

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A Bizottság közleménye a belvízi szállítás előmozdításáról: »NAIADES« – Integrált európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében”

COM(2006) 6 *final*

(2006/C 318/35)

2006. február 3-án az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban:

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. szeptember 4-én elfogadta. (Előadó: Jan SIMONS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. szeptember 13–14-én tartott 429. plenáris ülésén (a szeptember 14-i ülésnapon) 64 szavazattal 2 ellenében, 2 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Feltétlenül szükséges a belvízi szállítás helyzetének megerősítése az átdolgozott fehér könyv keretében európai belvízi hajózási politika kidolgozásán keresztül. Az egyenlő feltételek érvényesülésének megvalósítása, a meglévő infrastrukturális és intézményi problémák megszüntetése a szükséges politikai támogatás megadásával együtt a jövőbeli fejlődés előfeltétele ezen a közlekedési területen.

1.2 A javasolt „INTEGRÁLT EURÓPAI CSELEKVÉSI PROGRAM A BELVÍZI SZÁLLÍTÁS ÉRDEKÉBEN” a belvízi közlekedés fejlesztéséhez szilárd alapot biztosító kezdeményezésnek tekinthető. Az ágazatban rejlő lehetőségek teljes körű kihasználása érdekében a javasolt intézkedéseket – figyelembe véve a javaslattal kapcsolatosan az EGSZB által kinyilvánított észrevételeket is – késedelem nélkül végre kell hajtani.

1.3 Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottság elhanyagolta az EGSZB által a szociális politikáról szóló véleményében (!) megfogalmazott ajánlásokat. Ezen ajánlások alkalmazása során alaposabb egyeztetés szükséges a különböző érintett főigazgatóságok között ahhoz, hogy minden lényeges szempontot megfelelő módon mérlegeljenek és érvényre juttassanak.

1.4 Az európai belvízi szállítás jogi keretét nagy vonalakban a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) dolgozta ki. Az adminisztratív és szabályozási keret javítása céljából a Rajna és a Duna hajózási bizottságai, különösen a CCNR, már tettek erőfeszítéseket a személyzetet, a hajókat, a kapitányok képesítését és a felelősségvállalást illető jogszabályok harmonizálása érdekében. Ezért a két hajózási bizottságnak mint fontos szereplőnek is helyet kell kapnia a közleményben az eszközök táblázatában.

1.5 Az EGSZB felszólítja az Európai Bizottságot, hogy a belvízi utasszállítók felelősségvállalását ne vesse alá új rendszereknek, amint az Európai Bizottságnak a tengeri és belvízi

utasszállítók baleseti felelősségéről szóló tanácsi és parlamenti rendeletre tett javaslatában (COM(2005) 592) áll. „A belvízi hajózás páneurópai szabályozása” című saját kezdeményezésű véleményére utalva az EGSZB inkább az e téren már megkötött nemzetközi egyezmény⁽²⁾ újratárgyalását ajánlja, amelyet a hajózási bizottságok már megkezdték.

1.6 A belvízi hajózás előtérbe kerülése nemcsak a szállítási lánc környezeti teljesítményének javulásához vezet, hanem az általános értelemben vett fenntartható közlekedéshez is hozzájárul. Ezért elegendő pénzügyi és adóügyi eszközt kell rendelkezésre bocsátani ahhoz, hogy létrejöjjenek beruházások ebbe a szállítási ágba, és hogy minden lehetőség kihasználható legyen.

1.7 Európai szintű, konstruktív szociális párbeszéd révén ki kell dolgozni egy stratégiát a belvízi hajózási ágban dolgozni szándékozó munkavállalók megtalálására, valamint a minden tagállamban hasonló szociális és munkakörülmények megteremtésére. Ugyanakkor be kell ruházni a belvízi hajózással kapcsolatos képzésekbe és szakmai gyakorlatokba, hogy perspektívát és karrierlehetőségeket nyújthassunk a kiképzendő személyzetnek.

1.8 A belvízi szállítás megbízható, biztonságos, környezetbarát és olcsó szállítási mód. A hagyományos gondolkodásmódok megváltoztatása érdekében támogatni kell annak tudatosítását és népszerűsítését, milyen tényleges potenciállal rendelkezik az ágazat a minőséget és a megbízhatóságot illetően.

1.9 Garantálni kell az infrastruktúra tagállamok általi megfelelő karbantartását, valamint a szükséges pénzügyi támogatás biztosítását a TEN-T elsőbbségi listáiban meghatározott elsőbbséget élvező belvízi projektek azonnali megvalósításával együtt, beleértve ezeknek a projekteknek a TEN-T átdolgozott útmutatósaiban szereplő maximális támogatását is. A belvízi

(!) HL C 24., 2006. január 31.

(2) A belvízi hajózási ágban a felelősség korlátozásáról szóló strasbourgi egyezmény (CLNI).

szállítási projektek európai koordinátorának a TEN-T elsőbbségi tengelyek és projektek (18. Rajna/Maase-Majna-Duna belvízi közlekedési tengely és 30. Szajna-Schelde belvízi hajózási útvonal) listájában meghatározottak szerinti kinevezésével támogatni kell az akadályok megszüntetését.

1.10 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy egy megfelelő intézményi keret létrehozása alkalmas eszköz a javasolt integrált európai belvízi szállítási cselekvési program megvalósításához és a belvízi szállítás helyzetének megszilárdításához. Az egyik legutóbbi saját kezdeményezésű EGSZB-veleményben megfogalmazott ajánlás szerint arra kell törekedni, hogy a végső szakaszban adott legyen egy szerződésben meghatározott független szervezet, amely átfogná legalábbis a nemzetközi szervezeteket, például magát az EU-t, a belvízi hajózást folytató EU-tagállamokat és a nem uniós országokat, például Svájcot, valamint a nem uniós Duna menti országokat.

2. Bevezetés

2.1 Az Európai Unió az áruk és személyek gyors, hatékony, fenntartható és olcsó mozgásának előmozdítása érdekében integrált közlekedéspolitikát kifejlesztését tűzte ki célul. Ez központi kérdés az EU dinamikus és versenyképes gazdaságának megvalósítása tekintetében, amint azt a lisszaboni stratégia is említi, valamint a 2001-ben Göteborgban meghatározott fenntartható fejlődési stratégiát tekintve, amelynek értelmében egyenlő figyelmet kell fordítani a gazdasági, környezeti és szociális aspektusokra.

2.2 Ezzel összefüggésben a belvízi hajózás – legalábbis ahol vannak vízi utak – számos lehetőséget biztosít az innováció, a növekedés, a teljesítőképesség, a környezetbarát jelleg, a személyi biztonság és közlekedésbiztonság tekintetében. Mindezeket túlmenően elegendő teljesítőképességgel rendelkezik ahhoz, hogy felszívja a növekvő európai teherforgalmat, és segítsen megszabadítani Európát az állandósult közúti torlódásoktól.

2.3 Az EGSZB 2002. január 16-i, „**A vízi utak transzeurópai hálózatának jövője**” című és a 2003. szeptember 24-i, „**A belvízi hajózás páneurópai szabályozása**”⁽³⁾ című véleményében felmérte az európai belvízi közlekedés helyzetét. A második vélemény a belvízi közlekedés problémáit vizsgálta, és mind közjogi, mind magánjogi szempontból érintette a szabályok harmonizációjának a szükségességét ezen a területen. Ez a vélemény olyan kérdésekkel is foglalkozott, mint a környezet, a biztonság, a munkaerő-piaci helyzet és a szociális szempontok. Az utóbbi kérdést bővebben tárgyalja a 2005. szeptemberi, „**Szociális politika a belvízi hajózás európai szabályozásának keretében**”⁽⁴⁾ című saját kezdeményezésű vélemény.

⁽³⁾ HL C 80., 2002.4.3. és HL C 10., 2004.1.14.

⁽⁴⁾ HL C 24., 2006. január 31.

Nemrég fogadták el „**Az európai belvízi hajózás intézményi kerete**”⁽⁵⁾ című saját kezdeményezésű véleményt, amely éppen a tárgyalat közleményben nyitva hagyott kérdéssel, a szervezeti struktúrával foglalkozik.

2.4 A közleménnyel az Európai Bizottság ambiciózus cselekvési programot javasolt a belvízi hajózás támogatására. Széles körű vizsgálódás alapján öt cselekvést javasol, amelyeknek együttesen a belvízi hajózás – egyrészt önállóan, másrészt a logisztikai lánc integráns részeként tekintett – helyzetének javításához kell vezetniük.

2.5 A javasolt cselekvések a következőkre vonatkoznak:

- piacok
- flotta
- munkahelyteremtés és szakképzés
- arculat
- infrastruktúra.

A bizottsági javaslat külön fejezetben foglalkozik a szervezeti felépítés korszerűsítésével, négy választható megoldási lehetőséget bemutatva.

A következő fejezetekben részletesen foglalkozunk az öt javasolt cselekvéssel, valamint a szervezeti felépítéssel.

2.6 A cselekvési program az intézkedések széles spektrumát fogja át, amelyek érdekében magának az Európai Uniónak, valamint a tagállamoknak és a gazdasági szereplőknek⁽⁶⁾ is, szükség esetén egymással egyeztetve, konkrét erőfeszítéseket kell tenniük. Ennek a koherens és nyílt megközelítésnek célja, hogy hozzájáruljon a belvízi hajózás fejlesztéséhez, amely az európai közlekedési politika fenntartható fejlesztésének része.

3. Általános megjegyzések

3.1 A különböző szállítási módok, valamint a különböző országok esetében egyenlő feltételek megteremtése és biztosítása szükséges feltétele a jól működő belső piacnak, ahol a belvízi hajózás liberalizált, és elegendő verseny létezik.

3.2 A belvízi szállítás előmozdítása a kiegyensúlyozottabb szállítási piac megteremtése egyik módjának tekinthető. E szállítási mód lehetőségeinek teljes kihasználásához meg kell szüntetni számos akadályt, amely jelenleg a szektor fejlődésének útjában áll. Ilyen akadályok különösen az infrastruktúra és a transzeurópai hálózatok fejlesztése terén találhatók. További gátat jelent a belvízi hajózási szektorban a jogi és intézményi harmonizáció és egységesítés hiánya.

⁽⁵⁾ HL C 185., 2006.8.8.

⁽⁶⁾ A „gazdasági szereplők” kifejezést ebben a véleményben többek között a munkaadókra, a munkavállalókra és az önálló munkavállalókra használjuk összefoglalóan.

3.3 Az Európai Bizottság a szóban forgó javaslattal felismerte, hogy a belvízi hajózást fejleszteni kell, ezért integrált cselekvési programot dolgozott ki, amely az e közlekedési mód piaci lehetőségeinek optimális kihasználásához és vonzóbbá tételéhez szükséges konkrét intézkedésekre összpontosít. Az EGSZB üdvözli a javaslatot, mivel kedvező hozzájárulást jelent a közlekedési problémák megoldásához és a belvízi hajózás megfelelő helyzetbe hozásához.

3.4 Az EGSZB csalódottan állapítja meg, hogy szociális politikával kapcsolatos cselekvéseket a dokumentum nem javasol. Az EGSZB 2005-ös saját kezdeményezésű véleményében konkrét ajánlásokat tett ebben a tárgyban. Nyomatékosan kéri e hiányosság megszüntetését az említett saját kezdeményezésű véleményben megadott módon.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Piacok

4.1.1 A belvízi hajózás szektorában tevékenykedő vállalkozások elősegítéséhez kedvező feltételeket és megfelelő körülményeket kell teremteni, hogy jól működhessen a szektor, és biztosítva legyenek a többi szállítási ággal egyenlő feltételek gazdasági, környezeti és szociális téren. Következésképpen az illetékes hatóságok és a vonatkozó politikai intézkedések jobb koordinálása révén ésszerűsíteni kell a szükséges formalitásokat.

4.1.2 Ahhoz, hogy a piac vonzóbbá váljon az új piaci szereplők számára, a meglévő vállalkozások pedig esélyt kapjanak a növekedésre, ösztönözni kell az adóügyi szempontból vonzóvá tett (újra)beruházásokat, mindenekelőtt azokat a cselekvéseket és eszközöket, amelyeket az állami támogatásra és a kutatási-technológiafejlesztési programokra vonatkozó, kifejezetten a belvízi hajózásra irányuló iránymutatások javasolnak. Éppen a magas beruházási költségek jelenthetnek ugyanis akadályt a szektor bővülése és megújulása számára.

4.1.3 Az európai belvízi szállítás jogi keretét nagy vonalakban a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) dolgozta ki. Az adminisztratív és szabályozási keret javítása céljából a Rajna és a Duna hajózási bizottságai, különösen a CCNR, már tettek erőfeszítéseket a személyzetet, a hajókat, a kapitányok képzését és a felelősségvállalást illető jogszabályok harmonizálása érdekében. Ezért a két hajózási bizottságnak mint fontos szereplőnek is helyet kell kapnia a közleményben az eszközök táblázatában (?).

4.1.4 Ebben az összefüggésben utalunk az Európai Bizottságnak a tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelősségéről

(?) Gondoljunk csak az EGSZB-nek a szociális politikáról szóló saját kezdeményezésű véleményében megfogalmazott felhívására a két hajózási bizottsággal való megfelelő konzultációkkal kapcsolatosan.

szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre tett javaslatára (COM (2005) 592). Az Európai Bizottság a javaslat révén ugyanazt a felelősségvállalási rendszert kívánja bevezetni a tengeri és a belvízi hajózás esetében.

4.1.5 A két szállítási mód között azonban olyan különbségek állnak fenn, hogy speciális helyzetüket tekintve különböző szabályozás szükséges. Annak érdekében, hogy a belvízi szállításban a globális felelősségvállalási korlátok – amelyeket jelenleg egy nemzetközi egyezmény szabályoz (?) – magasabb határokhoz igazodjanak, a két hajózási bizottság vezetésével éppen tárgyalások folynak az egyezmény módosításáról. A módosítások célja az is, hogy az egyezmény nemcsak a Rajna menti országokban, hanem a belvízi szállítás által érintett többi európai országban is bevezethető legyen.

4.1.6 Az EGSZB ezért „A belvízi hajózás páneurópai szabályozása” tárgyában kidolgozott saját kezdeményezésű véleményére hivatkozva e tárgyalássorozat folytatását ajánlja.

4.2 Flotta

4.2.1 A belvízi hajók élettartama általában hosszú, ezért a flották korszerűsítését és innovációját támogatni kell olyan programokkal, amelyek elősegítik az új műszaki szabványok alkalmazásának a bevezetését, és amelyek az állami támogatások útmutatásain alapulnak. Kifejezetten a belvízi hajózás céljaira kidolgozott KTF- és támogatási programokat kell biztosítani az ágazat legfontosabb innovációs szükségleteinek a kielégítéséhez és az új környezetvédelmi, személyi biztonsági és hajózásbiztonsági szabványok alkalmazásának a bevezetéséhez.

4.2.2 A belvízi hajózás olyan szállítási mód, amely a növekvő szállítási piacon ellensúlyozhatja a közúti szállítás túlerhelyességét, valamint biztonságos és környezetbarát mivoltával hozzájárulhat a szállítási probléma fenntartható megoldásához. A kibocsátási szabványoknak, az üzemanyag minőségének, a zajvédelemnek és a hajókról származó hulladékok kezelésének mindig nagy figyelmet szenteltek az ágazatban. A kibocsátásoknak a következő évtizedben is folytatandó további csökkentését célzó új módszerek megvitatása a hajóüzemeltetők, a motorgyártók és a szakhatóságok között folyamatban van. A belvízi hajózás a többi közlekedési módhoz viszonyítva pozitív eredményeket tud felmutatni a környezetvédelmi teljesítmények tekintetében, és ezt a helyzetét meg kívánja tartani. Az ágazat környezetbarát arculatának megőrzése érdekében elkötelezett az alacsony kibocsátásra törekvő szemlélet iránt, és szorgalmazni kell, hogy haladjon tovább ezen az úton.

(?) A belvízi hajózásban a felelősség korlátozásáról szóló strasbourgi egyezmény (CLNI).

4.2.3 A belvízi hajózás előnyei a belvízi szállításra jellemző átfogó szemléletből és előnyökből tevődnek össze a forgalmi torlódások, az infrastruktúra használata és karbantartása, balesetek és egyéb vonatkozó elemek tekintetében. A modális eltolódás a belvízi hajózás irányába ezért nemcsak a közlekedési lánc környezetvédelmi teljesítményeinek a javulásához járul hozzá, hanem általánosságban a közlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez is.

4.2.4 A belvízi hajózás fontos szerepet játszik az intermodális közlekedési láncban. A közúti közlekedéssel szemben alkalmazható alternatív módszerként az intermodális szemlélet megérdemli a teljes támogatást. Mivel ezeket a szemléleteket már az elmúlt években kidolgozták a konténerforgalom területén, további intézkedések megtételével kell biztosítani az egyebek között a belvízi hajózást is érintő intermodális közlekedési módok lehetőségeinek teljes mértékű kihasználását.

4.2.5 Konkrét megfogalmazásban a berakodó és kirakodó központokat a folyók mellé kell telepíteni. A meglévő és az új kikötőket intermodális kikötőkkel kell fejleszteni. A kikötői infrastruktúra hatékonysága és a kitűnő megközelítési feltételek, többek között megfelelő hidmagasság biztosítása a folyók és csatornák fölött, nagymértékben meghatározzák az intermodalitás hatékonyságát.

4.3 Munkahelyteremtés és szakképzés

4.3.1 A belvízi hajózás fokozottan szakismeretet igénylő ágazat. Mind a hajózási és technológiai területeken, mind a biztonság, az információs és kommunikációs technológiák (IKT), mind pedig a logisztikai ismeretek területein egyre növekvő szakismereteket követel meg. A képzést a korszerű igényekhez kell illeszteni egy jövőorientációjú szakma megvalósítása és bátorítása érdekében. A tengeri szállításban alkalmazott szabványokkal összehasonlítható oktatási és képzési szabványok hozzájárulhatnak a szakmai szint további emeléséhez, különösen a veszélyes áruk szállítása területén. A felvételi, oktatási és képzési programokat úgy kell kidolgozni, hogy azok vonzóvá tegyék az ágazatot a fiatalok számára, és őrizzék meg a szükséges szakismeretet.

4.3.2 Konstruktív, európai szintű szociális párbeszéd keretében ki kell dolgozni egy olyan stratégiát, amely vonzóvá teszi az ágazatban történő munkavállalást, segít megtalálni az ágazatban elhelyezkedni kívánó munkavállalókat, és minden tagállamban hasonló szociális és munkakörülményeket teremti.

4.3.3 Amint már említettük, nagyrészt a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) dolgozta ki az európai belvízi szállítás jogi keretét. A CCNR és a Duna Bizottság a személyzeti követelményekkel és hajóparancsnoki oklevelekkel kapcsolatos harmonizációval is foglalkozik. A két hajózási bizottságnak az

Európai Bizottsággal együtt folytatnia kell az egységesítést ezen a területen.

4.3.4 A nemzeti szociális jogszabályok alkalmazását szigorúbban kellene ellenőrizni. Az Európai Bizottságnak ösztönöznie kellene a tagállamok ellenőrző hatóságai közötti koordinációt. Ezen a területen különös hangsúlyt kell fektetni a turisztikai célú hajózásra.

4.3.5 Az EGSZB – utalva a „Szociális politika a belvízi hajózás európai szabályozásának keretében” tárgyában kidolgozott saját kezdeményezésű véleményére – úgy véli, az Európai Bizottság képes ösztönzést adni a széles értelemben vett szociális politikának, építve a CCNR és a Duna Bizottság hosszú hagyományára, tapasztalataira és hozzáértésére is, ezek ugyanis mindig figyelmet fordítottak a szociális politikára.

4.4 Arculat

4.4.1 A belvízi hajózás megbízható, biztonságos, környezetbarát és olcsó közlekedési mód. Az ellentétes irányba mutató tradicionális gondolkodásmódok megváltoztatása érdekében támogatni kell annak tudatosítását és népszerűsítését, milyen tényleges potenciállal rendelkezik az ágazat a minőséget és a megbízhatóságot illetően.

4.4.2 Az ágazaton belüli fejlődési irányok és fejlemények figyelemmel kísérésével és az eredményeknek a fő szereplők rendelkezésére bocsátásával a már bevezetett piacfigyelő rendszer meghatározó szerepet játszhat. A két hajózási bizottság és a gazdasági szereplők támogatásával az Európai Bizottságnak kell rendelkezésre bocsátania a szükséges információkat.

4.4.3 Másrészt a promóciós központok létrehozása és támogatása tekinthető az ágazat számára lényeges ágazati információkat terjesztő eszköznek is, amelynek – ahhoz, hogy sikeres lehessen – ezeket az ágazati lehetőségeket a szakmai szervezetek irányítása és felügyelete mellett kell értelmeznie.

4.5 Infrastruktúra

4.5.1 A Duna menti országokat sújtó legutóbbi áradások újra felélesztik az ökológiai szempontból is átgondolt infrastruktúrális intézkedésekről szóló vitát. A német kormány megbízásából az Elba 2003-as áradása után készített jelentés arról tanúskodik, hogy a belvízi hajózás semmilyen tekintetben nem járult hozzá az adott helyzet kialakulásához, ezért nem hibáztatható az áradásokért és következményeikért.

4.5.2 A teher- és személyforgalom működőképességének biztosításához kitűnő infrastruktúra szükséges. A vízi utak megfelelő kezelése, a jelentősebb akadályok felszámolása és a hiányzó kapcsolatok megvalósítása elengedhetetlen. Ennek során a régi infrastruktúra újjáélesztését is meg kell fontolni.

4.5.3 A transeurópai közlekedési hálózatot az európai versenyképességről és foglalkoztatásról szóló átdolgozott liszaboni stratégia egyik kulcsfontosságú elemévé nyilvánították. A 30 elsőbbséget élvező közlekedési tengely közül azonban csak kettő érinti a belvízi közlekedést, méghozzá a 18. számú, Rajna/Maas-Majna-Duna és a 30. számú, Szajna-Schelde belvízi útvonal.

4.5.4 A 2007–2013 közötti időszakra szóló költségvetés megállapításával az Európai Bizottság által a TEN-T projektek számára javasolt költségvetési keret jelentősen csökkent. Annak érdekében, hogy az említett belvízi hajózási projektek tervezett társfinanszírozása ne kerüljön veszélybe, az EGSZB felszólítja az Európai Unió érintett tagállamait, hogy haladéktalanul fogjanak hozzá a TEN-T-ben meghatározott tevékenységekhez.

4.5.5 Az Európai Bizottságot ugyanakkor arra szólítja fel, hogy a vasúti projektek mintájára mindkét belvízi projekt esetében nevezzen ki egy koordinátort, aki koordináló és ösztönző szerepet tölthetne be.

4.5.6 Az EGSZB kivárja az Európai Bizottság által beharangozott, az infrastrukturális költségek elszámolásával kapcsolatos eljárást.

4.6 A szervezeti felépítés korszerűsítése

4.6.1 Az EFIN-jelentés (*European Framework for Inland Navigation*) keretében „Az európai belvízi hajózás új intézményi keretei” címmel elkészített, valamint az Európai Bizottság megbízásából készült PINE-jelentés (*Prospects of Inland Navigation in an Enlarged Europe*) keretében végrehajtott közelmúltbeli, a belvízi hajózást elemző vizsgálat egyik fontos következtetése, hogy a belvízi szállítás politikai szinten más ágazatokkal összehasonlítva nem részesül megfelelő figyelemben, és stratégiai politikai kezelése nem kielégítő. Ezért az EGSZB nemrég saját kezdeményezésű véleményt dolgozott ki az európai belvízi szállítás intézményi keretéről. A rövidség kedvéért ezúton csak felhívjuk a figyelmet erre a véleményre.

Brüsszel, 2006. szeptember 14.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Anne-Marie SIGMUND

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: A szélessávú szakadék áthidalása”

COM(2006) 129 final

(2006/C 318/36)

2006. április 5-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. szeptember 4-én elfogadta. (Előadó: Thomas McDonogh.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. szeptember 13–14-én tartott 429. plenáris ülésén (a 2006. szeptember 13-i ülésnapon) 193 szavazattal 1 ellenében, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Bevezetés

1.1 Az EGSZB örömet fejez ki amiatt, hogy az Európai Unió fejlettebb és kevésbé fejlett térségei közötti növekvő mértékű digitális megosztottság sürgető problémájával közösen foglalkozik az információs társadalomért és a médiáért felelős biztos, a versenypolitikai biztos, a regionális politikáért felelős biztos és a mezőgazdasági és vidékfejlesztési biztos.

1.2 Az Európai Bizottság közleménye – a COM(2006) 129 „A szélessávú szakadék áthidalása” – azonban híján van a kellő

szándéknak, és nem tartalmaz elegendő konkrét javaslatot ahhoz, hogy úgy tűnjön, komolyan eltökéltek a szélessávú szakadék áthidalásával kapcsolatban.

1.3 A digitális szakadékkal kapcsolatos fórumról (DDF) készült jelentés⁽¹⁾ megvizsgálta az Európában kialakult területi

⁽¹⁾ A digitális szakadékkal kapcsolatos fórumról készült jelentés: Szélessávú hozzáférés és a közvélemény támogatása az alacsony szinten kiszolgált területeken, Brüsszel, 2005. július 15.