C/2024/874

6.2.2024

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Otázka spravedlnosti a účinnosti v oblasti námořní dopravy

(stanovisko z vlastní iniciativy)

(C/2024/874)

Zpravodaj: **Panagiotis GKOFAS**

Spoluzpravodaj: **Pierre Jean COULON**

Právní základ	čl. 52 odst. 2 jednacího řádu stanovisko z vlastní iniciativy
Rozhodnutí plenárního shromáždění	25. 1. 2023
Odpovědná sekce	sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	6. 10. 2023
Přijato na plenárním zasedání	25. 10. 2023
Plenární zasedání č.	582
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	166/1/3

1. Závěry a doporučení

1.1 Rozvoj námořní a vnitrozemské vodní dopravy by měl být považován za nejvyšší prioritu, pokud jde o mobilitu a usnadnění obchodu, neboť to pomůže dosáhnout hlavních evropských cílů v oblasti spravedlnosti a účinnosti, jako jsou cíle stanovené v agendě Zelené dohody pro Evropu a agendě pro cíle udržitelného rozvoje, ve strategii IMO týkající se snižování emisí skleníkových plynů z lodí z roku 2023 a v dalších sděleních Evropské komise.

1.2 Investice do námořní infrastruktury by se měly zaměřit na lepší bezpečnost, ekologicky šetrnou dopravu a levnější dopravu pro veřejnost, podniky, cestující a turisty.

1.3 Je důležité financovat nové investice do odolných přístavů a uzlů, aby byl splněn cíl hospodárnější a udržitelnější přepravy zboží a hospodárnějších a udržitelnějších obchodních činností.

1.4 Ekologická transformace odvětví lodní dopravy musí zohledňovat specifické rysy jednotlivých zemí, odvětví a pracovních míst, aby se zachovaly konkurenční výhody Evropy, snížily se nedostatky při transformaci a nerovnosti a omezilo se vylidňování některých regionů.

1.5 Je nutné pečlivě přezkoumat předpisy o státní podpoře, pokud jde o výrobu lodí pro evropskou vodní dopravu za účelem uspokojení potřeb obyvatelstva a řešení mobility pracovních sil v odlehlých oblastech a zajištění udržitelné a bezpečné plavby a lepšího monitorování pobřeží, a nikoli za účelem ziskových činností v lodní dopravě, které lze dále rozvíjet prostřednictvím tržních nástrojů.

1.6 Revize regulačního rámce by se měla zaměřit na účinné provádění pravidel týkajících se nevyhovující lodní dopravy a práv námořníků na rovné podmínky zaměstnání. Evropské agentuře pro námořní bezpečnost (EMSA) by měla být svěřena větší institucionální a technická úloha, aby pomohla provádět modernizovanou a udržitelnou politiku námořní dopravy.

1.7 Je nezbytné změnit koncepci přístavů a aktualizovat námořní katastr pro vodní dopravu, aby se snížil dopad hluku a znečištění ovzduší na městské oblasti.

1.8 Aby bylo možné zavést účinný a spravedlivý mechanismus stanovování cen, mohl by být pečlivě navržen a aktivován určitý druh „přepravního ekvivalentu“, zejména pro země Středozemního moře, Baltského moře a Severního moře s malými a rozptýlenými obydlenými ostrovy a pro nepřístupné vnitrozemské vodní/příbřežní říční oblasti. To by mohlo obnášet dotování poplatků za dopravu pro odborníky a podniky působící v těchto oblastech, trvalé osvobození od DPH nebo jiných daní pro přepravu místního zboží nebo snížení sazeb za energii.

1.9 Aby bylo dosaženo cíle urychlit tempo elektrifikace odvětví lodní dopravy, jak je stanoveno v předpisech EU a v programu inteligentní lodní dopravy, mohly by být poskytovány pobídky pro výrobu a zavádění určitých digitálních a energeticky úsporných technologií pro odvětví lodní dopravy.

1.10 Je třeba usilovat o účinné přidělování zdrojů, a to prostřednictvím mechanismů stanovování cen nebo mechanismů motivujících podniky k přepravě zboží a služeb ze vzdálených zámořských regionů nebo do nich, zejména co se týče podniků, které v těchto oblastech zaměstnávají zaměstnance.

1.11 Je nezbytné, aby byli přijímáni vysoce kvalifikovaní pracovníci, kteří budou součástí moderního odvětví námořní dopravy. Mělo by se podporovat zapojení žen do námořního odvětví. Stávající zaměstnanci musí být dále vzděláváni v oblasti udržitelného cestovního ruchu, zelené ekonomiky, účinného využívání zdrojů a operačního krizového řízení v případě přírodních a člověkem způsobených katastrof. Vytvoření moderních a dobře vybavených škol a univerzit, které by se specializovaly na mořskou ekonomiku a řízení vodní dopravy, by mohlo přinést přidanou hodnotu pobřežním oblastem a hospodářstvím závislým na modré ekonomice.

1.12 Digitalizace námořního odvětví umožní zaujmout integrovanější přístup a zlepšit kvalitu služeb jak pro cestovní ruch, tak pro vodní rekreaci.

2. **Úvod – souvislosti**

2.1 Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) zdůrazňuje, že námořní doprava představuje odvětvový trh, který sahá od místní trajektové dopravy po vnitrozemských vodních cestách a krátkých námořních trasách, kterou je zajišťována dopravní obsluha měst a souostroví, po dálkové plavby trajektů, lodí pro dopravu hromadného nákladu, kontejnerových nákladních lodí a výletních lodí.

Toto stanovisko se nezabývá všemi těmito odvětvími, ale zaměřuje se na otázky spravedlnosti a účinnosti v oblasti námořní dopravy, zejména pokud jde o cíl usnadnit občanům, turistům a odborníkům přístup do odlehlých oblastí, a zároveň se zabývá současnými problémy, které brání účinné realizaci ekologické a digitální transformace v námořním odvětví.

2.2 Energetická krize způsobila vážné obtíže v celosvětové dopravě i v lodním průmyslu a vyvolala další restrukturalizaci trhu s palivy, přepravy ropy a nákladů na dopravu. Odvětví cestovního ruchu je značně ovlivněno náklady na energii a výkyvy inflace a světových reálných příjmů.

2.3 Podle oficiálních údajů ([1]) se pomocí lodí přepravuje více než 80 % světového obchodu z hlediska objemu a 70 % z hlediska hodnoty. Ačkoli je dopad námořního obchodu na životní prostředí v jednotkovém vyjádření nižší (kvůli úsporám z rozsahu) ve srovnání s jinými druhy dopravy, evropské loďstvo stále vyžaduje další technologickou modernizaci, aby bylo dosaženo klimatických cílů v oblasti emisí skleníkových plynů stanovených ve strategii IMO týkající se snižování emisí skleníkových plynů z lodí z roku 2023 ([2]).

2.4 V návaznosti na sdělení Evropské komise NAIADES III ([3]) a na publikaci Evropského parlamentu Iniciativa pro námořní paliva FuelEU ([4]) se zdá, že napříč institucemi a zúčastněnými stranami v EU panuje shoda na tom, že rozvoj vodní dopravy významně přispívá k plnění strategie EU v oblasti dekarbonizace, čehož lze dosáhnout prostřednictvím inovací ve vodní dopravě (loďstev, přístavů, digitalizace) a přechodem na jiné druhy dopravy.

2.5 Ekologická transformace přinesla nové výzvy pro proces přizpůsobování námořního rozvoje za účelem přijetí modrého ekosystému šetrnějšího k životnímu prostředí. Navržené investice by měly přispět k cíli účinné modré transformace a modrého růstu v námořním odvětví.

([1]) https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization.
([2]) https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx.
([3]) Úř. věst. C 275, 18.7.2022, s. 18.
([4]) Úř. věst. C 152, 6.4.2022, s. 145.

2.6 Evropský kontinent má velmi specifickou krajinu a námořní prostředí. Očekává se, že pobřežní krajina evropského kontinentu bude v blízké budoucnosti vystavena značným změnám a rizikům s ohledem na vývoj klimatické krize a extrémní povětrnostní podmínky.

2.7 Přínos námořní dopravy k evropskému hospodářství je významný, i když úroveň hospodářské činnosti by mohla být dále rozvinuta a zahrnovat více meziodvětvové a meziregionální spolupráce. Pandemie a energetická krize ukázaly, že je třeba vypracovat minimální normy pro zajištění dostatečného množství kritických surovin a potravin, což je strategický účel, který lze úspěšně realizovat prostřednictvím dalšího rozvoje námořní a vnitrozemské vodní dopravy.

2.8 Rozvoj moderního odvětví vodní dopravy s postupným a účinným plněním cílů v oblasti dekarbonizace má zásadní význam pro transformaci evropského hospodářství a pro odstranění kritické závislosti na energetice. Je však třeba zohlednit kapacitu provozovatelů nahradit svá loďstva, protože investice v tomto odvětví jsou dlouhodobé.

2.9 Evropská námořní politika by se měla zaměřit na poskytování státní podpory regionálním přístavům a námořní infrastruktuře s cílem umožnit zvýšení obchodních kapacit a ekologickou transformaci místních a regionálních ekonomik.

2.10 Je třeba pečlivě přezkoumat regulační rámec pro pracovníky na moři a námořníky, aby se zajistil plný soulad zúčastněných stran a podnikatelských činností s evropským rámcem pro lidská práva, dodržováním pracovního práva a ekologickou transformací.

2.11 Nábor dalších vysoce kvalifikovaných zaměstnanců do námořního odvětví a vnitrozemských vodních služeb by mohl sloužit strategickému účelu kvality služeb a bezpečnosti cestování.

2.12 Politiky v oblasti námořní dopravy by měly vytvořit vhodné podmínky a poskytovat pobídky, aby malé a střední podniky a zemědělsko-potravinářské podniky byly schopny snižovat náklady na dopravu a zlepšovat ekologickou výkonnost.

3. **Obecné připomínky**

3.1 *Iniciativy v oblasti ekologizace, které umožní vyvážený růst modré ekonomiky s vysokou přidanou hodnotou*

3.1.1 Jedním z klíčových cílů evropské agendy týkající se cílů udržitelného rozvoje je snížení znečištění z lodní dopravy. Pro změnu paradigmatu mají zásadní význam investice do výroby a provozu elektrických lodí a lodí s nízkými emisemi a používání paliv šetrných k životnímu prostředí, jako je vodík a biopaliva, v evropských vodách (řeky, moře, kanály, oceány).

3.1.2 Evropská unie by měla zastávat vedoucí úlohu při plnění cílů v oblasti snižování emisí a dekarbonizace stanovených Mezinárodní námořní organizací ([5]) (IMO). Měla by toho dosáhnout prostřednictvím otevřených a transparentních konzultací za účelem důsledné a účinné modernizace regulačního rámce IMO.

3.1.3 Jedním z hlavních cílů evropské strategie rozvoje do roku 2050 je odolnost veřejné infrastruktury, přístavů a přístavišť. To znamená, že evropská námořní politika by se měla zaměřit na dopravní infrastrukturu, kapacitu a výkonnost přístavů, sledovatelnost a nákladově efektivní metody domácí výroby lodí a jachet. Je nutné vzít v úvahu riziko zvýšené závislosti na třetích zemích.

3.1.4 Námořní doprava je nejefektivnějším druhem dopravy, který vykazuje nižší emise uhlíku ve srovnání se silniční a leteckou dopravou, pokud jde o emise CO_2 na cestujícího nebo tunokilometr, a to díky úsporám z rozsahu a obrovské přepravní kapacitě. Regulační rámec EU by se samozřejmě měl zaměřit na výrazné zlepšení environmentální výkonnosti tohoto odvětví. K dalšímu zlepšení v oblasti environmentální stopy přispěje přesun preferencí cestujících a podniků k moderním intermodálním dopravním modelům zahrnujícím námořní trasy a vnitrozemské vodní cesty.

3.1.5 Hlukové znečištění a znečištění ovzduší způsobené činnostmi v námořních přístavech by nemělo být přehlíženo, neboť má dopad jak na kvalitu života místních obyvatel, tak na zdraví pracovníků a obyvatel oblastí v blízkosti přístavů. To s sebou nese značné socioekonomické náklady a dodatečnou finanční zátěž pro systémy zdravotní péče. Totéž platí pro obyvatele vnitrozemí žijící poblíž splavných vnitrozemských vodních cest. Zlepšování výkonnosti vnitrozemské vodní dopravy jde ruku v ruce se socioekonomickým rozvojem vnitrozemí; tento rozvoj by nicméně neměl být na úkor kvality života zdejších obyvatel, přestože vnitrozemská vodní doprava způsobuje menší znečištění a zátěž než doprava silniční.

([5]) https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx.

3.2 *Digitální transformace musí být v souladu s investičními příležitostmi v námořním odvětví*

3.2.1 Digitalizace a propojení přístavů a lodí poslouží cílům produktivity, bezpečnosti, lepšího monitorování a boje proti hospodářské trestné činnosti. Probíhající revize směrnic o státní přístavní inspekci a o kontrole států vlajky by měly posílit schopnost agentury EMSA a vnitrostátních orgánů vyvíjet vhodné nástroje pro plnění jejich náročných úloh.

3.2.2 Přijetí modernizovaných technologií, zavádění koncepce inteligentních přístavů a ekologických logistických systémů obchodu (využívání elektronických dokumentů) urychlí obchodní transakce a odstraní právní a regulační omezení.

3.2.3 Digitální transformace musí nabídnout vyšší kvalitu služeb, rychlost, transparentnost a dostupnost přístavů a přístavišť.

3.3 *Investice veřejného a soukromého sektoru*

3.3.1 Investice do odvětví námořní dopravy by měly zohledňovat rizika a nedostatky v oblasti potravinových řetězců, kritických surovin a technologického a zdravotnického materiálu.

3.3.2 Členské státy musí být vybízeny k rozvoji investičních synergií, které posílí intermodální hodnotové řetězce, včetně námořní dopravy, a zlepší přístavy, kvalitu loďstev a rovný přístup cestujících a podniků ([6]).

3.3.3 Národní plány pro oživení a odolnost by mohly být dále upraveny tak, aby zahrnovaly udržitelné investice do přístavní infrastruktury, elektrifikovaných a nízkoemisních přepravních lodí a digitalizace přepravy zboží a cestujících.

3.3.4 Postupný rozvoj námořního klastru EU může znamenat velkou příležitost pro celé námořní odvětví EU. Zavedením vhodných režimů financování a investičních pobídek pro spolupráci mezi klastry, výzkum a inovace může EU položit základy pro vytvoření konkurenceschopného a odolného prostředí pro udržitelné a bezpečné námořní odvětví a řešit výzvy spojené s klimatickou a digitální transformací.

3.4 *Rovnocennost přístupu*

3.4.1 Investice veřejného a soukromého sektoru by měly být zaměřeny na snížení nákladů na dopravu pro obyvatele, turisty, obchodníky a odborníky a pro podnikatelská odvětví související s námořním odvětvím v pevninských přímořských oblastech a na ostrovech.

3.4.2 Modernizace účinného fungování námořní dopravy má zásadní význam pro všechny ekonomiky na mezinárodní i místní úrovni. Na mořské ekonomice jsou nejvíce závislé malé ostrovy na evropské periferii a rozvojové státy. Zranitelné a vzdálené/venkovské ekonomiky a společnosti jsou na sítích námořní dopravy silně závislé z hlediska přístupu na trhy práce a komodit. Tyto populace jsou nadměrně zatíženy neúměrně vysokými náklady na dopravu a špatným propojením, což je časové nákladné.

3.5 *Genderová rovnost*

3.5.1 Účast žen na trhu práce v námořním odvětví je stále velmi nízká, ačkoli v oblasti monitorování a digitalizace existují nové příležitosti ke zlepšení této situace.

3.5.2 Námořní průmysl by měl také rozvíjet dovednosti žen a dosáhnout genderové rovnosti. K práci v odvětví námořní dopravy by měli být motivováni vysoce kvalifikovaní pracovníci tím, že se bude klást větší důraz na zlepšování pracovních podmínek v tomto odvětví, zejména na zlepšení rovnováhy mezi soukromým a pracovním životem, lepší mzdy a jistotu zaměstnání. Nezbytný regulační a institucionální rámec pro účinné fungování těchto pobídek by mohly poskytnout mezinárodní dohody a spolupráce s příslušnými agenturami IMO a OSN.

3.6 *Harmonizace procesů*

3.6.1 Proces harmonizace/elektronické monitorování a digitální mapování přístavišť a malých přístavů v evropských zemích (dostupnost míst, náklady, dostupnost zaměstnanců nebo profesionálních lodních kapitánů a jejich doklady) má zásadní význam pro vysoké standardy kvality a bezpečnosti v cestovním ruchu a obchodu prostřednictvím vodní dopravy.

([6]) Úř. věst. C 374, 16.9. 2021, s. 1.

3.6.2 Námořní doprava se vyznačuje velkými rozdíly v množství a kvalitě obchodních a průmyslových loďstev. Turisté, odborníci a obyvatelé se musí spolehnout na lepší a bezpečnější podmínky pro cestování po Evropě, ať už ve vnitrozemí nebo po moři. To vyžaduje další veřejné a soukromé investice do udržitelné vodní dopravy, infrastruktury, nových lodí a dalších prostředků námořní dopravy na základě kritérií evropské agendy týkající se cílů udržitelného rozvoje a ekologické transformace.

3.6.3 Strategie EU pro optimalizaci přístavů a přístavišť by se měla zaměřit na lepší hospodaření s časem lodí a jachet při příjezdu do stanoviště. Komise by měla vypracovat střednědobý plán na snížení časové neefektivnosti a minimalizaci dodatečné spotřeby energie.

3.7 *Obchod*

3.7.1 Evropská obchodní politika by obecně měla poskytovat pobídky ke zvýšení odolnosti odvětví námořní dopravy tím, že minimalizuje omezení vývozu a dovozu, která způsobují narušení hodnotových řetězců, zejména během krizí.

3.7.2 Námořní doprava je ústředním odvětvím pro účinné řízení oběhu produktů a surovin po celém světě. Po několika letech recese v důsledku krize způsobené pandemií a snížení celosvětového prodeje zažívá odvětví námořní dopravy výrazné oživení.

3.7.3 Proces dekarbonizace nevyhnutelně povede k výkyvům světových cen surovin, energie a komodit, z nichž většina je přepravována plavidly. Politiky EU by se měly zaměřit na inflační dopad této situace, zejména na sociální skupiny a pracovníky s nižšími příjmy.

3.7.4 Digitalizace proměnila obchod a dopravu během období pandemie i po jejím skončení. Rostoucí objem elektronického obchodu a prodeje změnil strukturu světového obchodu.

3.7.5 Námořní doprava a obchod fungují na neoptimální úrovni transparentnosti cen. Zúčastněné strany nemají dostatečné informace o celkových nákladech, pokud jde o poplatky, provize nebo jiné účtované částky, což brání konkurenčním výhodám, které by námořní odvětví mohlo nabízet.

3.7.6 Odvětví námořní dopravy je velmi citlivé na výkyvy světových cen a geopolitická rizika nebo obchodní napětí.

3.7.7 Obchodní dohody, které Evropská unie uzavře se třetími zeměmi, by měly být v budoucnu považovány za nositele environmentálního a sociálního pokroku EU a cílů námořní bezpečnosti.

4. **Konkrétní připomínky**

4.1 Evropské rozpočtové orgány by se měly zaměřit na vytváření pilotních projektů v námořní a vnitrozemské vodní dopravě v rámci komplexního a udržitelného přístupu zahrnujícího intermodální dopravu, který by kombinoval regionální a periferní potřeby, ekologickou transformaci a podporu digitálních inovací v tomto odvětví.

4.2 Pokud jde o připravenost místního obyvatelstva, za klíčovou prioritu pro evropské obyvatelstvo, zejména pro obyvatele pobřežních oblastí, je třeba považovat námořní výcvik a vzdělávání v oblasti plavby, zvládání krizí a katastrof na vodě, plavání, první pomoci na moři atd. V zájmu většího zapojení žen do tohoto odvětví by mohla být použita kvóta pro účast na vysoce kvalifikovaných pozicích v odvětví lodní dopravy.

4.3 EHSV je přesvědčen, že technologický vývoj, k němuž tato ekologizace dá impuls, by měl podnítit tvorbu pracovních míst v odvětví námořní dopravy a měl by změnit pohled na námořní dopravu, stanou-li se z tradičních pracovních míst na moři pracovní místa s vysokou přidanou hodnotou na pevnině, což umožní zaměstnat více žen. Digitalizace loďstev, normalizace stavby lodí a zajištění toho, aby fyzické prostředí plavidel bylo příznivější pro práci, by mohly přispět k tomu, že námořní odvětví bude vhodnější pro zaměstnance ženského pohlaví.

4.4 Zásadní význam pro zajištění bezpečné lodní dopravy, která je zároveň šetrná k životnímu prostředí, mají náležitě kvalifikovaní námořníci. Životaschopnost tohoto dynamického odvětví závisí na tom, nakolik se bude nadále dařit přilákat dostatečný počet kvalitních nových pracovníků a udržet zkušené námořníky, včetně žen a dalších nedostatečně zastoupených skupin.

4.5 Opravy tradičních plavidel/lodí (sloužících pro vyhlídkové plavby, plavby do blízkých destinací, k rekreaci) by mohly být motivovány prostřednictvím daňových nebo investičních mechanismů s kritérii ekologizace, bezpečnosti a zaměstnanosti, aby se zajistilo zachování dovedností a tradiční stopy v určitých oblastech.

4.6 Úloha sociálních partnerů má zásadní význam pro zajištění toho, aby ekologická transformace ve vodní dopravě byla funkční a kolektivní smlouvy mohly být v tomto moderním prostředí přizpůsobeny, aniž by to představovalo hrozbu pro pracovní práva, ekologickou transformaci a konkurenční výhody členských států. Za tímto účelem by se mohly uplatnit kontrolní mechanismy prostřednictvím sledování počtu pracovníků zaměstnaných na lodích v reálném čase a rejstříku pracovníků na moři.

4.7 Očekává se, že revize regulačního rámce EU pro stát vlajky a státní přístavní inspekci zefektivní inspekční mechanismy, je však rovněž nezbytné zajistit, aby posádka a další zaměstnanci bez ohledu na jejich státní příslušnost nebo místo pobytu, kteří pracují v námořním odvětví nebo na plavidlech pravidelně plujících mezi přístavy EU – bez ohledu na stát vlajky – měli rovné podmínky zaměstnání a pracovní podmínky.

V Bruselu dne 25. října 2023.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru

Oliver RÖPKE