

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

KOM(2011) 144 v konečném znění

(2012/C 24/32)

Zpravodaj: **pan COULON**

Spoluzpravodaj: **pan BACK**

Dne 28. března 2011 se Rada, v souladu s článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

bílé knihy Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

KOM(2011) 144 v konečném znění.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 7. října 2011.

Na 475. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 26. a 27. října 2011 (jednání dne 26. října), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 170 hlasy pro, 3 hlasy byly proti a 8 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) celkově vítá bílou knihu nazvanou Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (dále jen „plán“). Strategie uvedená v tomto plánu je do velké míry v souladu s tím, co Výbor vyzdvihl v dřívějších stanoviscích. Rád by však vyjádřil určité výhrady k několika oblastem.

1.2 EHSV uznává, že navržený cíl snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 60 % je i přes to, že jeho dosažení bude náročné, v souladu s celkovou politikou EU v oblasti klimatu a že nastavuje rozumnou rovnováhu mezi potřebou rychle snížit objem skleníkových plynů a dobou potřebnou k optimalizaci energetické účinnosti v jednotném evropském dopravním prostoru a k vývoji nových, udržitelných paliv a pohonných systémů za účelem snížení závislosti na fosilních palivech.

1.3 EHSV pozoruje značný nesoulad mezi cíli, způsoby jejich dosažení a potřebným financováním. EHSV doporučuje lépe na sebe navázat strategická opatření uvedená v plánu (do roku 2050) a praktičtější, bezodkladná opatření (do roku 2020 a 2030).

1.4 Jak je správně uvedeno v plánu, bude k tomu, aby alternativní druhy zaujímaly větší část trhu, zapotřebí velkých investic do infrastruktury. Dokument se však zabývá hlavně

financováním budoucí základní sítě TEN-T a popisuje řadu možných způsobů, jak získat alespoň část potřebných finančních prostředků. Zpoplatnění a soukromé financování nejsou řešení, která lze uskutečnit všude. Tyto poznámky se týkají rovněž infrastruktury obecně, včetně stále potřebné silniční infrastruktury a údržby silnic. EHSV doporučuje, aby ve víceletém finančním rámci na období po roce 2013 byly na dopravní infrastrukturu vyčleněny dostatečné finanční prostředky. Budoucí projekty vyžadují lepší koordinaci mezi členskými státy a institucemi EU v oblasti kritérií plánování a stanovování priorit a musí rovněž zahrnovat modernizaci stávající infrastruktury.

1.5 EHSV podporuje vypracování strategie na podporu účinné a skutečně udržitelné evropské dopravy, v níž by se vzaly v úvahu hospodářské, environmentální a také společenské výzvy. Vývoj ve všech druzích dopravy musí více zohlednit sociální dialog a posílit ho. EHSV bere na vědomí, že plán odkazuje na „minimální povinnosti služby“. Tato otázka je však předmětem kolektivního vyjednávání v každém státě EU. EHSV sdílí názor Komise, že sociální dialog má zásadní význam pro předcházení sociálním konfliktům, a plně respektuje právo pracovníků na kolektivní vyjednávání, které mají podle článku 151 Smlouvy o fungování Evropské unie.

1.6 Kromě důrazu na potřebu vytvořit příznivé podmínky pro kvalitní pracovní místa v dopravě je důležité navrhnout opatření na posílení odborné přípravy a pomoci tržním subjektům v jejich náborovém úsilí. Obecněji řečeno je sociální rozměr plánu slabý.

1.7 Plán je dosti pesimistický, co se týče možností dekarbonizovat silniční nákladní dopravu. Měla by se v něm kromě podpory vývoje nových pohonných systémů a paliv možná zvážit ještě větší podpora opatření schopných optimalizovat její využití a snížit provoz za současného zachování celkové kapacity, jakými jsou např. opatření v oblasti elektronické podpory nákladní dopravy (e-freight), lepší logistika, lepší vozidla a rozvoj „zelených koridorů“.

1.8 Ačkoliv se plán zakládá na zásadě kombinace druhů dopravy (jednom z aspektů komodalit), navrhuje také konkrétní cíle pro přechod od nákladní silniční dopravy k jiným druhům dopravy (tj. 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %). Takto navrhovaný uniformní přístup postrádá odpovídající vědecký základ, přičemž ani bílá kniha, ani posouzení dopadu nevysvětluje, jak byla tato prahová vzdálenost stanovena.

1.9 V plánu se doporučuje dále rozvíjet politiku liberalizace, zejména v oblasti železniční dopravy. Členové EHSV žádají, aby byly v první řadě uváženy zhodnoceny reformy provedené v jednotlivých členských státech, zejména způsoby oddělení správy infrastruktury od poskytování služeb a jejich dopad na vyšší využívání osobní a nákladní železniční dopravy, bezpečnost, zaměstnanost, kvalitu služeb, výrobní náklady a jejich úměrná výše co se týče výdajů, které mají cestující.

1.10 V plánu navrhuje se zavést povinnost zadávat veřejné zakázky na poskytování služeb prostřednictvím konkurenčních nabídkových řízení. EHSV očekává, že Evropská komise vypracuje před předložením návrhů v této oblasti a nejpozději půl roku od 3. prosince 2014 zprávu o provádění nařízení (ES) č. 1370/2007, jak je stanoveno v jeho článku 8.2.

1.11 Výbor zdůrazňuje velkou výzvu, již pro udržitelnou dopravní politiku představuje veřejná městská doprava. Je naprosto nezbytné rozvinout veřejnou městskou dopravu, která bude účinná, bezpečná, cenově dostupná a bude konkurovat individuální dopravě. Má to o to vyšší význam vzhledem k jasným pozitivním dopadům na emise, hluk a přetížení. Výbor se tedy zasazuje o to, aby Evropská unie – aniž by ohrozila zásadu subsidiarity – stanovila členským státům cíle v oblasti rozvoje veřejné městské dopravy a využila k jejímu rozvoji a k její modernizaci strukturální fondy a Fond soudržnosti a zvýšila funkčnost střediska pro sledování městské mobility.

1.12 V neposlední řadě zmiňuje plán městskou nákladní dopravu, ale pouze okrajově a s malým důrazem. Bylo by bývalo vhodné prošetřit náležitost a možnost zavedení společného postupu v této oblasti a navržení odpovídající legislativy, vzhledem k tomu, že poslední úsek distribuce, jenž se nachází ve městech, je důležitý pro volný pohyb zboží na vnitřním trhu a rovněž pro podporu volby udržitelných druhů dopravy.

2. Úvod

2.1 Účelem bílých knih z let 1992 a 2001 bylo především učinit dopravu udržitelnější, a to například prostřednictvím přechodu od silniční dopravy k ekologičtějším druhům dopravy, např. k námořní, vnitrozemské vodní nebo železniční dopravě, prosazováním ekologických řešení, zajištěním toho, aby sektor dopravy platil skutečné náklady, které společnosti způsobuje, a to prostřednictvím internalizace vnějších nákladů, ale také snahou o snížení potřeby využívat dopravu pomocí účinného plánování.

2.2 Časem – a zejména v přezkumu bílé knihy Evropské komise z roku 2001 v polovině období, který proběhl v roce 2006, – se důraz přesunul spíše na komodalitu, účinné multimodální dopravní řetězce a potřebu uzpůsobených podpůrných infrastruktur a systémů, jakožto prostředků snížení ekologické stopy dopravy.

2.3 Tento plán se od předešlých bílých knih odlišuje jednak svým dosahem – pojímá totiž časový horizont v délce více než čtyř desetiletí sahající až do roku 2050 s tím, že některé cíle jsou stanoveny na roky 2020 a 2030, čili na kratší období –, jednak tím, že se v něm jasně prohlašuje, že není žádoucí brzdit mobilitu. Plán nicméně vytyčuje ambiciózní cíle v oblasti udržitelnosti, zejména pokud jde o energetickou účinnost, snížení závislosti na ropě, snížení emisí skleníkových plynů a technologický rozvoj.

3. Obecné připomínky

3.1 EHSV vítá plán, jenž se zdá být cenným přínosem k rozvoji účinného a udržitelného dopravního systému v Evropě. Strategie uvedená v tomto plánu je do velké míry v souladu s tím, co Výbor vyzdvihl ve svých dřívějších stanoviscích.

3.2 Je politováníhodné, že seznam navržených opatření obsahuje velmi málo lhůt. Některé by bylo možné vyvodit, pokud porovnáme tento seznam se seznamem deseti cílů uvedených v části 2.5 plánu, ale byla by to pouhá spekulace. Plán fakticky dobře neprovazuje strategická opatření (do roku 2050) s taktickými opatřeními (která je možná přijmout okamžitě). Plán by měl zejména vytyčit přesnější program činnosti na období 2013–2020.

3.3 EHSV uznává zásadní úlohu dopravy jako faktoru konkurenceschopnosti a prosperity, nutnost vytvořit integrovaný evropský dopravní systém a potřebu zlepšit rozměr udržitelnosti a podporovat druhy dopravy s nízkými emisemi uhlíku, energetickou účinnost a účinnost zdrojů, jistotu a nezávislost dodávek a snížení přetížení. EHSV schvaluje důraz kladený na optimální multimodální logistické řetězce a účinnější využívání dopravní infrastruktury. Podporuje také záměr plánu využívat vyšší podíl tržně řízených opatření, než uváděly předchozí verze bílé knihy.

3.4 EHSV ve svých dřívějších stanoviscích rovněž žádal o přesné a konkrétní zásahy, jež by umožnily dosáhnout kýžených cílů. Plán lze z hlediska některých bodů považovat za velmi pokrokový, počínaje obecným prohlášením v odstavci 13, v němž se uvádí, že dosavadní přístup nepovede k uspokojivým výsledkům v oblasti závislosti na ropě, emisí CO₂, přístupnosti ani sociálních nákladů nehod a hluku.

3.5 Většina plánovaných iniciativ je určena na vytvoření komodálního dopravního prostoru v rámci jednotného evropského dopravního prostoru. EHSV oceňuje důraz, jenž je kladen na komodalitu. Zdůrazňuje, že komodální přístup, na němž se plán zakládá, znamená optimalizaci všech jednotlivých druhů dopravy i jejich interakce. K některým plánovaným opatřením je však třeba vyjádřit několik připomínek.

3.6 V plánu jsou stanoveny velmi ambiciózní cíle v oblasti ekologizace dopravního systému, způsoby jejich dosažení a náklady s ním spojené však nejsou realistické. EHSV je znepokojen nesouladem mezi cíli, způsoby jejich dosažení a potřebným financováním.

3.7 Dlouhodobý cíl 60 % snížení emisí CO₂ z dopravy do roku 2050 je velmi ambiciózní a může se stát klíčovým prvkem technického vývoje a vývoje dopravní politiky, pokud bude v předvídatelné budoucnosti zachován.

3.8 EHSV uznává, že cíl týkající se emisí je v souladu s obecným postojem EU k ochraně klimatu a že umožňuje zajistit rovnováhu mezi potřebou rychle snížit emise skleníkových plynů a možností velmi rychle začít používat alternativní paliva pro významnou činnost, již doprava vykonává v hospodářství Unie. Výbor doporučuje, aby byl tento dlouhodobý cíl plánu doplněn specifitějšími, měřitelnými střednědobými cíli v oblasti snižování závislosti na ropě, hluku a znečištění ovzduší.

3.9 EHSV bere na vědomí jasné a důležité prohlášení uvedené v odstavci 18 plánu: „Omezení mobility není řešením.“ Domnívá se, že je důležité, aby toto tvrzení nebylo vykládáno tak, že je v rozporu s opatřeními určenými ke zlepšení energetické účinnosti dopravy a ke snížení emisí z dopravy, např. prostřednictvím optimalizace nákladů, lepší logistiky k dosažení vyššího vytížení, propagace možností veřejné dopravy atp. Tato opatření jsou v plánu vyjmenována a obecně vítána. Pobízí ke změně chování a spotřeby. Vytvoření rovnováhy mezi dosažením emisních cílů stanovených v plánu a pokračováním v naplňování potřeb společnosti EU v oblasti mobility bude zajisté velmi náročné. Proto EHSV považuje tvrzení uvedené v odstavci 18 za důležité.

3.10 Co se týče silniční nákladní dopravy, EHSV podporuje potřebu účinně využívat dostupné zdroje pomocí koordinace menších úsilí a vytvoření zelených multimodálních nákladních koridorů prostřednictvím spolupráce mezi veřejnými a soukromými subjekty. EHSV však poznamenává, že ambiciózní cíl dekarbonizace (– 60 % CO₂) bude možná vyžadovat širší a směřující škálu opatření.

3.11 V plánu je zohledněna potřeba posílit konkurenceschopnost alternativních druhů dopravy k silniční dopravě. Výbor podporuje tento cíl, pokud při jeho realizaci bude podporován růst objemu a kvality železniční dopravy, vnitrozemské vodní dopravy a námořní dopravy na krátké vzdálenosti a účinné intermodální služby a pokud se nebude bránit rozvoji účinných a udržitelných silničních služeb v EU.

3.12 Evropská komise a členské státy by kromě aktivní propagace alternativních druhů dopravy měly rovněž vyvinout veškeré úsilí o zvýšení udržitelnosti silniční dopravy, a to jak z ekonomického a ekologického hlediska, tak z hlediska sociálního. EHSV vyjadřuje obavy v souvislosti s napětím, jež vzniklo v důsledku rozdílné úrovně sociální ochrany a mezd na trhu silniční dopravy. Výbor zdůrazňuje význam sociálního dialogu v tomto odvětví a účinného provádění opatření pro dohled, která jsou stanovena v balíčku týkajícímu se silniční dopravy, jenž má vstoupit v platnost 4. prosince 2011. EHSV žádá Komisi, aby důsledně sledovala provádění tohoto balíčku členskými státy, a Komisi a členské státy, aby vyčlenily potřebné zdroje na výkon a kontrolu acquis v oblasti silniční dopravy. EU by taktéž měla přijmout opatření na zajištění spravedlivé hospodářské soutěže, důstojných pracovních podmínek a vyšší bezpečnosti silničního provozu, včetně opatření týkajících se přístupu provozovatelů silniční přepravy ze třetích zemí na vnitřní trh dopravy a možných rizik narušení trhu.

3.13 Jak je správně uvedeno v plánu, bude k tomu, aby alternativní druhy zaujímaly větší část trhu, zapotřebí velkých investic do infrastruktury, a to včetně investic do infrastruktury silniční dopravy. Neuvádí se v něm však jasně, jak by se tyto investice mohly financovat. Obecně rozšířené využívání soukromých investic a zpoplatňování infrastruktury nelze považovat za všelék. Výbor se v řadě předchozích stanovisek vyslovil pro internalizaci vnějších nákladů v sektoru dopravy. Výbor souhlasí s tím, že podle zásady „znečišťovatel platí“ mají ekonomické nástroje odrážet skutečné náklady společnosti na dopravu, aby se fungování trhu nastavilo udržitelným směrem. Z tohoto hlediska by příjmy z těchto dodatečných poplatků měly být vyhrazeny na rozvoj udržitelné dopravy a na optimalizaci celého dopravního systému, aby se dosáhlo skutečně udržitelné politiky mobility. Měly by být rovněž odděleny od poplatků, které jsou určeny k účelu financování, jež je v souladu se zásadou „uživatel platí“.

3.14 Co se týče internalizace vnějších nákladů, EHSV zdůrazňuje, že se musí použít u všech druhů dopravy ⁽¹⁾. V jednom z nedávných stanovisek EHSV usoudil, že EU musí postupně nahrazovat stávající daně v dopravě účinnějšími tržními nástroji, aby se vnější náklady zahrnuly do systému tvorby cen.

3.15 EHSV má značné pochyby ohledně vhodnosti zavést konkrétní cíl pro specifický přechod od jednoho druhu dopravy k jiným druhům dopravy (tj. že 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %). Takto navrhovaný uniformní přístup postrádá odpovídající vědecký základ, přičemž ani bílá kniha, ani posouzení dopadu nevysvětluje, jak byla tato prahová vzdálenost stanovena. Kromě toho by případné uskutečnění této vize velmi zatížilo četné okrajové členské státy a podkopalo zásady regionální soudržnosti. EHSV vyzývá Komisi, aby toto téma pozorně sledovala a poskytla všechna potřebná vysvětlení. Nicméně EHSV rovněž poznamenává, že okolo 85 % objemu nákladu se v EU přepravuje na krátké vzdálenosti do 150 km, u nichž se v nadcházejících desetiletích pravděpodobně nenajde žádná skutečná alternativa.

3.16 To platí rovněž pro cíl přeorientovat osobní dopravu na střední vzdálenosti ve velké míře na železnici. Vhodnou volbou se zdá být rozvoj veřejné autobusové dopravy, která však v plánu není zohledněna.

4. Konkrétní připomínky

4.1 EHSV podporuje program transevropských dopravních sítí. Připomíná však, že rozšířená Evropa má větší potřeby v oblasti dopravní infrastruktury a že je třeba uvažovat o způsobech přizpůsobení stávající politiky a nástrojů pro její provádění budoucím výzvám ⁽²⁾.

4.2 EHSV podporuje vytvoření jednotného evropského nebe, které je základním faktorem zajištění konkurenceschopnosti evropské letectví na světovém trhu. Výbor vyzývá všechny zainteresované strany z letecké dopravy, aby se důrazněji zavázaly k zajištění plného a rychlého provádění ambiciózních cílů EU v oblasti bezpečnosti, nákladové účinnosti, kapacity a udržitelnosti tohoto odvětví.

⁽¹⁾ Stanovisko EHSV k tématu Internalizace vnějších nákladů, Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 80.

⁽²⁾ Stanovisko EHSV k tématu Udržitelný rozvoj dopravní politiky EU a plánování TEN-T, Úř. věst. C 248, 25.8.2011, s. 31.

4.3 EHSV připomíná, že vytvoření jednotného evropského železničního prostoru je nezbytné pro udržitelné konkurování ostatním druhům dopravy. EHSV zdůrazňuje, že je třeba vytvořit co nejrovnější tržní a finanční podmínky mezi všemi duhy dopravy ⁽³⁾.

4.4 EHSV připomíná, že vytvoření jednotného evropského železničního prostoru z velké části závisí na pokroku v oblasti technické interoperability ⁽³⁾.

4.5 V plánu se doporučuje dále rozvíjet politiku liberalizace v oblasti železniční dopravy. EHSV žádá, aby předtím, než budou uskutečněny další kroky v tomto směru, včetně strukturálního oddělení služeb a infrastruktury, byl vyváženě zhodnocen jejich dopad na konkurenceschopnost železniční dopravy, kvalitu služeb, zaměstnanost a výrobní náklady, aby se řádně zohlednil fakt, že se zkušenosti členských států s různými reformami do velké míry liší.

4.6 EHSV připomíná, že je třeba najít nové zdroje financování železniční infrastruktury vycházející z objektivní a komparativní analýzy nákladů/přínosů. Odkazuje v této souvislosti na své nedávné stanovisko k tématu Jednotný evropský železniční prostor, v němž navrhl posoudit investiční pobídky v rámci návrhu č. 15 „zvážit pobídky k vytvoření soukromých obligací pro financování evropských projektů“ a návrhu č. 16 „prozkoumat, jakými opatřeními by se mohly vytvořit pobídky pro mobilizaci soukromých – zejména dlouhodobých – investic pro aktivnější příspěvek k realizaci cílů strategie Evropa 2020“ sdělení Na cestě k Aktu o jednotném trhu. EHSV by podpořil případné založení jediného fondu „doprava“, pokud by byl neutrální a vyvážený vzhledem k různým druhům dopravy ⁽³⁾.

4.7 V plánu navrhuje se zavést povinnost zadávat veřejné zakázky na poskytování služeb prostřednictvím konkurenčních nabídkových řízení. EHSV očekává, že Evropská komise vypracuje před předložením návrhů v této oblasti a nejpozději půl roku od 3. prosince 2014 zprávu o provádění nařízení (ES) č. 1370/2007, jak je stanoveno v jeho článku 8.2.

4.8 EHSV zdůrazňuje, že evropská lodní doprava je na čelním místě ve světě a poskytuje celou řadu služeb v oblasti námořní dopravy. Globální charakter lodní dopravy je třeba vzít v úvahu ve všech směrech, jako je volný přístup na trh, konkurenční postavení lodní dopravy EU, bezpečnost, životní prostředí a trhy práce.

⁽³⁾ Stanovisko EHSV k tématu Jednotný evropský železniční prostor, Úř. věst. C 132, 3.5.2011, s. 99.

4.9 EHSV připomíná výzvu, aby členské státy EU v zájmu rovných podmínek na mezinárodní úrovni ratifikovaly úmluvu Mezinárodní organizace práce o práci na moři, aniž by byly dotčeny přísnější normy, které mohou v EU existovat. Legislativa EU by měla být v plném souladu s mezinárodní legislativou, zejména s úmluvou Mezinárodní organizace práce o práci na moři a úmluvou Mezinárodní námořní organizace o výcviku, kvalifikaci a strážní službě námořníků.

4.10 Cílem koncepce „modrého pásu“, tj. společného evropského námořního prostoru, který se v plánu podporuje, je snížení administrativní zátěže u celních režimů v námořní dopravě uvnitř EU. To je vítáno. Jelikož to však není spojeno se sociálními normami, EHSV očekává, že sociální normy v námořní dopravě budou podpořeny okamžitým zavedením a prosazováním úmluvy Mezinárodní organizace práce o práci na moři z roku 2006 v členských státech EU. Dále EHSV požaduje, aby Evropská komise zavedla opatření nutná k harmonizaci sociálních norem, pokud se jedná o dopravu uvnitř EU, přičemž je nutné mít na paměti také nezbytnost rovných podmínek na mezinárodní úrovni v této oblasti.

4.11 Měla by se řádně posoudit proveditelnost vytvoření rejstříku EU a vlajky EU pro námořní a vnitrozemskou lodní dopravu. Bylo by obtížné, ne-li neproveditelné propojit rejstřík EU s příznivým režimem poskytujícím výhody (např. snížení přístavních poplatků, nižší pojišťovací sazby nebo omezení kontrol). Mnoho záležitostí je totiž upraveno v mezinárodních dohodách mezi členskými státy EU, v nichž je obsažena doložka o „národním zacházení“. Vytvoření rejstříku EU by vyžadovalo společnou správu ekonomických záležitostí na úrovni EU, která v současné době neexistuje.

4.12 Podobně jako koncepce rejstříku EU je znovu se opakujícím tématem i myšlenka evropské pobřežní stráže. Tento návrh je záležitostí zejména členských států, neboť spadá do jejich výlučné pravomoci. Jelikož členské státy provádějí činnost spojenou s pobřežní stráží odlišně, jeví se vytvoření evropské pobřežní stráže v této fázi jako zbytečné či alespoň předčasné. Úsilí by se mělo spíše zaměřit na užší spolupráci mezi pobřežními strážemi členských států, zejména v otázkách nelegálního přistěhovalectví a nedovoleného obchodování s drogami. Tam, kde již taková spolupráce existuje, by se mělo pracovat na jejím posílení.

4.13 Co se týče snižování dopadu lodní dopravy na životní prostředí, je nutně potřeba inovovat. Mohlo by být opodstatněné, aby EU od roku 2015 přezkoumala specifická pravidla pro obsah síry v lodních palivách pro Baltské a Severní moře,

a prošetřila způsoby, jak čelit narušení hospodářské soutěže vzniklému v důsledku tohoto opatření a případným dopadům na přechod k jiným druhům dopravy.

4.14 V plánu se počítá s tím, že silniční infrastruktura bude financována prostřednictvím poplatků podle zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“. Z pohledu podniků je jistě zajímavé provozovat za takových podmínek silnice v těch částech Evropy, kde má tranzitní doprava vysokou hustotu, v členských státech, které mají okrajovou polohu, to však může být riskantnější. Podobně by i vysoké poplatky za využívání silnic ovlivnily zejména náklad pocházející z okrajových regionů nebo do nich směřující a hrozilo by narušení hospodářské soutěže, zejména mezi odvětvími, jež si konkurují na světovém trhu. Je vhodné zdůraznit, že infrastrukturu by měly normálně financovat členské státy nebo Evropská unie, že je však možné se od toho pravidla odchýlit, pokud podmínky soukromého financování budou přijatelné pro uživatele (včetně osob ekonomicky slabých a fyzicky znevýhodněných osob).

4.15 EHSV bere na vědomí vůli zavést liberálnější pravidla pro silniční kabotáž. Výbor samozřejmě souhlasí s tím, že stávající omezení vedou k nižšímu vytížení a vyššímu podílu jízdy bez nákladu, a nejsou tedy v souladu s obecnou politikou optimalizace využívání zdrojů uvedenou v plánu. Na druhé straně by však chtěl zdůraznit, že toto odvětví ještě zdaleka nedosáhlo takové úrovně harmonizace a takového provádění, která by byla potřebná k úplnému otevření trhu. Liberalizace kabotáže by mohla prohloubit problémy spojené s různými úrovněmi mezd a sociální ochrany. Tyto problémy by mohl pomoci vyřešit sociální dialog a adekvátní monitorování podle balíčku týkajícího se silniční dopravy, jenž má vstoupit v platnost 4. prosince 2011. Dále by se těmito problémy měla ve své činnosti zabývat stávající skupina na vysoké úrovni pro silniční dopravu, již Komise pověřila kontrolou fungování tohoto trhu. EHSV opět připomíná nutnost úplného provedení ustanovení směrnice o vysílání pracovníků, zejména v případě silniční kabotáže⁽⁴⁾.

4.16 Z hlediska usnadňování volného pohybu zboží a bezplatného poskytování mezinárodní přepravy příkládá EHSV velký význam náležitému a účinnému provádění evropského systému zpoplatňování silnic, v němž se zamezí znásobování palubních jednotek a smluv. EHSV je pro zřízení adekvátního jediného ústředního místa pro uživatele.

⁽⁴⁾ Stanovisko EHSV k tématu Dopad politik EU na pracovní příležitosti, potřeby odborné přípravy a pracovní podmínky pracovníků v dopravě (průzkumné stanovisko), Úř. věst. C 248, 25.8.2011, s. 22.

4.17 Bílá kniha stanovuje cíl snížit do roku 2020 počet smrtelných silničních nehod o polovinu a do roku 2050 o 100 %. Nedávno zveřejněné hlavní směry politiky bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 se však nezabývají komerční silniční dopravou. Výbor doporučuje, aby: 1) se Evropská komise zabývala všemi faktory, jež mají negativní dopad na bezpečnost silničního provozu, včetně únavy řidičů, 2) se sestavovaly jednotné a podrobné statistiky pokrývající širokou škálu aspektů silničních nehod, aby se řešily skutečné příčiny vysoké míry těchto nehod, a 3) se zajistila odpovídající podpora a investice do bezpečných, přístupných a cenově dostupných parkovacích ploch, odpočívadel a jejich vybavení pro profesionální řidiče, 4) bezpečnost silničního provozu byla prvořadým cílem všech budoucích právních aktů přijatých na evropské úrovni.

4.18 Výbor rovněž oceňuje, že je zohledněn celosvětový kontext, v němž doprava funguje, a že je například zdůrazněno to, že environmentální normy se musí pokud možno uplatňovat v celosvětovém měřítku.

4.19 Co se týče strategie výzkumu, inovace a zavádění jejich výsledků v oblasti evropské dopravy, jeví se cíle podporovat vývoj a zavádění pohonných systémů, které budou čistší a z hlediska spotřeby energie účinnější, a systémů podpory dopravních a logistických operací jako slibné.

4.20 EHSV vítá iniciativu na vypracování strategického plánu pro dopravní technologie, a to v úzké spolupráci s již existujícím strategickým plánem pro energetické technologie, s cílem zajistit rychlé využití výsledků výzkumu a podpořit již probíhající iniciativy, např. iniciativu na podporu ekologických vozidel a strategii 2010 pro rozvoj čistých vozidel.

4.21 Podpora technologického rozvoje a opatření zaměřených na ovlivňování přístupu k mobilitě a plánování nákladní dopravy jsou dva aspekty druhé části strategie navrhované Evropskou komisí. Navrhovaná opatření jsou v souladu s rozvojem volného trhu, a Výbor je tedy vítá.

4.22 Výbor zdůrazňuje, že opatření navržená k rozvoji nových vzorců chování v nákladní i osobní dopravě musí být slučitelná se skutečnou poptávkou po dopravě a v případě veřejné dopravy se sociální realitou. Například i přes potenciální užitečnost intermodálního systému jízdenek určeného cestujícím se Výbor domnívá, že by bylo efektivnější pokročit s moderní technikou platby jízdného prostřednictvím mobilních telefonů, která umožňuje využívat různé dopravní prostředky díky mobilním telefonům vybaveným kartami nebo čipy s technologií Near Field Communication (NFC). Měla by se zvážít okamžitá normalizace technologie NFC v Evropě, aby se umožnilo bezproblémově cestovat různými dopravními

prostředky a přes státní hranice. Bude nutné věnovat pozornost snižování nákladů na dopravu prostřednictvím nově přijatých opatření.

4.23 Co se týče nákladní dopravy hodnotí Výbor návrh jednotného přepravního dokladu v elektronické formě jako vhodný, pouze pokud přispěje ke snížení již tak nadměrného počtu smluvních tiskopisů.

4.24 Důraz kladený na potřebu vytvořit příznivé podmínky pro kvalitní pracovní místa je důležitým a kladným prvkem pro budoucí rozvoj dopravního průmyslu. Je tedy důležité navrhnout u všech druhů dopravy opatření na posílení odborné přípravy a pomoci tržním subjektům v jejich náborovém úsilí.

4.25 EHSV odkazuje na své nedávné stanovisko k tématu Sociální aspekty dopravní politiky EU, v němž doporučuje, aby byla přijata opatření, jež by k pracovním příležitostem v odvětví dopravy přilákala ženy a mladé pracovníky tím, že budou zvyšovat kvalitu zaměstnání ve všech druzích dopravy, zlepšovat pracovní podmínky, odbornou přípravu a celoživotní učení, kariérní růst, bezpečnost a ochranu zdraví a že tato opatření budou přispívat k zajištění lepší rovnováhy mezi pracovním a osobním životem ⁽⁵⁾.

4.26 EHSV rovněž doporučuje rozumněji a přísněji používat rámcová ustanovení o státní podpoře v námořní dopravě a zejména prošetřit možnost posílit vazbu mezi poskytováním veřejných dotací nebo osvobození od daní a zárukami souvisejícími se zaměstnaností a závazky v oblasti odborné přípravy.

4.27 EHSV rovněž podporuje potřebu zřídit v oblasti dopravy středisko pro sledování sociálních otázek, zaměstnanosti a odborné přípravy.

4.28 Obecněji řečeno je sociální rozměr plánu slabý. Neřeší zejména patovou situaci v oblasti sociálního a mzdového dumpingu, který způsobuje vážné problémy nejméně třem odvětvím: silniční, říční a námořní dopravě. Řádné pracovní podmínky a rovné podmínky lze zajistit prostřednictvím sociálního dialogu a zavedením minimálních pracovních podmínek, jak se uvádí v plánu. U odvětví, která jsou přímo vystavena nízkonákladové konkurenci, však bude zapotřebí specifických opatření, jako je např. zvláštní státní podpora. Nadcházející přezkum pokynů ke státní podpoře v odvětví námořní dopravy

⁽⁵⁾ Stanovisko EHSV k tématu Dopad politik EU na pracovní příležitosti, potřeby odborné přípravy a pracovní podmínky pracovníků v dopravě (průzkumné stanovisko) (CESE 1006/2011, dosud nezveřejněno v Úředním věstníku).

představuje první příležitost, jak tuto podporu využít k příznivému vývoji zaměstnanosti a odborné přípravy občanů EU a EHP.

4.29 Je užitečné, že je v plánu zdůrazněna městská doprava – jak osobní, tak nákladní –, neboť stále více Evropanů žije v městských oblastech. V plánu se uvádí, že městská doprava nespadá do legislativního mandátu EU, což omezuje možnosti přijetí politických opatření. Co se týče přinejmenším nákladní dopravy, mohlo by být vhodné položit si alespoň otázku, zda poslední kilometry cesty nejsou spojeny s volným pohybem zboží na vnitřním trhu a nejsou pro něj důležité. EHSV navrhuje, aby Evropská komise prozkoumala možnost zavádět závazná politická opatření EU v této oblasti, pokud to bude třeba. Výbor znovu podotýká, že v plánu je převzato několik návrhů, jež předložil ve svých dřívějších stanoviscích týkajících se městské dopravy, např. systémy koordinace osobní dopravy a logistická centra pro nákladní dopravu.

4.30 EHSV vítá, že se věnuje pozornost využívání elektrických vozidel, infrastruktura nezbytné pro dobíjení baterií a rovněž souvisejícím otázkám normalizace. Ve svém stanovisku k tomuto tématu ⁽⁶⁾ již Výbor vyjádřil jednoznačnou podporu úsilí o rozvoj elektrických vozidel, zejména elektrických automobilů.

4.31 Plán se obecně zabývá potřebou přezkoumat pravidla týkající se hmotnosti a rozměrů s cílem optimalizovat účinnost využívání zdrojů. Jedním z bodů, který by se tedy měl prošetřit, je rozsah použití evropského modulárního systému pro sestavu silničních vozidel o maximální délce 25,25 m. Stoupající počet členských států již tento systém zavádí ve své vnitrostátní dopravě. Výbor si je dobře vědom toho, že probíhá vzrušená debata o užitečnosti takových sestav vozidel. Výbor lituje, že plán se touto otázkou jasně nezabývá. Domnívá se, že stávající zákaz dopravy těmito vozidly přes hranice členských států, které tato vozidla na svých územích povolují, je jasným problematickým místem způsobeným regulací, které způsobuje překážku volnému přeshraničnímu pohybu zboží a které není v souladu s cílem zvýšit účinnost a udržitelnost dopravy pomocí komodality. Výbor proto vyzývá Komisi, aby se chopila iniciativy a tento zákaz zrušila. Z dlouhodobějšího hlediska bude třeba posoudit, zda by se používání delších silničních vozidel využívajících nová paliva atp. mohlo propojit s rozvojem multimodálních koridorů navržených v plánu jako součást hlavní sítě TEN-T. To se týká rovněž zavedení delších a těžších vlaků v EU, které by umožnily zvýšit kapacitu železničních tahů v těchto

multimodálních koridorech. Výbor si je vědom, že předpokladem pozitivního hodnocení jakékoli změny v hmotnostech nákladů přepravovaných po silnicích je to, že tato změna nebude mít žádné negativní dopady na multimodální využití přepravních jednotek, zejména na kombinovanou železniční a silniční dopravu. Jakékoli dodatečné náklady na infrastrukturu způsobené delšími či těžšími vozidly či vlaky musí být přirozeně přesně vyčísleny a odpovídajícím způsobem rozloženy mezi uživatele, kteří mají z této změny prospěch.

4.32 EHSV lituje, že bílá kniha nezmiňuje problém účinnějšího a udržitelnějšího řešení alpských průsmyků. Stávající železniční a silniční infrastruktura svou kapacitou nepostačuje k uspokojení dopravních potřeb v příštím desetiletí. EHSV by chtěl pozornost Komise obrátit k tomuto tématu.

4.33 V plánu se uvádí, že je vhodné, aby provozovatelé koordinovali plánování dopravy, aby byly co nejlépe využívány zdroje. EHSV si v této souvislosti klade otázku, zda je třeba, aby Komise stanovila hlavní směry s cílem snížit riziko konfliktu se stávajícími pravidly hospodářské soutěže.

4.34 Vzhledem k demografickým změnám, stárnutí populace a skutečnosti, že 15 % obyvatelstva tvoří osoby se zdravotním postižením, Výbor uznává, že mobility nebude nikdy dosaženo, pokud každý článek přepravního řetězce (včetně zastaveného prostředí, dopravních prostředků, různého vybavení, informačních systémů, rezervačních systémů, služeb atp.) nebude přístupný všem. Výbor proto plně podporuje záměr Evropské komise navrhnout Evropský akt přístupnosti.

4.35 Nicméně Výbor poznamenává, že navzdory mnoha pozitivním částem plánu jsou stále přehlíženy praktické aspekty zdravotního postižení. Klíčové koncepce, jako je udržitelnost a bezpečnost, se projednávají, aniž by se věnovala pozornost přístupnosti. Výbor se domnívá, že pro dosažení lepší přístupnosti je zásadní, aby všechny zainteresované strany spolupracovaly na vytvoření norem, které budou plně kompatibilní mezi všemi druhy dopravy, aby se vytvořila skutečně bezbariérová doprava. Je rovněž třeba dále vyjasnit předpisy týkající se práv cestujících v řadě oblastí, jako je např. odepření nástupu do vozidla osobám se zdravotním postižením, harmonizované právo brát si s sebou vybavení umožňující pohyb a pomocné pomůcky, poskytování informací atp.

⁽⁶⁾ Viz stanovisko EHSV k tématu Cesta k širšímu využívání elektrických vozidel (průzkumné stanovisko), Úř. věst. C 44, 11.2.2011, s. 47 (CESE 989/2010).

4.36 Výbor navrhuje, aby víceletý finanční rámec zahrnoval přístupnost jako podmínku financování. Prostředky z rozpočtu EU na TEN ani jiné financování EU by neměly být poskytnuty, pokud projekty nezaručí „design pro všechny“. Pro usnadnění svobody pohybu osob se zdravotním postižením Výbor rovněž navrhuje zavést evropský průkaz mobility, jenž by mohl otevřít dveře řadě harmonizovaných slev v zemích EU.

V Bruselu dne 26. října 2011.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Staffan NILSSON
