

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k námořní a vnitrozemské vodní dopravě šetrnější k životnímu prostředí

(průzkumné stanovisko)

(2009/C 277/04)

Zpravodajka: **Dr. BREDIMA**

Dopisem ze dne 3. listopadu 2008 požádala Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování průzkumného stanoviska k *námořní a vnitrozemské vodní dopravě šetrnější k životnímu prostředí*.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 15. dubna 2009. Zpravodajkou byla paní Dr. BREDIMA.

Na 453. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 13. a 14. května 2009 (jednání dne 13. května), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 182 hlasy pro, 3 hlasy byly proti a 3 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry

1.1 Toto průzkumné stanovisko zkoumá zlepšování stavu životního prostředí oceánů i řek při zachování konkurenceschopnosti odvětví dopravy v souladu s Lisabonskou strategií. Zlepšení stavu životního prostředí oceánů i řek lze dosáhnout prostřednictvím holistické politiky prosazující „zelené“ investice a vytvářející pracovní místa v oblasti ochrany životního prostředí. EHSV zastává stanovisko, že ekologické hospodářství není luxus. Proto tento přístup vítá.

1.2 Námořní dopravou se přepravuje 90 % světového obchodu a 90 % zahraničního obchodu EU a 45 % obchodu uvnitř EU (z hlediska objemu), což z ní dělá páteř globalizace. Vzhledem k tomu, že podíl říční dopravy činí 5,3 % celkové vnitrozemské dopravy v EU, zastává vnitrozemská plavba v evropské vnitřní dopravě důležitou úlohu. Oba způsoby jsou konkurenceschopné, udržitelné a šetrné k životnímu prostředí.

1.3 EHSV naléhavě žádá Komisi, aby v budoucích dokumentech a sděleních toto rozlišovala a považovala vnitrozemskou plavbu za druh vnitrozemské dopravy.

1.4 EHSV se domnívá, že na environmentální profil námořní dopravy a vnitrozemské plavby by se mělo nahlížet ve srovnání s profilem pozemní dopravy v EU a znečištěním pocházejícím z pevninských zdrojů. Znovu zdůrazňuje, že opatření EU týkající se znečištění životního prostředí by se měla vztahovat také na rekreační čluny, a pokud možno, i na námořní plavidla. Tato opatření by měla být platná pro všechny lodě (bez ohledu na vlajku) a měla by být maximálně praktická a nákladově efektivní. Musí být také založena na řádném environmentálním, technickém a sociálně ekonomickém hodnocení.

1.5 V Evropském roce tvořivosti a inovací (2009) se EHSV domnívá, že EU by měla stanout v čele výzkumu ekologických technologií konstrukce a provozu lodí a přístavů. Evropská komise by měla prozkoumat komerční využití evropských ekologických technologií v ostatních částech světa. Tato iniciativa přinese další výhodu v podobě vytvoření nových pracovních míst v zemích EU

(„zelená pracovní místa“). Inteligentní investice do ekologičtějších systémů pro lodě, energetickou účinnost a přístavy urychlí zotavení ze světové hospodářské krize.

1.6 EHSV trvá na tom, že lepší výsledky může zajistit rovnováha mezi právními předpisy a průmyslovými iniciativami. EHSV naléhá na Komisi, aby prověřila, jak může využít osvědčené postupy na úrovni EU. Šetrnější zacházení s životním prostředím v zájmu jeho ochrany je dobrý obchod, který může vytvořit více pracovních příležitostí. Udržitelná námořní doprava a vnitrozemská plavba a výnosnost nejsou v rozporu.

1.7 EHSV by mohl sloužit jako oficiální „zprostředkovatel“ nových ekologických politik směrem k organizované evropské občanské společnosti v zájmu dosažení rozvoje „zelené“ kultury. Mohl by být evropským fórem, které bude zvyšovat uvědomělý vztah organizované občanské společnosti k životnímu prostředí. Dokud nedosáhneme, aby lodě, palivo a přístavy byly ekologické, měli bychom měnit svůj způsob každodenního myšlení a jednání a dosáhnout ekologičtějšího povědomí.

1.8 Z hlediska emisí CO₂ je námořní doprava a vnitrozemská plavba považována za nejefektivnější druh komerční dopravy. Podpora vnitrozemské plavby může pomoci k dosažení hlavních cílů environmentální politiky EU. Její širší využití je klíčem ke snížení emisí CO₂ v odvětví dopravy.

1.9 Námořní doprava se bude v dohledné budoucnosti stále rozšiřovat a zajišťovat služby rozmáhajícímu se světovému obchodu a také porostou jeho emise. V důsledku toho se zvýší celkové emise. Významného omezení lze dosáhnout řadou technických a provozních opatření.

1.10 Při zvažování systému pro obchodování s emisemi pro námořní dopravu by neměla být nepříznivě ovlivněna konkurenceschopnost evropského odvětví lodní dopravy na světovém trhu. Mnohem účinnější pro snižování emisí CO₂ z mezinárodní lodní dopravy než systém EU nebo jiný regionální systém by byl globální systém.

1.11 Uplatnění systému pro obchodování s emisemi je v námořní dopravě, a zejména v trampové dopravě, mnohem složitější než v leteckém průmyslu. Daň z uhlíku (pohonných látek) nebo jiný druh daně by mohl být v námořní dopravě stejně „účinný“ a mnohem snáze proveditelný, pokud by byl uplatňován mezinárodně.

1.12 Užitečná bude standardizace koncepcí vzdělávání a výcviku posádek vnitrozemských lodí srovnatelná s normami v námořní dopravě, zejména v oblastech přepravy nebezpečného zboží.

2. Doporučení

2.1 Přestože námořní doprava a vnitrozemská plavba jsou konkurenceschopné, udržitelné a ekologické způsoby dopravy, měla by Komise prozkoumat potenciál pro další zlepšení pomocí součinnosti mezi právními předpisy a odvětvovými iniciativami.

2.2 EHSV konstatuje, že je nutno zlepšit infrastrukturu přístavů a kanálů, aby mohly přijímat větší lodě, nedocházelo v nich k přetížení a maximalizovalo se rychlé odbavování v přístavech.

2.3 Členské státy by měly jak jednotlivě, tak společně zavést odpovídající opatření týkající se připravenosti, prostředků a zařízení k reakci na znečištění vod v EU a potírání a zmírňování jeho dopadů.

2.4 EHSV vyzývá Komisi, aby prozkoumala průmyslové a další environmentální iniciativy a promyslela, jak by se tyto osvědčené postupy daly využít ke snížení emisí z lodí do ovzduší na úrovni EU.

2.5 Abychom dospěli k ekologickým lodím a ekologickým přístavům budoucnosti, měla by Komise podporovat evropský průmysl, aby se stal vedoucí silou ve výzkumu inovačních lodních a přístavních technologií.

2.6 EHSV naléhá na Komisi, aby prozkoumala komerční využití evropských zelených technologií v jiných částech světa. Tato iniciativa přinese další výhodu v podobě vytvoření nových pracovních míst v zemích EU („zelená“ pracovní místa).

2.7 EHSV navrhuje zlepšení logistiky, tedy kratší trasy, méně plaveb bez nákladu (zátěžové plavby) a úpravy v zájmu optimalizace příjezdových časů, jako prostředek při snižování emisí z lodí.

2.8 EU musí podporovat úsilí organizace IMO při vypracovávání celosvětových předpisů pro mezinárodní plavbu a řešit potřebu vytváření kapacit při provádění odpovědností státu vlajky.

2.9 K většině nehod v dopravě dochází kvůli chybám zaviněným lidmi. Je nezbytné zajistit dobré životní a pracovní

podmínky námořníků na palubě. Proto je třeba vyvinout veškeré úsilí k podněcování bezpečnosti a sociální kultury podniků.

2.10 Kvalita námořních paliv má vliv na lidské zdraví. EHSV je přesvědčen, že pro příslušná průmyslová odvětví by mělo být otázkou sociální odpovědnosti podniků, aby přijaly dobrovolně další opatření na ochranu životního prostředí a zlepšily kvalitu života nejbližší společnosti.

2.11 Rozmach používání lodí na zkapalněný zemní plyn ve světě klade značné nároky z hlediska potřeby dobře vyškolených a certifikovaných námořníků, kteří by je obsluhovali. Nedostatek kvalifikovaných námořníků vyžaduje opatření na zlepšení náboru pracovníků a odborné vzdělávání.

2.12 Aktivity a nehody na otevřeném moři mohou mít velký dopad na vody EU. EHSV navrhuje využít služeb Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) pro pohotovost a zásahy v případě znečištění, její pohotovostní služby pro odstraňování ropy pomocí plavidel a její služby pro satelitní monitorování a dohled. Nabízí vysokou schopnost odhalování, rychlého zásahu a odstraňování znečištění. Odpovídající financování agentury EMSA posílí její schopnosti koordinace.

2.13 Měly by být zavedeny programy náboru, vzdělávání a odborného školení posádek vnitrozemské plavby, především v oblasti přepravy nebezpečného nákladu tak, aby to přilákalo mladé lidi a nezbytné dovednosti v tomto odvětví byly zachovány.

3. Všeobecný úvod

3.1 Toto průzkumné stanovisko je založeno na dvou osách: „Jak zlepšit stav životního prostředí oceánů i řek při zachování konkurenceschopnosti dopravního odvětví.“ Tato otázka je pokládána v souvislosti se sděleními o dopravě šetrnější k životnímu prostředí ⁽¹⁾ a o strategii pro provedení internalizace vnějších nákladů ⁽²⁾. Balíček obsahuje strategii, jejímž cílem je zajistit, aby ceny dopravy lépe odrážely své skutečné náklady pro společnost tak, aby mohlo být poškození přírodního prostředí a dopravní přetížení postupně snižováno způsobem, který podporuje účinnost dopravy a potažmo hospodářství jako celku. EHSV vítá tyto aktivity, které podporují rozměr ochrany životního prostředí a jsou v souladu s Lisabonskou/Göteborgskou strategií.

3.2 Pro vnitrozemskou plavbu strategie přináší internalizaci externích výdajů. Pro námořní dopravu, kde má internalizace teprve začít, zavazuje Evropskou komisi k jednání v roce 2009, pokud Mezinárodní námořní organizace (IMO) do té doby neodsouhlasí konkrétní opatření pro snížení emisí skleníkových plynů. Pro námořní dopravu bude strategie vyvinuta v souladu s novou evropskou integrovanou námořní politikou.

⁽¹⁾ KOM(2008) 433 v konečném znění, SEC(2008)2206.

⁽²⁾ KOM(2008) 435 v konečném znění.

3.3 Evropský parlament a Evropská rada zdůraznily význam udržitelné dopravní politiky, zejména v souvislosti s bojem proti změně klimatu. Jsou toho názoru, že se doprava bude muset podílet na omezení skleníkových plynů.

3.4 EHSV zdůrazňuje, že námořní doprava, včetně pobřežní plavby, je druh dopravy, který by měl být přísně odlišen od vnitrozemských vodních cest, a to z hospodářského, sociálního, technického a plavebního hlediska. Mezi trhy, na nichž tyto druhy dopravy působí, sociálními pravidly a okolnostmi, které se jich týkají, měření hmotnosti a obsahu motorů, přepravní kapacitou, trasami a strukturou vodních cest jsou značné a zásadní rozdíly. Námořní a vzdušná doprava jsou zjevně globálními druhy dopravy, zatímco vnitrozemské vodní cesty na evropském kontinentu jsou obecně řazeny do kategorie takzvané vnitrozemské dopravy, která zahrnuje také evropskou silniční a železniční dopravu⁽³⁾. EHSV proto naléhavě žádá Komisi, aby v dokumentech a sděleních tento rozdíl rozlišovala a považovala vnitrozemskou plavbu za druh vnitrozemské dopravy.

4. Kontext klimatické změny

4.1 Globální oteplování, dopady znečištění ovzduší na lidské zdraví a omezené světové zásoby ropy jsou hlavními popudy pro politiku EU ke snižování závislosti dopravy na fosilních palivech. Při spotřebě fosilních paliv dochází k emisím oxidu uhličitého (CO₂), který je hlavním skleníkovým plynem. Současné environmentální politiky se proto zaměřují téměř výhradně na snahu snížit emise CO₂. Nejdůležitějším skleníkovým plynem nesouvisejícím s CO₂ je však metan (CH₄) vznikající při chovu hospodářských zvířat.

4.2 EHSV se domnívá, že na environmentální profil námořní a vnitrozemské vodní dopravy by se mělo nahlížet ve srovnání s profilem pozemní dopravy v EU a znečištěním pocházejícím z pevninských zdrojů. EHSV opakuje⁽⁴⁾ svůj názor, že je třeba využít holistický přístup, který by měl přihlížet k dostupnosti technologií pro snižování emisí, potřebě podporování inovací, hospodářským aspektům světového obchodu a potřebě předcházet negativním účinkům nárůstu emisí CO₂ při snižování jiných znečišťujících látek, například minimalizovat nechtěné důsledky mezi politikami.

4.3 Opatření pro snížení emisí z námořní a vnitrozemské vodní dopravy by měla být praktická, nákladově efektivní a platná pro všechny lodě (bez ohledu na vlajku), včetně lodí pro volný čas, a pokud možno, i válečné lodě⁽⁵⁾. Opatření také musí být založena na řádném environmentálním, technickém a sociálně

ekonomickém vyhodnocení. Navíc právní předpisy zaměřené na dosažení nepatrných úspor skleníkových plynů při značných výdajích, by mohly vést k odklonu k jiným, méně ekologickým druhům dopravy. Výsledek by měl celkově negativní dopad na globální oteplování.

4.4 Jedním z často přehlížených aspektů ekologických politik je jejich ekonomický přínos. Je zjevné, že ekologické hospodářství je jedním ze způsobů, jak se dostat ze světové krize. Vznikající zelené hospodářství vytváří nové pracovní příležitosti⁽⁶⁾. Komisař Dimas uvedl, že „zelené investice“ vytvoří v příštím desetiletí 2 miliony pracovních míst v EU. Proto ekologické hospodářství není luxus.

4.5 Další snižování emisí CO₂ v námořní a vnitrozemské vodní dopravě je možné, ale může být pouze okrajové, protože zboží bude třeba převážet bez ohledu na dodatečné poplatky, které v každém případě ponese spotřebitel.

5. Námořní doprava šetrnější k životnímu prostředí

5.1 Zvyšující se industrializace a liberalizace hospodářství rozšířila světový obchod a poptávku po spotřebním zboží. Akční plán EU pro námořní politiku⁽⁷⁾ zvláště zdůrazňuje námořní dopravu jako konkurenceschopný, udržitelný a k přírodnímu prostředí šetrný druh dopravy.

5.2 Environmentální bilance námořní plavby se po mnoho let vytrvale zlepšuje. Provozní znečištění bylo sníženo na zanedbatelné množství. Významné zdokonalení v účinnosti motorů a v konstrukci trupů lodí vedlo ke snížení emisí a zvýšení účinnosti paliv. Vzhledem k objemu zboží, které lodě převážejí, je podíl námořní dopravy na světových emisích CO₂ malý (2,7 %)⁽⁸⁾.

5.3 Tání mořských ledovců v arktické oblasti⁽⁹⁾ postupně otevírá možnosti plavby po cestách arktickými vodami. Kratší cesty z Evropy do Pacifiku ušetří energii a sníží emise. Význam arktických cest byl zdůrazněn ve stanovisku EHSV k integrované námořní politice pro EU⁽¹⁰⁾. Zároveň je stále více potřeba chránit zdejší mořské prostředí současně s jeho obyvateli a zlepšit jeho mnohostrannou správu. Nové námořní trasy v tomto regionu by měly být pečlivě prozkoumány, dokud OSN neprovede posouzení dopadu na životní prostředí. Z krátkodobého i střednědobého hlediska EHSV navrhuje, aby tento region byl navržen jako chráněná přírodní oblast. Proto doporučujeme, aby bylo vyvinuto úsilí o nalezení rovnováhy mezi některými parametry této nové trasy na úrovni EU i OSN. Další přínosy se očekávají od rozšíření Panamského průplavu, které má být dokončeno do roku 2015.

⁽³⁾ Termín „vodní“, který platí pro oba druhy dopravy, se týká pouze prostředku, pomocí něhož se doprava uskutečňuje. Nevyjadřuje však způsob dopravy a vlivy politiky životního prostředí. Skutečnost, že GR TREN do kategorie vnitrozemské dopravy zahrnuje silniční a železniční dopravu, ale ne vnitrozemskou plavbu, tuto skutečnost nemění.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 50; Úř. věst. C 211, 19.8.2008, s. 31.

⁽⁵⁾ Viz pozn. pod čarou 4.

⁽⁶⁾ UNEP *Green Job*.

⁽⁷⁾ SEC(2007) 1278.

⁽⁸⁾ IMO: studie o emisích skleníkových plynů z lodí aktualizovaná v roce 2000.

⁽⁹⁾ KOM(2008) 763.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. C 211, 19.8.2008, s. 31

5.4 Námořní doprava je vysoce regulována více než 25 významnými mezinárodními úmluvami a předpisy. Hlavní mezinárodní úmluvou, která zahrnuje prevenci znečištění moří loděmi z provozních příčin nebo vinou nehod⁽¹¹⁾, je MARPOL73/78. Námořní doprava je také regulována obsáhlými právními předpisy EU, zejména balíčky ERIKA I a II a Třetím balíčkem pro námořní bezpečnost (2009). Legislativa výrazně posílila námořní bezpečnost, dohled nad znečišťováním a usnadnila případný zásah v zájmu prevence nebo zmírnění následků nehod.

5.5 Nedávno revidovaná příloha VI úmluvy MARPOL o prevenci znečištění ovzduší loděmi zavádí přísnější limity emisí oxidu siřičitého (SO_x), pevných částic a oxidu dusíku (NO_x). Pomocí řady technických a provozních opatření je možné dosáhnout výrazného snížení. Snížení rychlosti je neúčinnějším opatřením s okamžitým účinkem. Nicméně jeho provádění bude diktováno požadavky obchodu.

5.6 EHSV se domnívá, že lepší výsledky může zajistit rovnováha mezi právními předpisy a odvětvovými iniciativami, jako například průkopnickými cíli organizace HELMEPA (helénská asociace na ochranu mořského prostředí)⁽¹²⁾, Poseidon Challenge Award⁽¹³⁾, „Plovoucí les“ (Floating Forest)⁽¹⁴⁾ a Green Award Foundation⁽¹⁵⁾.

5.7 Při zvažování systému pro obchodování s emisemi pro námořní dopravu by neměla být nepříznivě ovlivněna konkurenceschopnost evropského odvětví lodní dopravy na celosvětovém trhu, jinak by byl v rozporu s Lisabonskou agendou. Než dojde k rozhodnutí, musí Komise jasně zodpovědět následující otázky: jaký přínos pro životní prostředí bude mít zavedení takového systému v mezinárodní lodní dopravě a jak bude schéma fungovat v praxi v odvětví tak mezinárodním, jako je lodní doprava? Za těchto okolností by byl pro snižování emisí CO₂ z mezinárodní lodní dopravy mnohem účinnější globální systém řízený IMO než systém EU nebo jiný regionální systém.

5.8 Politický tlak na to, aby byla lodní doprava do roku 2013 začleněna do systému pro obchodování s emisemi je zjevný. Uplatnění systému pro obchodování s emisemi je v námořní dopravě značně komplikovanější než u letectví, a zejména v trampové dopravě kvůli praktickým aspektům světového námořního obchodu, díky kterému jsou kalkulace systému pro obchodování s emisemi velmi obtížné. Mezinárodní přeprava se zabývá převážně přepravou nákladu v neustále se měnících obchodních modelech na celém světě. Většina plavidel EU nakládá nebo vykládá

v přístavech mimo EU, které určuje nájemce lodi. Lodi nejsou stejnorodé, takže je těžké stanovit určité ukazatele. Pro lodní dopravu je charakteristické, že ji tvoří mnoho malých společností, což velmi zvětšuje administrativní zátěž systému pro obchodování s emisemi. Mnoho lodí v odvětví trampové dopravy, které obstarává větší část přepravy, připlouvá do přístavů EU pouze příležitostně. Čerpání pohonných hmot loděmi během plaveb může probíhat i v přístavech mimo EU a spotřeba paliva mezi přístavy se pouze odhaduje. Za určitých okolností může být do rozdělování emisí na základě systému pro obchodování s emisemi zapojeno několik zemí: například země majitele lodi, provozovatele lodi, nájemce lodi, majitele nákladu a příjemce nákladu. Navíc by systém pro obchodování s emisemi EU pro námořní dopravu musel být uplatňován na všechna plavidla připlouvajících do přístavů EU a existuje skutečná možnost odvetných opatření ze strany zemí mimo EU, které neuplatňují systém pro obchodování s emisemi u lodí s jejich vlajkou.

5.9 Daň z uhlíku (pohonných látek) nebo jiný druh daně by zde byl stejně „účinný“ a mnohem snáze proveditelný. Navíc bude snazší zajistit, aby takto získané finance byly skutečně investovány do ekologických iniciativ.

5.10 V dohledné budoucnosti budou nadále převládat pohonné systémy lodí na paliva založená na uhlíku. Plyn jako alternativní palivo bude využíván hojněji, až se zpřístupní distribuční infrastruktury. Studie proveditelnosti palivových článků poháněných zemním plynem ukazují na značné snížení emisí CO₂. Budoucí činnost IMO se dále zaměří na snižování hluku z lodí.

5.11 Je nepravděpodobné, že v příštích dvou desetiletích bude pro lodní dopravu dostupné udržitelné biopalivo nebo že na lodní dopravu bude mít významný dopad zachycování a skladování vodíku a uhlíku. Větrná (např. Skysails) a solární energie nebudou na pohánění lodí stačit, ale mohou se na něm podílet vedle motorů. Využití pobřežní elektřiny (cold ironing) umožní ekologičtější provoz v přístavu. Nukleární pohon, který vyžaduje zvláštní infrastrukturu a prostředky reakce na mimořádné události, není pro obchodní loď schůdnou možností.

6. Vnitrozemská plavba šetrnější k životnímu prostředí

6.1 Vzhledem k tomu, že podíl říční dopravy činí 5,3 % celkové vnitrozemské dopravy v EU, zastává vnitrozemská plavba nezanedbatelnou úlohu v evropské vnitřní dopravě, která někdy překračuje v regionech s velkými vodními cestami 40 %. Doprava vnitrozemskými vodními cestami je spolehlivá, nákladově efektivní, bezpečná a energeticky účinná. Podpora vnitrozemské vodní dopravy může pomoci splnit hlavní cíle environmentální politiky EU a její častější využití je klíčem ke snížení emisí CO₂ z dopravy. Zároveň je v souladu s politikou EU, která se snaží vyřešit otázku značně přetížených silnic.

(11) Prevence znečištění z lodí bude dále zvýšena budoucím prováděním nedávno uzavřených mezinárodních úmluv o protihnilobných přípravcích, balastové vodě, odstraňování vraků lodí, zásobnicích a o recyklaci lodí.

(12) HELMEPA, založená v roce 1981, sloužila jako vzor pro založení asociací CYMEPA, TURMEPA, AUSMEPA, NAMEPA, UKRMEPA, URUMEPA a INTERMEPA.

(13) Vytvořená organizací nezávislých majitelů tankerů (International Association of Independent Tanker Owners - Intertanko) v roce 2005.

(14) Vytvořená ve SK, info@flyingforest.org.

(15) Vytvořená v Nizozemsku, www.greenaward.org.

6.2 Vnitrozemská plavba je tradičně regulovaná předpisy Ústřední komise pro plavbu na Rýnu (CCNR), která zavedla vysoké technické a bezpečnostní normy. Právní předpisy založené na Mannheimské úmluvě platí v rýnských příbřežních zemích. Obsahuje nařízení o bezpečnosti, spolehlivosti a prevenci znečištění. Díky těmto přísným normám je vnitrozemská plavba charakterizována vysokou jednotnou úrovní kvality a bezpečnosti vybavení plavidel a školení posádky. Na základě předpisů Mannheimské úmluvy zavedla EU nedávno komplexní, technické a provozní požadavky na plavidla vnitrozemské plavby ve směrnici 2006/87/ES.

6.3 Právní předpisy EU ⁽¹⁶⁾ stanoví limity emisí pro kvalitu paliva používaného vnitrozemskými plavidly. Návrh Evropské komise ⁽¹⁷⁾ týkající se obsahu síry v palivech měl za cíl zavést snížení obsahu síry pro námořní i vnitrozemská plavidla. Vnitrozemská plavba souhlasila se snížením obsahu síry v palivech jednorázově z 1 000 ppm na 10 ppm. Evropský parlament nedávno přijal tento návrh vnitrozemské plavby a rozhodl o snížení obsahu síry jednorázově na 10 ppm od roku 2011. V nepříliš vzdálené budoucnosti může vnitrozemská plavba těžit z využití systémů s nulovými emisemi, jako jsou palivové články. Nová vnitrozemská loď „CompoCaNord“ a nově postavená cisternová loď Futura v Německu a přístavní remorkér na hybridní vodíkový pohon s téměř nulovými emisemi v Nizozemí jsou konkrétními příklady. Kromě toho nové právní předpisy ⁽¹⁸⁾ regulují přepravu nebezpečného zboží silniční a železniční dopravou nebo vnitrozemskou plavbou na území členských států či mezi nimi.

6.4 Nedávným rozšířením EU se zvětšila síť vnitrozemských vodních sítí od Severního moře k Černému moři propojením Rýna a Dunaje. Evropské vnitrozemské vodní cesty skýtají velký

potenciál pro spolehlivou nákladní dopravu a úspěšně konkurují ostatním druhům dopravy, které se často potýkají s přetížením a problémy s kapacitou.

6.5 Bylo by nerealistické nakládat s vnitrozemskou plavbou jako s vnitrostátní činností, která může být regulována prostřednictvím vnitrostátních nebo regionálních právních předpisů. Vnitrozemská plavidla s chorvatskou, ukrajinskou, srbskou a moldavskou vlajkou již působí na evropských řekách a kanálech a blízka liberalizace ruské říční dopravy a přístup evropských provozovatelů k ní a naopak také přidá vnitrozemské plavbě EU mezinárodní rozměr.

6.6 Jednou z nejdůležitějších podmínek a výzev pro spolehlivost vnitrozemské plavby je zlepšení fyzické infrastruktury, které odstraní slabá místa a nezbytnou údržbu. EHSV připomíná své předchozí stanovisko ⁽¹⁹⁾ a doufá, že činnosti v rámci projektu NAIADES ⁽²⁰⁾ oživí vnitrozemskou plavbu a umožní financování projektů pro rozvoj infrastruktury.

6.7 Při internalizaci externích nákladů by vnitrozemská plavba jako relativně málo využívaný způsob dopravy neměla stát na prvním místě. Jakákoli politika, která by uvalila na vnitrozemskou plavbu daň z uhlíku, bude čelit právním komplikacím, protože na Rýn se podle Mannheimské úmluvy (1868) nevztahují žádné poplatky. Prakticky se 80 % současné vnitrozemské plavby odehrává na Rýnu. EHSV konstatuje, že neslučitelnost právních systémů mezi dohodou týkající se Rýna a dohodou týkající se Dunaje přináší problémy v environmentálních právních předpisech Dunaje: EHSV navrhuje, aby EU zvýšila úsilí o budoucí jednotnost pravidel (environmentálních, sociálních, technických) jako prostředku k usnadnění vnitrozemské plavby.

V Bruselu dne 13. května 2009

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI

⁽¹⁶⁾ Směrnice 2004/26/ES, KOM(2007) 18.

⁽¹⁷⁾ KOM(2007) 18.

⁽¹⁸⁾ Směrnice 2008/68/ES.

⁽¹⁹⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 218.

⁽²⁰⁾ KOM(2006) 6.