

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k balíčku NAIADES II, který obsahuje tyto tři dokumenty: návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 718/1999 o politice podpory vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství

COM(2013) 621 final – 2013/0303 (COD)

návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES

COM(2013) 622 final – 2013/0302 (COD)

sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Směrem ke kvalitní vnitrozemské vodní dopravě – NAIADES II

COM(2013) 623 final

(2014/C 177/11)

Zpravodaj: **pan SIMONS**

Dne 10. září 2013 se Komise, dne 7. a 31. října 2013 Rada a dne 8. a 22. října 2013 Evropský parlament, v souladu s čl. 91 odst. 1 a článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

balíčku NAIADES II,

který obsahuje tyto tři dokumenty:

návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 718/1999 o politice podpory vnitrozemské vodní dopravy, pokud jde o kapacitu loďstva Společenství

COM(2013) 621 final – 2013/0303 (COD)

návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES

COM(2013) 622 final – 2013/0302 (COD)

sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Směrem ke kvalitní vnitrozemské vodní dopravě – NAIADES II

COM(2013) 623 final.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 18. prosince 2013.

Na 495. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 21. a 22. ledna 2014 (jednání dne 21. ledna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 140 hlasy pro, 2 hlasy byly proti a 10 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Výbor vítá a podporuje návrhy činností, které Komise předkládá ve sdělení i v obou legislativních návrzích, se zohledněním následujících doporučení.

1.2 Za příčinu toho, že se podíl vnitrozemské vodní dopravy na trhu dopravy v uplynulých letech nezvětšil, Výbor považuje nedostatečnou politickou a finanční podporu tomuto odvětví.

1.3 Výbor proto vyzývá Komisi, aby z rozpočtových prostředků Nástroje pro propojení Evropy a z určitých oblastí programu Horizont 2020 (zejména zaměřených na inovace) vyčlenila dostatečné prostředky na vodní cesty a odvětví vnitrozemské vodní dopravy, podle názoru Výboru nejméně ve výši 20 %, na splnění cílů tohoto programu. Žádá rovněž, aby podporovala a podněcovala členské státy k údržbě a rozšiřování infrastruktury. Kromě toho je třeba vyvinout nové mechanismy financování.

1.4 Výbor poukazuje na velký význam infrastruktury při realizaci cílů Komise a vyzývá členské státy, aby v rámci svých pravomocí nesly odpovědnost. V této souvislosti Výbor mimo jiné odkazuje na strategii pro Podunají z roku 2010, jejímž účelem je podpořit rozvoj podunajských zemí, a na navazující prohlášení podepsané v červnu 2012.

1.5 Výbor strategii pro Podunají podporuje, konstatuje však, že dosud není dostatečně prováděna ani strategie, ani prohlášení podepsané v roce 2012. Vyzývá proto Komisi, aby zřídila pracovní skupinu, která bude dohlížet na dodržování úmluv v rámci této strategie a prohlášení.

1.6 Výbor zásadně podporuje pracovní dokument útvarů Komise NAIADES pro provádění ekologizačních opatření na odvětvové úrovni. Přeje si rovněž zpřístupnit dostatečné finanční prostředky, aby bylo možné napravit nevyužitou příležitost z programu NAIADES I.

1.7 Výbor poukazuje na své dřívější stanovisko k problematice sociálního zabezpečení v tomto odvětví a vyzývá všechny zainteresované strany k rozvoji dalších iniciativ v této oblasti. Zamýšlená harmonizace profesních profilů založená na sociálním dialogu a celoevropská koordinace profesních kvalifikací při tom hrají důležitou roli, které Komise dodá konkrétní podobu v úzké spolupráci s říčními komisemi, zejména s Ústřední komisí pro plavbu na Rýně.

1.8 Výbor považuje návrhy týkající se institucionální spolupráce mezi Evropskou unií a říčními komisemi za důležitý vývoj. Vyzývá příslušné orgány k těsné koordinaci jednotlivých právních režimů, čímž se uskuteční zamýšlená harmonizace.

2. Úvod

2.1 Vnitrozemskou vodní dopravou se ročně přepravuje okolo 500 milionů tun nákladu, což odpovídá 25 milionům nákladních vozidel a výkonu dopravy 140 miliard tunokilometrů. Vnitrozemská vodní doprava však hraje také nezanedbatelnou roli v osobní dopravě, a to jak v oblasti cestovního ruchu (výletní lodě a jednodenní plavby), tak i rostoucí měrou v městské a příměstské dopravě (kupříkladu trajektová přeprava).

2.2 Tradiční dopravní trhy, jako přeprava volně loženého nákladu na dlouhé vzdálenosti, jsou rozšiřovány o nové inovativní služby, při nichž hraje stále důležitější roli vnitrozemská vodní doprava také na krátké vzdálenosti.

2.3 Díky úsporám z rozsahu a energetické účinnosti se vnitrozemská vodní doprava vyznačuje nejnižšími externími náklady v oblasti emisí CO₂, hluku, nehod a přetížení. Vzhledem k celosvětově nejprísnejším bezpečnostním normám je tento druh dopravy největším přepravcem nebezpečného zboží v Evropě.

2.4 Vnitrozemská vodní doprava zaměstnává přibližně 44 000 osob a nepřímo na něj navazuje 12 000 pracovních míst. Toto odvětví se potýká s nedostatkem kvalifikovaných pracovních sil, a nabízí tak uchazečům o práci možnosti uplatnění na pracovním trhu. Prostřednictvím nových vzdělávacích programů a perspektiv profesního rozvoje toto odvětví nabízí ambiciózní pracovní příležitosti mladým lidem.

2.5 Trh vnitrozemské vodní dopravy je plně liberalizován, avšak od roku 2008 trpí následky hospodářské krize. Následkem hospodářské recese v minulých letech poklesly objemy přepravovaného zboží, čímž se kapacita loďstva stala nadměrnou a došlo k návaznému poklesu cen za dopravu. Různé studie předpovídají, že ke zlepšení této situace bude zapotřebí ještě několik let.

2.6 Rozšířená evropská síť vnitrozemských vodních cest zahrnuje přibližně 37 000 km řek a kanálů a disponuje ještě dostatečnou kapacitou k absorbování dalších dopravních toků. To však předpokládá skutečně kvalitní údržbu systému vodních cest. Již v období akčního programu NAIADES I (2006 – 2014) nebyla údržba vodních cest dostatečná a chybějící články nebyly realizovány, především z důvodu snížených vnitrostátních rozpočtů. Kromě toho zbrzdily provádění projektů infrastruktury na vodních cestách zdlouhavé a nepružné postupy a nadbytečná administrativní zátěž.

3. Obsah sdělení

3.1 Dne 10. září 2013 Komise zveřejnila sdělení Směrem ke kvalitní vnitrozemské vodní dopravě – NAIADES II. Komise konstatuje, že předchozí program NAIADES I měl příznivou odezvu, že se však hospodářské a ekologické vyhlídky pro toto odvětví zhoršují a nebylo dosaženo pokroku v oblasti zlepšení infrastruktury. Na odvětví se navíc podepsala hospodářská krize, jež má za následek nadměrnou kapacitu loďstva.

3.2 Možnosti a výzvy související s tímto druhem dopravy přivedly Komisi k rozhodnutí pokračovat v akčním programu pro oblast vnitrozemské vodní dopravy. Prostřednictvím programu NAIADES II chce Komise dosáhnout dlouhodobých strukturálních změn v tomto odvětví bez zasahování do volného trhu.

3.3 Program NAIADES navrhuje konkrétní činnosti v těchto oblastech:

- kvalitní infrastruktura, což zahrnuje také lepší propojení a integraci vnitrozemské vodní dopravy s dalšími druhy dopravy. V tomto kontextu hrají (mořské a vnitrozemské) přístavy důležitou roli jako dopravní uzly;
- inovace;
- řádné fungování trhu;
- zlepšení dopadu na životní prostředí snížením emisí;
- kvalifikovaní pracovníci a kvalitní pracovní místa;
- integrace vnitrozemské vodní dopravy v multimodálních logistických řetězcích.

3.4 Tento akční program doprovází dva legislativní návrhy, z nichž jeden stanovuje technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby a druhý upravuje nařízení o kapacitě loďstva v této oblasti. Oba právní nástroje se ve vnitrozemské vodní plavbě uplatňují již dlouho. Účelem nových návrhů Komise je tyto právní nástroje modernizovat. Sdělení kromě toho obsahuje rozšířený pracovní dokument útvarů Komise o ekologizaci loďstva.

3.4.1 Cílem návrhu nové technické směrnice předložené Komisí, kterou se zrušuje směrnice 2006/87/ES, je zlepšení koordinace mezi různými regulačními orgány a zavedení mechanismu k jejímu usnadnění. Jedná se o první konkrétní krok v rámci zamýšlené institucionální spolupráce na regulační úrovni.

3.4.2 Návrh Komise na změnu nařízení Rady 1999/718/ES o kapacitě loďstva rozšiřuje možnosti, na něž organizace zastupující vnitrozemskou vodní dopravu budou moci využít prostředky z rezervních fondů, zejména pro ekologické účely. Tento návrh je součástí celého balíčku navrhovaných opatření.

3.5 Návrh uvádí různé subjekty, jež by se do provádění těchto cílů měly zapojit. Vybudování kvalitní infrastruktury je zodpovědností EU a členských států. To platí též pro zavedení lepšího právního rámce, který musí vytvořit rovné podmínky pro všechny na vnitřním trhu. Odpovědnost za transparentnost trhu a inovací nese samo odvětví.

3.6 Dalším aspektem, kterým se sdělení zabývá, je kvalita řízení. Z historických důvodů je vnitrozemská vodní doprava řízena různými právními režimy. Volný pohyb na velkých evropských řekách je zakotven v mezinárodních smlouvách a na ně navazujících nařízeních. Kromě toho má pravomoci v oblasti vnitrozemské vodní dopravy i EU. Aby se zabránilo překrývání pravomocí a činností, Komise navrhuje nový přístup, jenž předpokládá úzkou spolupráci s Ústřední komisí pro plavbu na Rýně, s níž byla v tomto smyslu podepsána dohoda.

3.7 Program NAIADES II nemá žádný vlastní rozpočet k financování navržených opatření. Sdělení v této souvislosti odkazuje na úrovni EU na Nástroj pro propojení Evropy, co se týče pravidel pro infrastrukturu, a na program Horizont 2020, pokud jde o financování výzkumu, vývoje a inovací. Vedle toho by oba nástroje měly poskytnout finanční pomoc této politice i ekologizaci loďstva.

3.8 Komise chce posílit své ambice ve věci podpory odvětví vnitrozemské vodní dopravy tím, že se zaměří na nosné sektory s největší přidanou hodnotou. V této souvislosti také počítá s pomocí členských států a samotného odvětví.

4. Obecné připomínky

4.1 Výbor je jednoznačným zastáncem lepšího využívání kapacity vnitrozemské vodní plavby, zejména s ohledem na obrovské výhody, které tento druh dopravy nabízí z hlediska dopravních služeb, udržitelnosti a externích nákladů. Význam a potenciál vnitrozemské vodní plavby otevírá velmi zajímavé perspektivy, jak co se týče přepravy zboží, tak i osobní dopravy. Vedle výletních aktivit nabývá vodní doprava stále více na významu v hustě osídlených městských oblastech poskytovaním trajektových služeb.

4.2 Výbor sdílí připomínky Komise ohledně nízké míry využívání vnitrozemské vodní dopravy a podporuje Komisi ve snaze zvýšit podíl tohoto odvětví na celkové dopravě. Při svém úsilí o lepší integraci vnitrozemské vodní dopravy a vytvoření rámcových podmínek si Komise dostatečně neuvědomuje důležitost konkrétní finanční podpory pro tento akční program. Výbor konstatuje, že balíček NAIADES II navrhuje ambiciózní nový plán, o jehož financování však doposud přetrvávají nejasnosti. Výbor proto se zájmem očekává pracovní dokument útvarů Komise o financování tohoto balíčku a vyzývá Komisi, aby měla na paměti dřívější nedostatky.

4.3 V posouzení provedeném Komisí při přezkumu programu NAIADES I v polovině období se konstatuje, že tento program vyslal impuls a přispěl k lepšímu pochopení potenciálu tohoto odvětví, zejména ze strany tvůrců politik vnitrostátní úrovně.

4.4 Kromě toho zkušenosti s programem NAIADES I a nedávnými hlavními směry TEN-T ukazují, že členské státy se přijetím cílů tohoto sdělení zavazují k angažovanosti. Výbor proto vyzývá Evropský parlament, Radu a Komisi, aby obsah tohoto závazku jasně a konkrétně stanovily.

4.5 Pro Výbor je zřejmé, že k podpoře vnitrozemské vodní plavby je zapotřebí dobrá a intenzivní spolupráce mezi Evropskou komisí a říčními komisemi. Výbor podporuje související návrhy a poukazuje v tomto kontextu na důležitou roli Ústřední komise pro plavbu na Rýně při rozvoji vnitrozemské vodní plavby a stanovení vysokých technických a bezpečnostních norem.

4.6 Výbor poukazuje na to, že pro realizaci cílů Komise je velmi důležitá infrastruktura. Pro lepší integraci vnitrozemské vodní dopravy a zajištění její spolehlivosti má rozhodující význam dobře udržovaná síť vodních cest bez problematických míst a chybějících článků. Výbor vyzývá členské státy, aby v rámci této pravomoci nesly odpovědnost.

4.7 S ohledem na omezené rozpočtové možnosti v Nástroji pro propojení Evropy Výbor očekává, že Komise přidělí na vodní cesty alespoň 20 % dostupných prostředků a bude členské státy podporovat a pobízet k údržbě a rozšiřování této infrastruktury. Oproti silniční a železniční síti má síť vodních cest v Evropě stále ještě dostatečnou kapacitu, aby mohla absorbovat několiknásobek současného objemu dopravy. Investice do vodních cest tedy umožňují maximální návratnost.

4.8 Výbor bere na vědomí záměr Komise zahájit konzultaci o nákladech na infrastrukturu s cílem dosáhnout ve vnitrozemské vodní dopravě internalizace vnějších nákladů. Výbor poukazuje na to, že s otázkou internalizace vnějších nákladů v této oblasti je třeba zacházet velmi opatrně a umožnit využívání tohoto nástroje pouze ke zvýšení objemu nákladu přepravovaného vnitrozemskou vodní dopravou a ke zlepšení její konkurenční pozice.

4.9 Účelem programu NAIADES II je mimo jiné zlepšit atraktivitu tohoto odvětví na trhu práce, vytvořit vysoce kvalitní pracovní místa a také podpořit pracovní mobilitu. Tomu má napomoci úsilí o harmonizaci profesních profilů a celoevropskou koordinaci profesních kvalifikací, jež může přispět k řešení nedostatku kvalifikovaných pracovních sil v tomto odvětví.

4.10 Co se týče sociálního zabezpečení, Výbor odkazuje na své stanovisko z roku 2005 (TEN/200), v němž vyzval k vytvoření sociální politiky Společenství pro oblast vnitrozemské vodní dopravy. V tomto směru došlo v uplynulých letech v rámci sociálního dialogu k dalšímu vývoji, v jehož důsledku nyní v návaznosti na dohodu podepsanou sociálními partnery vzniklo specifické nařízení pro oblast pracovní doby ve vnitrozemské vodní dopravě. Výbor vybízí k zahájení dalších iniciativ v rámci sociálního dialogu zaměřených na zvýšení atraktivity této profesní oblasti.

5. Konkrétní připomínky

5.1 V souvislosti s novými pokyny pro TEN-T vyzývá Výbor Komisi, aby při provádění nového přístupu multimodálních koridorů dbala na pevné ukotvení role vnitrozemské vodní dopravy. Plány multimodálních koridorů musí dostatečně zohlednit všechny druhy dopravy. Při přípravě těchto plánů je zapotřebí vyhradit vnitrozemské vodní dopravě významné místo.

5.2 Výbor považuje za velmi důležité, aby všechny vodní cesty třídy IV a vyšší byly začleněny do ústřední sítě TEN-T. Tím na sebe členské státy berou povinnost zaručit údržbu a zdokonalování těchto vodních cest a věnovat veškerou nutnou podporu odstranění problematických míst za účelem plného využití kapacitních rezerv na evropských vodních cestách. Výbor upozorňuje na to, že některé řeky, kupříkladu Dunaj a Labe, mají kapacitu absorbovat ještě značný objem dopravy. Vyzývá členské státy, aby s podporou Komise přistoupily k řešení problematických míst na těchto řekách a k bezodkladnému doplnění chybějících článků, jako je propojení Seiny s Šeldou.

5.3 Dunaj hraje zvláštní roli v rozvoji dopravy v zemích střední a východní Evropy. Komise tento fakt uznala v roce 2010 vytvořením strategie pro Podunají, jejímž cílem je podpora rozvoje podunajských zemí. Jedním z pilířů této strategie je doprava na Dunaji, jež má přispívat k rozvoji vnitrozemské vodní dopravy na této významné řece. V návaznosti na tuto iniciativu podunajské země – bohužel až na jednu – v červnu 2012 podepsaly prohlášení, v němž se zavazují k údržbě Dunaje podle příslušných norem, aby v budoucnosti nedocházelo k zablokování vnitrozemské vodní dopravy z důvodu nedostatečné hloubky.

5.4 Výbor tuto strategii Komise podporuje, avšak konstatuje, že ani strategie, ani prohlášení podepsané v roce 2012 dosud nejsou dostatečně prováděny. Vyzývá proto Komisi ke zřízení pracovní skupiny, která bude dbát na dodržování úmluv uzavřených v rámci této strategie a prohlášení a zjištěné problémy beze zbytku řešit, aby nebyl narušen plánovaný rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v tomto důležitém koridoru.

5.5 Komise konstatuje, že co se týče inovací, vnitrozemská vodní doprava zaostává za jinými druhy dopravy. Tato situace je do jisté míry způsobena délkou životního cyklu využívaných nástrojů. Kromě toho není kultura inovací v tomto odvětví dostatečně vyvinuta. Komise odvětví vyzývá k tomu, aby v této oblasti převzalo vedoucí úlohu a připravilo politiku inovací.

5.6 Výbor s těmito připomínkami souhlasí, upozorňuje však také na délku životního cyklu vybavení ve vnitrozemské vodní dopravě a na vysokou míru investic, jež inovace v tomto odvětví zpomalují. Vzhledem k vysokým investičním nákladům musí být inovace podněcovány dostatečnými finančními a ekonomickými pobídkami, což zůstává jednou ze slabých stránek programu.

5.7 Výbor poukazuje na to, že zavedením lodí na zkapaletný zemní plyn toto odvětví uplatnilo vskutku průlomový inovační přístup. Výbor vyzývá příslušné instituce k co nejrychlejšímu vytvoření potřebného právního rámce, k přijetí pravidel pro alternativní pohonné hmoty a k vybudování infrastruktury pro co nejrozsáhlejší využívání a další rozvoj této inovace.

5.8 Sdělení Komise provází pracovní dokument útvarů Komise věnovaný ekologizaci loďstva. V něm Komise mimo jiné popisuje způsoby, jimiž lze dosáhnout všeobecného snížení emisí látek znečišťujících ovzduší. Výbor si je vědom toho, že vnitrozemská vodní doprava produkuje mnohem nižší emise CO₂ než silniční a železniční doprava, což však v dokumentu není zohledněno.

5.9 Na základě zaměření na jiné látky znečišťující ovzduší než CO₂ dochází Komise k závěru, že se vnitrozemská vodní doprava může dnes stát největším znečišťovatelem ovzduší. Výbor v této souvislosti konstatuje, že při přípravě budoucích emisních norem je třeba zabránit narušování hospodářské soutěže a zohlednit dostatečnou nabídku vhodných motorů pro vnitrozemskou vodní dopravu.

5.10 Výbor se domnívá, že Komise pobízením tohoto odvětví k inovacím a ekologizaci může hrát důležitou roli a měla by nabídnout podstatnou finanční podporu. Vzhledem k přínosu pro společnost, který zlepšení environmentální výkonnosti vnitrozemské vodní dopravy přinese, je jeho podpora z evropských s vnitrostátních fondů oprávněná a může mít rovněž silný katalyzační účinek.

5.11 Výbor proto Komisi vyzývá, aby po stanovení víceletého rozpočtu Evropské unie využila veškeré možnosti k uvolnění prostředků z Nástroje pro propojení Evropy a programu Horizont 2020 k provedení ekologizace na palubě plavidel a dalších opatření z návrhu NAIADES II.

5.12 Výbor kromě toho toto odvětví vyzývá, aby na ekologizační účely využilo také dostupné prostředky z rezervních fondů určené k propagaci image této oblasti činností. Tato možnost se nyní otevírá s navrhovanou změnou nařízení o kapacitě loďstev, jež je součástí balíčku NAIADES II.

5.13 V situaci, kdy nedávná hospodářská krize způsobila ve vnitrozemské vodní dopravě strukturální nadměrnou kapacitu, teď profesionalizace a užší spolupráce v rámci odvětví i z jeho iniciativy zajistí přispějí ke strukturálnímu zlepšení jeho ekonomické pozice.

V Bruselu dne 21. ledna 2014

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Henri MALOSSE
