség javítása,
- az infrastruktúrák optimalizált használata,
- a biztonság és a veszélyelhárítás magasabb szintje,
- és a magasabb szintű környezetvédelem.

3.2 Ami az elsőt illeti, az EGSZB rá kíván mutatni arra, hogy az egész szektor helyzetének az egyéb szállítási módokkal szembeni megerősítése a cél. A tervbe vett szolgáltatásoknak nem szabad hozzájárulniuk a belvízi közlekedés helyzetének további aláásásához az új és a jövőbeni tagállamokban, mivel a gazdasági helyzet következtében ott már úgyszólván nehéz a helyzet. Ezeknek a szolgáltatásoknak a finanszírozása különleges prioritás kell, hogy legyen. ⁽¹⁾

3.3 A javaslat szerint az utak hatékonyabb megtervezése – és ahol szükséges a sebesség szabályozása – eredményeként csökkennek majd a várakozási idők és korlátozott lesz a kiesésekből származó gazdasági veszteség. Továbbá a FISZ célkitűzéseinek értelmében, a szállítási lánc minden tagja számára biztosított csatlakozási felület elősegíti majd a belvízi közlekedésnek az intermodális szállítási láncba való integrációját.

3.4 A belvízi közlekedés más szállítási módokkal szembeni versenyképességének támogatása mellett, fontos tovább hangsúlyozni a belvízi közlekedés nyújtotta olyan ismert előnyöket, mint biztonság, veszélyelhárítás és környezetvédelem. A belvízi közlekedés tekinthető jelenleg a legbiztonságosabb szállítási módnak.

3.5 A dolgok jelenlegi állása szerint a belvízi közlekedés környezetvédelmi szempontból meg fogja tudni őrizni vezető szerepét a többi szállítási móddal szemben. Egy új tanulmány, mely a belvízi hajózás környezetvédelmi hatásával foglalkozik ⁽²⁾, azt a következtetést vonta le, hogy a belvízi hajózás kedvezően befolyásolhatja a szállítási lánc környezetvédelmi hatását. Ez pedig hozzájárulhat a kipufogógázokra vonatkozó kyotói célkitűzések megvalósításához.

⁽¹⁾ Az összes dunai állam részt vesz FISZ LEAD-projektjében, melynek célja a folyami áruszállítás összehangolása (például COMPRIS: Konzorcium, műveletirányítási platform, 2002-2005, mely 11 országból 44 partnert tömörít magába, beleértve Szlovákiát, Magyarországot, Romániát és Bulgáriát). A folyami információszolgáltatások eredményeként a dunai folyami közlekedés várhatóan jelentős modernizáción megy majd át (Via Donau: A FISZ stratégiája és elért eredményei a Duna térségében, 2004.10.13.).

⁽²⁾ Royal Haskoning: A belvízi hajózás környezetvédelmi hatása, 2004. január 27.

3.6 AZ EU környezetvédelmi minisztereinek az a 2004. június 28-i határozata, hogy a belvízi hajók üzemanyagának kéntartalmát 2010-re le kell csökkenteni 0,1 %-ra, ugyancsak arról tanúskodik, hogy a belvízi közlekedésben fontos tényező a környezetvédelem. A magas kéntartalmú üzemanyag káros az emberi egészségre és a talaj és a víz savasodását idézheti elő. A belvízi közlekedésnek fontos szerep jut majd ezeknek a veszélyeknek az elhárításában, mert meg kívánja őrizni azt a jó híret, mely szerint a légkörnyezetbarátabb szállítási mód. Az európai belvízi közlekedésben a hajók nagy százaléka már most olyan üzemanyagot használ, melynek kéntartalma nem haladja meg a 0,2 %-ot.

Az alacsony károsanyag-kibocsátású motorok beállítása és kevésbé káros üzemanyagok használata révén a belvízi közlekedési szektor meg tudja őrizni a többi szállítási móddal szembeni helyzeti előnyét.

A folyami közlekedési információszolgáltatások bevezetése újabb energiafogyasztás-csökkenéshez fog vezetni a belvízi közlekedési szektorban és az ezzel járó előnyök lehetővé teszik a belvízi közlekedési szektor számára, hogy megvalósítsa környezetvédelmi célkitűzéseit.

4. Az irányelvjavaslat és alkalmazási területe

4.1 Az irányelvjavaslat szándéka az, hogy a harmonizált folyami közlekedési információszolgáltatás (FISZ) bevezetésének és használatának megkönnyítésére kötelezze a tagállamokat, és hogy garantálja azt, hogy megvannak az ilyen szolgálatok létrehozásának és kifejlesztésének szabályozásához szükséges feltételek. Az alapötlet a már létező technológiák közvetlen integrálása (1. cikk).

4.2 Az EGSZB azon az állásponton van, hogy helyes lenne az irányelv alkalmazását a IV. osztályba, és az annál magasabb osztályokba tartozó belvízi utakra korlátozni. AZ EGSZB örömet fejez ki az Európai Belvízi Utak Osztályozására tett dinamikus hivatkozással kapcsolatban.

4.3 Az irányelv a következő sajátos kötelezettségeket fogalmazza meg a tagállamokra nézve: az utazás megtételéhez szükséges adatok biztosítása, az elektronikus hajózási térképek biztosítása és az értesítések küldése hajóüzemeltetők és a hatóságok számára.

Figyelembe véve a német, belga, cseh és lengyel vízi úthálózatot (4. cikk), az EGSZB-t némi aggodalommal tölti el az a tény, hogy a tagállamok számára – az Európai Belvízi Utak Osztályozása előírásai alapján – csak az V/a vagy annál magasabb osztályba tartozó vízi utak esetén kell hajózási célokra használható elektronikus hajózási térképeket rendelkezésre bocsátani.

4.4 **Elvben** az irányelv nem kötelezi a magánfelhasználókat, azaz a folyami közlekedés szereplőit arra, hogy üzembe helyezték a FISZ-ben való részvételhez szükséges berendezéseket. Mindazonáltal felkéri a tagállamokat, hogy hozzák meg azokat a szükséges intézkedéseket, melyek a felhasználókat és a

hajókat arra készítik, hogy az irányelvben előírányzott berendezésekkel kapcsolatos követelményeknek eleget tegyenek. Ahhoz, hogy e követelménynek eleget lehessen tenni, és hogy bátorítani lehessen a gazdasági szereplőket e szolgáltatások használatára, szükség van arra is – azon kívül, hogy a tagállamok a szükséges adatokat rendelkezésre bocsátják –, hogy ösztönzőket vezessünk be, melyek lehetővé teszik a hajók számára, hogy beszerezzék a szükséges berendezéseket.

Az átláthatóság okán, illetve az önkéntesség elvének betartásával, vigyázni kell arra, hogy elkerüljük a szóban forgó szolgáltatások használatának kötelezővé tételét. Az irányelvben előírányzott célok megvalósítása érdekében a rendszer hajóüzemeltetők általi maximális kihasználását lehetővé tevő módszereknek és ösztönzőknek kellene a FISZ bevezetését célzó tagállami intézkedések lényegét képezniük.

4.5 A szolgáltatások tervezése, bevezetése és üzemeltetése során alkalmazandó műszaki előírásokat a műszaki iránymutatás (FISZ-iránymutatás) rögzíti. Ahhoz, hogy a rendszerek egységesek maradhassanak, az EGSZB úgy véli, hogy ezeknek az illetékes nemzetközi szervezetek már meglévő iránymutatásainak és előírásainak kell megfelelniük.

4.6 Az adatoknak a FISZ keretén belüli, köz- illetve magán-célra történő használata során a folyami szállítás szereplői esetében a magánélet különleges védelmére van szükség. Az EGSZB úgy véli, hogy az adatbiztonság különleges figyelmet igényel bizonyos érzékeny adatokat illetően, és hogy ezért ezeket az adatokat az állami hatóságoknak szánt közlésekkel szemben is meg kell védeni.

4.7 Az Európai Bizottság – az 1999. június 28-i tanácsi határozatnak megfelelően, amely meghatározza az Európai Bizottság hatáskörébe utalt végrehajtási hatáskörök gyakorlásának módjait (1999/468/EK) –, bizottságot állít fel, amelynek feladata a javasolt irányelv átültetése, illetve végrehajtása. Ahhoz, hogy biztosítani lehessen a kitűzött célok értelmében az irányelv, valamint a folyami szállítás elősegítése eredeti szándékának végrehajtását, az EGSZB úgy véli, hogy munkája során az Európai Unió tagállamai képviselőiből álló bizottságnak ki kell kérnie az érintett vállalati egyesületek képviselőinek véleményét is (11. cikk).

5. Az irányelv végrehajtása

5.1 A felhasználók általi elfogadás

Az EGSZB úgy véli, hogy az irányelv végrehajtása, illetve alkalmazása különleges jelentőségű. A belvízi hajózás szabványosított szolgáltatásainak olyan hasznos információkat kell nyújtaniuk, melyek alkalmasak arra, hogy a folyami szállítás fejlődéséhez hozzájáruljanak. Az Unió tagországaiban végzett a telematikára vonatkozó vizsgálatok rámutattak arra, hogy a folyami hajózás nem rendelkezik még kellő mértékben a folyami információs rendszer (FISZ) használatának lehetőségével.

Amennyiben bátorítani akarjuk a felhasználókat, hogy fogadják el ezt az irányelvet, valamint azt, hogy a folyami szállításban dolgozók azt megvalósítsák, akkor – az EGSZB véleménye szerint – nélkülözhetetlen olyan kísérő intézkedések meghozatala, melyek segítenek eleget tenni a berendezésekkel kapcsolatos követelményeknek. Az EGSZB támogatja tehát a holland és az osztrák miniszterek közös javaslatát arra vonatkozóan, hogy ki kellene dolgozni a folyami információs rendszerek megvalósításáról szóló, az Európai Bizottságnak szánt, közös javaslatot. Az EGSZB ösztönzi – az EU megfelelő segélyprogramjaiból kiindulva – a megvalósítási tervek támogatását a (majdani) tagállamokban, különösen pedig a FISZ gazdaságilag hátrányos helyzetű régiókban történő bevezetése távlatában.

Az EGSZB szerint a folyami hajózás információs szolgáltatásainak hatékonysága azon múlik, hogy az alkalmazók maximálisan ki tudják-e azokat használni. Az e célból kidolgozandó általános projekteknek is számításba kell venniük e követelményt.

5.2 Költségek

Ahogy az irányelvjavaslat is említi, ezen berendezések előállító európai gyártókat arra kellene ösztönözni, hogy a FISZ-hez szükséges hardvert és szoftvert hozzanak létre, mégpedig elérhető áron. Az Európai Bizottság úgy véli, hogy a FISZ-projekt megvalósítása lehetővé tenné a jelenlegi és az új FIR rendszerek közötti európai szintű összeegyeztetethez és átjárhatósághoz. Az EGSZB véleménye szerint ugyanerre az ösztönzésre lenne szükség azzal kapcsolatban is, hogy az Európai Bizottság valósítsa meg az ezt kiegészítő támogatást és felügyeletet. A rendszeres információk és publikációk ebben segíthetnek.

A FISZ-hez szükséges hardver és szoftver magas áráról eltekintve, a folyami szállítás gazdasági szereplői mindeközül úgy vélték, hogy a rádiótelefonon történő adattovábbítás, valamint az Internet csatlakozás a kommunikációk magas költsége miatt korlátozott volt. Az EGSZB szerint ösztönözni kellene az irányelv megvalósításának keretén belül az olyan kommunikációs rendszereket, melyek jobban megfelelnek a belvízi hajózás követelményeinek, és amelyek felhasználása során jobb minőség/ár arányt lehet elérni.

6. Az alább következő ajánlások alapja

6.1 Az Európai Unió legnagyobb kihívása a növekedésében rejlő lehetőségek megvalósítása. E cél érdekében szükség van a fenntartható növekedéshez kapcsolódó projektek fejlesztésére és ösztönzésére. Az áruszállítás fontos szerepet játszik a közösségi piac szempontjából. Az áruszállítás mindazonáltal – a közlekedésre és a szállításra vonatkozó koherens politika hiányában – nagy nehézségekbe ütközik, legfőképpen a túltelített autópályák, a vasúti társaságok közötti együttműködés hiánya, illetve a piachoz való szabad hozzáférés hiánya miatt.

6.2 Európa jövője a folyami szállítás. Társadalmunkban a víz és a folyami utak igen lényeges szerepet játszanak. Az Európai

Unión belül a népesség 50 %-a az európai nagy folyók egyike közelében él. A bővítéssel a hajózható belvízi utakon történő szállítás egyre fontosabb szerepet kap az egységes piacon belül. Számos új tagállam rendelkezik hajózható belvízi utakkal, melyeket rakományszállításra használnak. Az Európai Bizottság által meghirdetett politika keretében a hajózható vízi utakon történő szállítás mint olyan, valamint az intermodális szállítási lánc egyik elemeként nagy szerepet játszhat az új tagállamok integrációja során, valamint a gazdasági növekedésükben rejlő lehetőségek megvalósításában.

6.3 Az áruszállítás működése a tökéletes állapotban lévő infrastruktúrától függ. Ellenőrizni és megfelelően karbantartani a már meglévő vízi utak infrastruktúráját, valamint megszüntetni a szűk keresztmetszeteket – ezek képezik az intermodális áruszállító projektek beindításának, és a belvízi hajózás szerepe előmozdításának lényeges előfeltételeit. Az EGSZB úgy véli, hogy a vízi utak megfelelő karbantartása jelenti azt a nélkülözhetetlen feltételt, amely nélkül a fejlett folyami információs szolgáltatások létrehozásának nem lenne értelme. Ennek az első feltételnek a be nem tartása már ma is szűk keresztmetszetekhez vezet, melyek kétségbe vonhatják a belvízi hajózás helyzetének további alakulását. Ennek következtében az EGSZB azzal a kéréssel fordul a tagállamokhoz, hogy hozzák meg a szükséges intézkedéseket, és hogy biztosítsák az ehhez szükséges eszközöket.

7. Általános ajánlások

7.1 Üdvözlendő a jelenlegi körülmények között az összehangolt folyami információs szolgáltatásokra vonatkozó jogi keret megalkotása a Közösség belvízi utjain. A harmonizált információs szolgáltatások a belvízi hajózás utjain, amennyiben azokat széles körben elfogadják, hozzájárulhatnak az ezúton terjesztett cél megvalósításához, más szóval a folyami hajózás használatának, mint alternatív szállítási módnak az érdekében egy olyan modális változás beindításához, amely a biztonság és a környezetvédelem terén potenciálisan növekedést és előnyöket hozhat magával.

Az Európai Unió legnagyobb kihívása a növekedésében rejlő lehetőségek megvalósítása. Ezért kell ösztönözni a fenntartható gazdasági növekedést. A rakományszállítás fontos szerepet játszik a közösségi piac szempontjából. Azonban a rakományszállításnak egész Európában jelentős problémákkal kell szembenéznie, mivel a túltelített utakon való közlekedés okozza a legfőbb veszélyt az Európai Unión belüli gazdasági fejlődésre nézve. A megoldás a szállítási mód megváltoztatásában rejlik, valamint a fenntartható fejlődésben, az intelligens szállítási megoldásokat használatának megkönnyítése révén.

Európában a gazdasági fejlődés a szilárd és kiegyensúlyozott szállítási politika meglététől függ, melyet az európai döntéshozóknak teljes mértékben vállalniuk kellene.

Ebből a célból szükség van megfelelő keret kidolgozásához és garantálásához, annak érdekében, hogy a belvízi hajózás fejlődése a politika egyik elsődleges feladatává váljék.

A modális átszállításról a rövid szakaszon történő tengeri szállításra való átállás keretén belül elért sikerekre alapozva, hasonló sikerek érhetők el célzott intézkedésekkel és feltéve, hogy a belvízi hajózási ágazat is politikai támogatásban részesül.

7.2 A dugók megszüntetése által az utakon, a folyami hajózás integrálása által az intermodális szállítási láncba, valamint a természetes források védelme által – a nemzetgazdaságok számára – képviselt érdek, amennyiben segít teljes mértékben kiaknázni a hajózási kapacitásokat, amellet szóló érv, hogy európai segéllyel kellene támogatni a tematikát a folyami hajózás terén, illetve a szolgáltatások összehangolása terén ebben az ágazatban. A tervezett intézkedések hatékony megvalósítása érdekében az EGSZB a következő – a folyami hajózás információs szolgáltatásainak beindítása keretében nélkülözhetetlennek ítél – javaslatokat kívánja közreadni:

- A FISZ-re vonatkozó irányelvek keretén belül más nemzetközi szakmai szervezetek által már meghatározott **műszaki iránymutatás** átvétele.
- Kötelezővé tenni az államok számára a **IV. osztályú**, illetve magasabb osztályú hajózható utak rendelkezésre bocsátását, az európai hajózható utak osztályozásának, és a naprakész elektronikus navigációs térképeknek megfelelően.
- **Adatvédelem** illetéktelen használókkal szemben.
- **A szakmával való konzultáció** az Európai Bizottság által felállított, vagy felállítandó bizottság keretén belül, az irányelv végrehajtása érdekében.

Brüsszel, 2004. december 15.

8. Különös megjegyzések

8.1 Kísérő intézkedésekre van szükség az irányelv alkalmazására vonatkozóan az érintett hajókon.

A folyami hajózás még nem rendelkezik elég lehetőséggel a FISZ használatát illetően, márpedig a folyami hajózás információs szolgáltatásainak hatékonysága éppenséggel azon múlik, hogy képesek-e a hajóüzemeltetők ezek maximális használatára. A kidolgozandó általános projektek keretében a célzott intézkedések segítségével figyelembe kell majd venni ezt a követelményt is. A célzott intézkedések a következőket tartalmazzák:

- A FISZ végrehajtására vonatkozó javaslat kidolgozását;
- a gazdasági szereplők ösztönzését és segítségét a szükséges berendezéseknek a hajókon való működésbe helyezésekor, annak érdekében, hogy hatékonyan tudják használni a rendszert az irányelv céljainak megvalósítása során;
- a belvízi hajózás legtöbb követelményének eleget tevő, **megfelelő minőség/ár arányú kommunikációs rendszerek** kifejlesztése;
- a FISZ-hez szükséges hardver és szoftver **előállítási költségeinek** nyomon követése.

8.2 Az EGSZB azért javasolja ezen intézkedések alkalmazását, hogy ezáltal lehetővé tegye az irányelvjavaslat hatékony megvalósítását.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

Elnöke

Anne-Marie SIGMUND