III

(Přípravné akty)

VÝBOR REGIONŮ

80. PLENÁRNÍ ZASEDÁNÍ 17. A 18. ČERVNA 2009

Stanovisko Výboru regionů námořní a pobřežní balíček

(2009/C 211/10)

VÝBOR REGIONŮ

— má za to, že v evropská námořní politika vyžaduje globální a meziodvětvový přístup, který by vycházel z mořského územního plánování, jehož cílem je řešit otázku čím dál intenzivnějšího využívání moře a podpořit harmonickou koexistenci různých zájmů v tomto omezeném a křehkém prostoru;

— má za to, že pro takové plánování je nezbytné zavést inovační systém správy, navržený v duchu víceúrovňové správy a při respektu k subsidiaritě. Připomíná proto významnou úlohu, kterou mají v problematice územního plánování námořních prostor místní a regionální orgány, zejména pak jako subjekty, které financují určité projekty, ale i jako úroveň, která má nejlepší předpoklady k tomu, aby organizovala harmonickou koexistenci různých způsobů využití moře;

— vítá pokrok, jehož Komise dosáhla v oblasti plánování námořních prostor, a její ochotu navrhnout společné celoevropské principy. Domnívá se, že úloha Evropské unie by se mohla vyvíjet směrem k normativním aspektům, pokud jde o metodu a principy, a mohla by se opírat zejména o stávající regionální úmluvy;

— souhlasí s přáním Komise dokončit vnitřní trh tak, aby byla námořní doprava atraktivnější a konkurenceschopnější. Lituje však, že konkrétní opatření se v podstatě soustředí na hospodářský rozměr. VR vyzývá k plnému zohlednění sociálních a environmentálních hledisek;

— opakuje žádost, aby byla prozkoumána možnost revize finančního systému EU za účelem vytvoření jednoho zjednodušeného systému pro všechny otázky námořní politiky v rámci evropského pobřežního a ostrovního fondu, a to jako součást diskusí o budoucím finančním rámci na období 2014–2020;

— uvítal by vyjasnění finanční pomoci pro mořské dálnice, bylo by však podle něj vhodnější zaujmout ambicióznější přístup a provést komplexní posouzení povahy transakcí a investic, pro něž je možné získat evropské dotace, vzhledem k tomu, že nástroje zavedené v posledních letech nepřinesly očekávané výsledky, zejména pokud jde o krátkodobou udržitelnost.

Zpravodaj: pan Michel Delebarre (FR/SES), starosta města Dunkerque

Odkazy

Sdělení Komise Rozvrh pro územní plánování námořních prostor: dosažení společných principů v EU

KOM(2008) 791 v konečném znění ze dne 25. listopadu 2008

Sdělení Komise Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018

KOM(2009) 8 v konečném znění ze dne 21. ledna 2009

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států Společenství nebo odplouvajících z nich a kterou se zrušuje směrnice 2002/6/ES

KOM(2009) 11 v konečném znění ze dne 21. ledna 2009

Sdělení a akční plán týkající se vytvoření evropského prostoru námořní dopravy bez překážek

KOM(2009) 10 v konečném znění ze dne 21. ledna 2009

Sdělení, kterým se stanoví pokyny ke státní podpoře doplňující financování Společenstvím pro zahájení mořských dálnic (2008/C 317/08)

I. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

VÝBOR REGIONŮ

1. uznává významný pokrok, jehož Komise dosáhla, a vítá účinné provádění akčního plánu a zvoleného integrovaného přístupu. Má za to, že v evropská námořní politika vyžaduje globální a meziodvětvový přístup, „který zahrnuje všechny aspekty vztahu lidí s oceány a moři“ ([1]);

2. připomíná, že pobřežní oblasti a města Evropské unie jsou domovem téměř poloviny obyvatel Evropy ([2]) a přispívají přibližně 40 % k evropskému HDP. Místní a regionální orgány disponují nejrůznějšími pravomocemi v otázkách spojených s námořní politikou a představují důležitou úroveň pro prosazování koordinace jednotlivých odvětvových politik v praxi. Místní a regionální orgány v pobřežních oblastech mají navíc zvláštní odpovědnost týkající se územního plánování v těchto oblastech – musí řešit napětí vyplývající z konfliktů využití prostoru jak na pobřeží, tak na moři, a usilovat o udržitelný rozvoj a míru zaměstnanosti tak, aby byly slučitelné s potřebou ochrany mořského prostředí. V důsledku toho disponují odbornými poznatky o integrovaném strategickém plánování na tomto typu území včetně natolik rozmanitých politik, jako je doprava, rozvoj přístavů, bezpečnost, městský rozvoj, plánování námořních prostor, odborné vzdělávání či integrované řízení pobřežních zón;

3. domnívá se, že k řádnému provádění evropské námořní politiky je nutná taková forma správy, do níž by byly bezprostředněji zapojeny místní a regionální subjekty. Správa námořní politiky založená na skutečně partnerském duchu, která by zahrnovala všechny úrovně rozhodování i občanskou společnost, umožní dostatečně včas odhalovat případné konflikty a nacházet řešení odpovídající místním poměrům;

4. sdílí názor Komise, vyjádřený ve sdělení ([3]), že pobřežním oblastem přináší integrovaný přístup k námořní politice výhody a neexistence jasné námořní politiky naopak vystavuje tyto oblasti největším rizikům;

5. považuje za nutné vytvořit vazby mezi cílem územní soudržnosti a rozvojem integrované námořní politiky, především pro zajištění lepší koherence regionálního rozvoje v pobřežních a ostrovních oblastech i ve vnitrozemí a vnitrozemských přístavech a k zajištění lepší koordinace budoucího financování specifických aktivit v těchto regionech;

6. opakuje v této souvislosti žádost, aby byla prozkoumána možnost revize finančního systému EU za účelem vytvoření jednoho zjednodušeného systému pro všechny nebo většinu otázek námořní politiky v rámci evropského pobřežního a ostrovního fondu, a to jako součást diskusí o budoucím finančním rámci na období 2014–2020 ([4]);

7. plně podporuje projekt Komise zaměřený na vytvoření databáze projektů v námořních oblastech, který by zahrnul informace o všech příjemcích prostředků z fondů Společenství, a zastává názor, že je nezbytný k zajištění transparentnosti v této oblasti a podpoře výměny osvědčených postupů. Přeje si být zapojen do řízení této databáze, která by měla uvedena do provozu v roce 2010;

([1]) Viz CdR 22/2008: Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii, odst. 1.

([2]) Obyvatelstvo, které žije ve vzdálenosti méně než 50 km od moře či oceánu.

([3]) Pokyny pro integrovaný přístup k námořní politice: úsilí o uplatňování osvědčených postupů v integrované námořní správě a při konzultacích se zainteresovanými subjekty, KOM(2008) 395 v konečném znění.

([4]) Viz CdR 22/2008, odst. 14.

Územní plánování námořních prostor ([5])

8. vítá navržený rozvrh a vyjadřuje podporu návrhům Komise týkajícím se vypracování deseti principů územního plánování, z nichž by se časem mohly stát společné principy platné ve všech členských státech;

9. schvaluje úsilí Evropské komise o integrovanou tvorbu politik v rámci modré knihy, která navrhuje jasný pokrok v řízení mořských a pobřežních zdrojů v celé Evropě. Povzbuzuje Komisi v tom, aby takto dále pokračovala a vyjasnila, jak je územní plánování námořních prostor v souladu s ostatními činnostmi prováděnými Evropskou unií, zvláště s ohledem na směrnici č. 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, rámcovou směrnici o vodě, rámcovou směrnici o strategii pro mořské prostředí či doporučení Rady a Parlamentu k integrovanému řízení pobřežních zón. Územní plánování námořních prostor by mělo přispět ke zvýšení synergií mezi těmito právními předpisy s cílem zabránit možným nejasnostem nebo překrývání;

10. domnívá se, že podrobnému územnímu plánu každé oblasti by mělo předcházet strategické plánování a organizace správy. Strategické plánování totiž představuje základní etapu procesu plánování, protože umožňuje sladit cíle a prostředky a celkově řídit plánování. Díky této společné etapě ve výstavbě bude možné vymezit principy a pokyny a určit priority pro plánování i posuzování, jež tento proces obsahuje;

11. má za to, že pro určení strategických směrů, kterými by se mohlo územní plánování řídit, je nezbytné zavést inovační systém správy, navržený v duchu víceúrovňové správy a při respektu k subsidiaritě. To bude nutno provést na různých úrovních, sahajících od přímořských oblastí až po místní úroveň. Výbor dále poukazuje na to, že třebaže panuje konsenzus ohledně přístupu zohledňujícího ekosystém, který Komise zvolila ([6]), nemusí být tento přístup nutně vhodný pro všechny námořní činnosti. VR by si proto přál, aby Komise v budoucnu do svých návrhů zařadila úroveň přímořských oblastí či regionální přímořskou úroveň, jež je dostatečně rozsáhlá na to, abychom se tomuto úskalí vyhnuli;

12. zdůrazňuje, že účelem územního plánování námořních prostor je pokrýt všechny činnosti, které v těchto prostorách probíhají, a to bez ohledu na hranice, aby bylo možné lépe se přizpůsobit realitě ekosystémů, a že z tohoto důvodu představuje nezbytný nástroj integrované námořní politiky. Výbor se domnívá, že zavedení tohoto systému je třeba k tomu, aby se řešila otázka čím dál intenzivnějšího využívání moře a podpořila se harmonická koexistence konfliktních zájmů v tomto omezeném a křehkém prostoru. Poznamenává nicméně, že námořní doprava musí vyřešit nelehký úkol, jak sladit územní plánování námořních prostor se zásadou svobody volného moře, v souladu s úmluvami Mezinárodní námořní organizace;

13. připouští, že územní plánování námořních prostor je užitečným nástrojem k posuzování požadavků každé činnosti a k tomu, aby se moře využívalo co nejlépe a přitom byly udržitelně chráněny ekosystémy. Jasná a všeobecně známá pravidla napomohou dlouhodobým investicím, a tím přispějí k většímu přínosu námořních činností při plnění cílů konkurenceschopnosti a podpory růstu a zaměstnanosti ve smyslu Lisabonské strategie. Výbor by si v této souvislosti přál, aby Komise mohla jít co nejdále a stanovit takové zásady pro posuzování, které by zaručily transparentnost tohoto procesu díky předem stanoveným pravidlům vzešlým ze široké shody s přímořskými regiony, která by však byla dostatečně pružná na to, aby mohla zohledňovat specifika přímořských oblastí;

14. vítá pokrok, jehož Komise dosáhla v oblasti plánování námořních prostor, a její ochotu navrhnout společné celoevropské principy. Je toho názoru, že úkolem Evropské unie je dávat v této oblasti podněty a koordinovat ji a že proces konzultace, který Komise povede v roce 2009, umožní lépe pochopit problémy a navrhnout pokyny, které by mohly napomoci společnému přístupu. Navrhuje proto Komisi, aby v návaznosti na tyto konzultace vypracovala bílou knihu;

15. domnívá se, že úloha Evropské unie by se mohla vyvíjet směrem k normativním aspektům, pokud jde o metodu a principy, aby tak byla zajištěna skutečná koordinace plánování námořních prostor v dotčených státech i mezi nimi. VR v souvislosti s tím odkazuje na pokusy, které již dnes v některých regionech probíhají, a to zejména ve Středomoří v rámci Barcelonské úmluvy o ochraně mořského prostředí a především 7. protokolu, v němž se dotyčné členské státy rozhodly společně provádět integrované řízení pobřežních zón Středozemního moře tak, že přijmou závazné nástroje. Kromě motivace ke společnému přístupu k územnímu plánování námořních prostor by mohla Evropská unie napomoci k uzavření regionálních úmluv v každé přímořské oblasti, které by se zapojily do udržitelného a integrovaného námořního rozvoje ve spojení s každým dotčeným přímořským regionem;

16. důrazně vyzývá Komisi, aby v každé přímořské oblasti podpořila pilotní projekty, tak aby otestovala platnost navrhovaných principů na pozadí rozmanitosti regionálních moří. Připomíná, že se do tohoto systému musí plně zapojit nejvzdálenější regiony, jež pokrývají velkou část evropského námořního prostoru;

17. zdůrazňuje, že významnou úlohu mají v problematice územního plánování námořních prostor místní a regionální orgány, zejména pak jako subjekty, které financují určité projekty, ale i jako úroveň, která má nejlepší předpoklady k tomu, aby organizovala harmonickou koexistenci různých způsobů využití moře. Partnerství vytvořená v mořských a pobřežních oblastech a stávající námořní sítě mohou hrát významnou úlohu při usnadňování rozvoje a provádění územního plánování námořních prostor v členských státech. Členské státy nejčastěji disponují pravomocí v oblasti správy teritoriálních vod a výlučných ekonomických vod ([7]), ale místní a regionální orgány se

([5]) Viz KOM(2008) 791 v konečném znění.

([6]) Zejména v rámcové směrnici o strategii pro mořské prostředí.

([7]) Výlučné ekonomické zóny.

uplatňují na základě svých pravomocí v otázkách vodního hospodářství a někdy jako přístavní orgány či jako správci chráněných oblastí. Obecně odpovídají za prosazování vyváženého a spravedlivého rozvoje, z něhož nelze námořní prostor vydělovat;

18. zdůrazňuje také, že námořní i pevninské územní plánování je zapotřebí provádět sladěným a koherentním způsobem, aby tak bylo řádně spravováno rozhraní mezi pevninou a mořem, a to zejména v pobřežním pásmu. Připomíná v tomto ohledu činnost prováděnou v rámci integrovaného řízení pobřežních zón;

19. připomíná, že evropské regiony a města již navazují přeshraniční i mezinárodní spolupráci, a to především v rámci programů Interreg, které jim umožňují provádět společné programy související se spravováním námořního prostoru. Má také za to, že zajímavé možnosti regionální spolupráce by mohlo nabídnout ESÚS;

20. vítá skutečnost, že Komise zřídila Evropskou námořní síť pro pozorování a sběr dat, jejímž výsledkem by měl být koncem roku 2009 prototyp Evropského atlasu moří, a doufá, že tento budoucí atlas bude možné skloubit s novým nástrojem *Google Ocean*, který byl představen v únoru 2009;

21. lituje, že Komise nedostatečně rozvíjí otázku subsidiarity. Návrh Komise se aktuálně opírá o soubor právních základů (včetně těch, které se týkají dopravní politiky a udržitelného rozvoje). Politika územního plánování však byla až doposud na základě Niceské smlouvy považována za výlučnou pravomoc členských států. V případě, že Lisabonská smlouva vstoupí v platnost, a s ohledem na nový cíl územní soudržnosti však vyvstane například otázka, zda by mohl jako právní základ pro budoucí normativní činnost v oblasti územního plánování námořních prostor sloužit článek 352 Smlouvy o fungování Evropské unie (který odpovídá článku 308 SES Niceské smlouvy);

Námořní doprava

22. má za to, že námořní doprava je sice klíčovou součástí evropského hospodářství, zdrojem příjmů i pracovních míst, nositelem lidského i technologického know-how a faktorem vlivů na životní prostředí a konkurenceschopnosti, nicméně vyžaduje zvláštní opatření v oblasti námořní bezpečnosti. Její význam pro udržitelné hospodaření je třeba neustále zvyšovat odstraněním stávajících překážek pro jiné druhy dopravy a kladením environmentálních požadavků. Přestože je námořní doprava obzvláště vystavena výkyvům finanční ekonomiky, nic to nemění na skutečnosti, že zůstává hlavním prvkem reálné ekonomiky. Jakmile se začne tato ekonomika obnovovat, evropské přístavy budou muset být schopny reagovat na potřeby námořního průmyslu, pokud jde o vybavení a služby. V uplynulém desetiletí nedokázaly evropské přístavy udržet krok s většinou světových přístavů, hlavně s přístavy v Asii. Evropská přístavní infrastruktura proto také musí být s ohledem na udržitelný rozvoj bezpodmínečně nutně změněna, aby byla schopna plnit budoucí požadavky světového obchodu;

23. souhlasí s přáním dokončit vnitřní trh tak, aby byla námořní doprava atraktivnější a konkurenceschopnější. Lituje však, že konkrétní opatření se z velké míry soustředí na tento bod. Přál by si plné zohlednění sociálních a environmentálních hledisek;

24. zdůrazňuje, že politiku námořní dopravy je nutno pojímat jako součást logistického řetězce. Předpokladem toho je, aby byly přístavy považovány za nevyhnutelné uzly mezi různými způsoby dopravy využívané při přepravě zboží z jednoho bodu do druhého, ať již v rámci Evropy či mezinárodně. Přístavy tak nesmíme vidět jen jako pouhé výchozí či cílové body, ale spíše jako rozhodující faktor procesu dopravy ode dveří ke dveřím;

25. vyzdvihuje nutnost učinit z přístavů skutečná referenční centra ve virtuálním řízení dopravního řetězce, schopná předvídat řízení toku zboží. To znamená, že informační systémy, jež umožňují optimalizovat dopravní a logistické služby prostřednictvím sledování zboží v reálném čase, nesmí být během průjezdu přístavem přerušeny. Za tímto účelem je zapotřebí rozvinout či popřípadě vyvinout interoperabilitu provozních systémů jednotlivých přístavů mezi sebou i s vnitřními platformami;

26. vítá záměr Komise přiřadit námořní dopravě stejný stupeň administrativních a celních omezení, jakému podléhají ostatní způsoby dopravy. Je například naprosto nereálné propagovat přesun nákladní dopravy ze silnic na moře podle konceptu námořních dálnic, pokud formality, které se vztahují na nakládání či vykládání těžkých nákladních vozidel na lodě, znevýhodňují potenciální uživatele silniční dopravy. Předpisy by proto měly být omezeny na takovou míru, která bude odpovídat specifickým podmínkám námořní dopravy (otevřenosti moří, a tím i neurčenosti hranic v přístavu, zvláštním situacím ohrožení mořského prostředí v případě nehod atd.);

Námořní strategie 2018 ([8])

27. vítá doporučení Komise uvedená v hlavních částech textu, tzn.

— podporu provozování spravedlivého mezinárodního námořního obchodu za rovných podmínek prostřednictvím dodržování mezinárodně dohodnutých pravidel,

— zvýšit hodnotu pracovních míst v odvětví námořní dopravy (odborná příprava, kvalifikace, profesionalizace,...) a respektovat rozhodnutí MOP o spravedlivém zacházení s námořníky, jejich životních podmínkách a odměňování,

([8]) Viz KOM(2009) 8 v konečném znění.

— dosáhnout námořní dopravy „s nulovým odpadem a s nulovými emisemi“ a plně uplatňovat zásadu udržitelného rozvoje,

— udržitelným způsobem zaručit bezpečnost a zabezpečení námořní dopravy prostřednictvím dodržování stanovených pravidel a rozvoje preventivních opatření;

28. klade si nicméně otázku ohledně schopnosti Evropské unie tato doporučení realizovat, a to z důvodu jejich rozsahu. Navrhuje proto Komisi, aby tyto otázky seřadila podle důležitosti, stanovila priority pro přijímaná opatření a ve spolupráci s členskými státy a všemi zainteresovanými stranami co nejrychleji vypracovala podrobný plán, a to v každém případě před koncem roku 2009;

29. lituje, že se konkrétní opatření týkají pouze liberalizace obchodních transakcí s cílem zvýšit konkurenceschopnost a produktivitu. Poznamenává, že ochrana životního prostředí nebo záruky lepších sociálních standardů pro námořníky jsou uvedeny pouze mezi obecnými principy a není pro ně určen žádný časový harmonogram ani konkrétní opatření;

30. zdůrazňuje, že námořní doprava představuje udržitelný způsob přepravy, který rozhodující měrou přispívá k boji proti změně klimatu a znečištění ovzduší a celkově k dopravě šetrnější k životnímu prostředí. Rozvoj dopravního systému ohleduplnějšího vůči životnímu prostředí považuje za politickou prioritu. VR má za to, že posun dopravy směrem k námořní dopravě umožňuje reagovat jednak na rostoucí poptávku po dopravě (osobní i nákladní) a jednak na požadavky spojené s bojem proti změně klimatu. VR zejména lituje, že mezinárodní námořní doprava je stále vyloučena z mechanismů Kjótského protokolu a z časového harmonogramu pro snížení emisí skleníkových plynů. Vyzývá proto Mezinárodní námořní organizaci (OMI), aby urychleně navrhla – především s ohledem na konferenci OSN o klimatu, která se bude v prosinci 2009 konat v Kodani – závaznou úpravu emisí skleníkových plynů, jež by se vztahovala na všechny lodě nezávisle na jejich vlajkové příslušnosti, s konečným cílem tuto úpravu přijmout do roku 2011. Evropská komise by se měla angažovat v podpoře jednotných a transparentních ekologických certifikátů pro lodě a přístavy, jako je např. ESI Environmental Ship Index, který je vypracováván na základě World Ports Climate Initiative. Evropská unie by však měla dbát na to, aby závazné předpisy byly přijímány na mezinárodní úrovni, aby tak odvětví námořní dopravy nevznikla konkurenční nevýhoda. Kromě toho by se mělo prozkoumat, jaké vlivy by byly spojené se zavedením přístavních poplatků odstupňovaných podle dopadu na životní prostředí;

31. zdůrazňuje, že cíl spočívající v námořní dopravě šetrnější k životnímu prostředí musí zároveň kromě opatření směřujících k omezení ekologické stopy plavidel vést k měření a omezování ekologického dopadu přístavního a logistického vybavení. Poznamenává v tomto ohledu, že přestože je nevyhnutelně nutné urychlit postupy pro rozvoj evropských přístavů, aby se tak zajistila jejich konkurenceschopnost, nesmí se tak dít na úkor kvality posuzování dopadů na životní prostředí. Kromě toho musejí být stanovena přesná pravidla, která by neumožňovala různý výklad, který by mohl způsobit narušení hospodářské soutěže. Jako plnohodnotný cíl evropské námořní politiky je nutno zvážit i vhodné začlenění námořních, přístavních a logistických činností do měst;

32. domnívá se, že námořní doprava musí představovat vzorové odvětví ekologizace dopravy, a vyzývá v této souvislosti Evropskou unii, aby důrazně podpořila výzkum a inovace, jejichž cílem je zmenšení dopadů lodí a přístavů na životní prostředí; mělo by být zohledněno například téma zabránění znečištění vod způsobenému lodní dopravou;

33. upozorňuje na to, že provádění uvedených doporučení vyžaduje poskytnutí významných prostředků, a vyzývá Komisi, aby zhodnotila náklady na navrhovaná opatření, aby specifikovala, jak by bylo možné je financovat, a aby navrhla rozdělení nákladů mezi jednotlivé zainteresované strany. Má za to, že EU by měla finančně podporovat námořní dopravu, protože je ekologicky udržitelnější než jiné druhy dopravy, hlavě silniční doprava, a vyzývá Evropskou unii, aby podnikla veškeré kroky nezbytné pro zajištění finančních prostředků Společenství, jež jsou zapotřebí;

34. požaduje, aby příští revize transevropských dopravních sítí umožnila zvýšit úroveň priority přidělené investicím do přístavů a do spojení přístavů s vnitrozemím v rámci evropského rozpočtu – strukturálních fondů, rozpočtového bodu pro TEN-T a programu Marco Polo. Arbitrážní rozhodnutí mezi státy a Komisí vedlo k nerovnováze na úkor námořní dopravy a přístavů. V evropské mapě přístavů musí být v budoucnu lepší rovnováha mezi kategoriemi přístavů (uznání významu malých a středních přístavů ke zlepšení přístupnosti) a regiony (centrum/periferie) a k tomu musí přispět soubor celoevropských finančních nástrojů;

35. má za to, že cíl spočívající v zachování pravidel poctivé hospodářské soutěže mezi různými způsoby dopravy vede k internalizaci vnějších nákladů (zejména environmentálních) a že tam, kde tato internalizace není, nemohou toky námořní dopravy regulovat pouze pravidla trhu;

36. připomíná rovněž problematiku diferencované podpory ostrovních regionů EU, jejichž konkurenceschopnost a zapojení do mezinárodního i vnitroevropského obchodu silně závisí na tomto druhu dopravy. Opakuje své přání, aby v zájmu zlepšení přístupu ostrovních území Unie ke společnému trhu byly tyto důsledně napojeny na systém mořských dálnic ([9]);

37. podporuje návrh na vytvoření pracovní skupiny, která by sestavila seznam všech prostředků k dosažení ideální rovnováhy mezi pracovními podmínkami námořníků a konkurenceschopností evropské flotily. Navrhuje, aby se jeho úkol rozšířil o to, vymezit minimální sociální standard, aby se tak z lidského faktoru stal plnohodnotný faktor rozvoje. Domnívá se totiž, že odborná příprava, profesionalita a životní a pracovní podmínky posádky jsou rozhodující pro úspěch všech opatření, jejichž cílem je zajištění konkurenceschopnosti služeb námořní dopravy, námořní bezpečnosti a zabezpečení a ochrany životního

([9]) Viz CdR 119/2006: Přezkum Bílé knihy o dopravě v polovině období, odst. 4.4.

prostředí. Vyzývá v této souvislosti Evropskou unii k vyvinutí specifického mechanismu pro vymezení podmínek a kontrolu agentur pro obsazování pracovních míst (tzv. manning), vycházejícího z ustanovení úmluv MOP, obdobně jako úmluva STCW upravuje podmínky pro vzdělávací střediska;

38. zdůrazňuje společně s Komisí prvořadý význam otázek odborné přípravy pro všechny námořní obory a podporuje k tomu vyjádřené návrhy. Vítá zejména opatření zavádějící systém typu „Erasmus" v námořní plavbě a vyzývá Komisi k upřesnění tohoto návrhu tak, aby objasnila jeho znění a oblast působnosti, zejména otázku jeho rozšíření za hranice přípravy důstojníků na všechny mladé lidi vzdělávající se v tomto oboru;

39. domnívá se, že návrhy týkající se lidských zdrojů, námořních dovedností a know-how by se měly vztahovat na celé námořní odvětví včetně logistiky, tzn. na zaměstnání v přístavech či spojená s logistickými činnostmi a činnostmi před přepravou i po přepravě. Zdá se tedy, že by bylo vhodné na celoevropské úrovni stanovit obecný rámec, který by představoval příručku s osvědčenými postupy, o něž by všichni měli usilovat, ale který by také stanovil určitá omezení, a tak by například vylučoval princip odbavování vlastními silami při překládce. Takový rámec je však možný pouze tehdy, pokud bude uplatňován flexibilně na úrovni každého přístavu. Dvojí odmítnutí směrnice o liberalizaci přístavních služeb připomíná, že každý pokus o právní úpravu, která je nutně rigidní, je odsouzen k nezdaru;

40. vyzývá Komisi, aby specifikovala, jak zabránit narušení hospodářské soutěže mezi přístavy v souvislosti s náklady na bezpečnostní opatření;

41. vyzývá Komisi, aby specifikovala, jak zabránit narušení hospodářské soutěže mezi přístavy, pokud jde o provádění požadavků uvedených v evropských směrnicích, zejména v oblasti bezpečnostních opatření;

42. souhlasí s návrhy týkajícími se námořní bezpečnosti a poukazuje na to, k jak výraznému pokroku došlo v harmonizaci těchto otázek. Zdůrazňuje, že skutečnost, že Evropský parlament nedávno přijal třetí námořní balíček (Erika III), svědčí o tom, že je možné harmonizovat pravidla námořní dopravy. Je znepokojen novými riziky v námořní dopravě, zejména na lodích pro přepravu kontejnerů a chemických látek v případě nehody, především v aktuálních souvislostech stavby větších lodí, a vyzývá Komisi, aby upřesnila opatření, která proti těmto rizikům přijala nebo plánuje přijmout;

43. domnívá se, že je třeba zaujmout specifický přístup k průlivům, jimiž prochází drtivá většina světové dopravy, který by dokázal lépe koordinovat řízení těchto prostor, jimž hrozí nezanedbatelná rizika, jimž musí místní subjekty přímo čelit. Důsledky námořní nehody v některém velkém průlivu, jako je například Pas-de-Calais, by mělo považlivé dopady na ekonomiku i na životní prostředí, a to nejen v dotyčných přímořských regionech, ale v celé Evropě;

44. poukazuje na to, že vnitrostátní postupy v oblasti celní a veterinární kontroly mohou způsobit narušení hospodářské soutěže, a tak by si přál, aby Komise důrazněji kontrolovala provádění směrnic, což by zaručilo poctivý výklad;

45. zdůrazňuje význam vnějšího rozměru námořní politiky, a to především v odvětví dopravy. Domnívá se, že harmonizace pravidel provozu pod různými evropskými vlajkami by umožnila posílit postavení Evropské unie v Mezinárodní námořní organizaci a pokročit směrem k celosvětové harmonizaci pravidel upravujících námořní dopravu. V této souvislosti by si přál, aby se EU dokázala více prosadit v mezinárodních organizacích (v OMI, WTO, MOP), aby se tak evropská námořní doprava mohla rozvíjet v transparentnějším a poctivějším konkurenčním prostředí. Podporuje Komisi v její snaze o koordinaci postojů členských států v OMI a požaduje, aby byl Evropské unii v této organizaci přiznán statut pozorovatele;

46. má pochybnosti ohledně časového rámce, který byl pro tuto námořní strategii zvolen, tj. ohledně období 2009–2018. Žádá, aby byl tento harmonogram později sladěn s harmonogramem nové Lisabonské strategie po roce 2010;

Námořní doprava bez hranic

47. připojuje se k záměru zrušit či zjednodušit některé či všechny administrativní postupy, které ztěžují rozvoj pobřežní plavby uvnitř Evropské unie, a zároveň zajistit vysokou míru bezpečnosti a ochrany životního prostředí;

48. vítá vůli Komise vytvořit prostor pro námořní dopravu bez hranic, který by umožnil dosáhnout vnitřního trhu v oblasti námořní dopravy, lituje však, že Komise nezmiňuje společný námořní prostor, jenž by přesahoval zrušení administrativních a daňových překážek pro lodě proplouvající mezi evropskými přístavy;

49. přál by si, aby byly plně zohledněny sociální aspekty, a aby Evropská unie více respektovala mezinárodní pravidla týkající se pracovního práva a ochrany životního prostředí, aby tak byly na celém světě zachovány podmínky pro poctivou hospodářskou soutěž. Soudí proto, že opatření navržená Komisí tvoří pouze první etapu zavedení skutečného společného námořního prostoru. Vítá v tomto smyslu směry postupu obsažené ve sdělení Komise ze dne 21. ledna 2009 a vyzývá Komisi, aby brzy představila další etapy vytváření společného námořního prostoru;

50. vítá pokyny navržené v oblasti zjednodušení, harmonizace, jednoho správního místa a elektronického přenosu. Domnívá se, že lodě registrované pod vlajkou některého členského státu, které plují mezi dvěma přístavy Evropské unie, by se neměly být zatíženy větší dokumentační povinností, než je tomu v jiných druzích dopravy, pokud tomu nebrání aspekty související s bezpečností v námořní dopravě;

51. zdůrazňuje, jaké úsilí bylo dosud vyvinuto pro zjednodušení ohlašovacích formalit a dematerializaci. Vítá záměr pokračovat ve zjednodušování a harmonizaci administrativních postupů mezi členskými státy, a to hlavně postupů celních, veterinárních či rostlinolékařských;

52. lituje, že Komise užila nešťastnou formulaci, že „vážným problémem může být služba lodivoda". Připomíná význam služeb lodivodů pro námořní bezpečnost v přístavech a přístavních přístupech; vyzývá proto Unii a členské státy, aby prokázaly větší přísnost při definici rámce vydávání výjimek ve službách lodivodů;

53. vyzývá Komisi, aby učinila všechny potřebné kroky k tomu, aby se zabránilo rozporům vyplývajícím z odlišného výkladu při uplatňování postupů, které již byly harmonizovány;

54. vítá záměr zavést jednotné správní místo, ale zdůrazňuje, že tento cíl bude od všech subjektů v tomto odvětví vyžadovat velké investice. Domnívá se, že systém Společenství pro výměnu námořních informací SafeSeaNet představuje prioritu pro to, aby se racionalizovala a urychlila dokumentační výměna mezi subjekty námořní dopravy. Má za to, že k tomu, aby se zajistila efektivita výměny námořních dokumentů a úspěch evropské sítě, je nezbytné podpořit vybavení přístavních měst. Obdobně obrací pozornost Komise k důsledkům některých opatření navrhovaných pro přístavy malé a střední velikosti a vyzývá ji, aby podnikla nutné kroky a zamezila tak narušení hospodářské soutěže poškozujícímu rovnováhu evropské přístavní sítě;

Státní podpora doplňující financování Společenstvím pro zahájení mořských dálnic ([10])

55. vítá vysvětlení, které Komise podala ohledně souladu mezi různými mechanismy státní podpory doplňující financování Společenstvím pro zahájení mořských dálnic. Podtrhuje, že financování z veřejných prostředků představuje pro rozvoj pobřežní plavby rozhodující přínos. Připomíná, že důvodem, proč orgány veřejné správy plně podporují projekty mořských dálnic, je snaha o odlehčení přetížené silniční sítě a snížení dopadu nákladní dopravy na životní prostředí. Je tedy třeba přivítat skutečnost, že státy dostaly možnost poskytovat podpory na celostátní, regionální či místní úrovni, nelze ji však považovat za uspokojivou odpověď na nedostatek prostředků, jimž jsou v Evropě financovány mořské dálnice;

56. lituje, že kritéria, která Komise pro hodnocení projektů zvolila, se vztahují hlavně k požadavkům krátkodobé udržitelnosti – té je totiž velmi obtížné v krátké době dosáhnout, a to jednak z důvodu významných počátečních investic a jednak z důvodu nejistoty ohledně vytížení lodí, jak se ukázalo při testování provozu mezi přístavy Toulon a Civitavecchia (Řím) mezi lety 2005 a 2008;

57. je znepokojen tím, že nebylo provedeno komplexní posouzení povahy transakcí a investic, pro něž je možné získat evropské dotace, vzhledem k tomu, že nástroje zavedené v posledních letech nepřinesly očekávané výsledky. Kromě toho, že jsou tyto navrhované nástroje financování velmi složité, zdá se také, že některé jejich součásti nejsou vhodné či jsou jen velmi málo použitelné s ohledem na potřeby, jež vznikly zahájením provozu na mořských dálnicích;

58. navrhuje, aby bylo možné řadit lodě, které provozovatel námořní dopravy zkonstruuje či zakoupí a využívá je na některé mořské dálnici, výjimečně řadit mezi infrastrukturu, a to navzdory jejich mobilnímu charakteru. Tyto lodě by tak bylo možné dotovat stejně jako určité investice do silnic a železnic. Nicméně v souladu s judikaturou Evropského soudního dvora, a zejména s ohledem na rozsudek ve věci Ferring (C-53/00) a rozsudek ve věci Altmark (C-280/00), by to nemělo mít za následek finanční podporu provozu těch lodí, které nespadají do finančního vyrovnání za závazky veřejné služby. Dopad konceptu mořských dálnic na životní prostředí může být takový, že vyžaduje navržení výjimečných ustanovení. Očekávané důsledky přesunu dopravy z pozemní na námořní budou znatelné až tehdy, až tento přesun skutečně proběhne. Z tohoto hlediska se zdá vzhledem k očekávanému převodu na jiný druh dopravy vhodné uvažovat o přesunutí financování;

59. přál by si, aby byli soukromí provozovatelé (majitelé lodí, logističtí operátoři a dopravci) – již mají v procesu provádění konceptu mořských dálnic rozhodující úlohu – plně zapojeni a vyslyšeni v rámci hloubkové analýzy překážek, jež jim brání v rozhodnutí ohledně zahájení provozu na mořských dálnicích;

60. navrhuje proto, aby byly více uznány kanceláře pro propagaci pobřežní plavby (národní odborná střediska), které členské státy zřídily, a aby dostaly více pravomocí. Předpokladem toho je, že bude zvážena výše lidských i finančních zdrojů, jež jim byly dány k dispozici, například v rámci smluv o partnerství uzavřených s regionálními orgány, pokud jde o námořní profese, a se soukromými subjekty v dopravním řetězci: majiteli lodí, logistickými operátory, zasilateli, ...;

61. domnívá se, že systém státních podpor doplňujících financování Společenstvím pro zahájení mořských dálnic mohl být pro větší jasnost zařazen do dokumentu s pokyny ke státní podpoře pro námořní dopravu;

62. obecněji vyzývá Komisi, aby prozkoumala možnost, jak obecně sladit pravidla pro státní podpory a financování Společenství pro rozvoj mořských dálnic;

63. je s Komisí zajedno v tom, že „stanovení předem určené částky veřejného financování, s níž lze počítat, je pro potenciální zájemce podstatné". Poukazuje v tomto ohledu na to, že pro hospodářské subjekty mohou být brzdou i doložky o vrácení podpory, protože jim hrozí, že budou muset na konci projektu vrátit finanční podporu, pokud nebude dosaženo jeho cílů. Souhlasí s tím, že státní podpora pro mořské dálnice musí být podmíněna dosažením přesně stanovených cílů, navrhuje však,

([10]) Viz 2008/C 317/8.

aby Komise prozkoumala, zda by bylo možné zařadit do provádění projektů mořských dálnic postupné cíle, na nichž by veřejné financování záviselo;

64. vyzývá Komisi, aby informovala velmi rozsáhle a nevyužívala jen oficiálních publikací, a zvyšovala tak mezi provozovateli povědomí o tom, že tato politika je dobře promyšlená, a dala při té příležitosti také na vědomí, že je odhodlána řešit největší problémy s převodem dopravy ze silnic na moře prostřednictvím vhodných opatření, a to plně v souladu s dříve vyjádřenými ambicemi v oblasti udržitelného rozvoje a aniž by to vyvolávalo výrazné narušení hospodářské soutěže;

Ohlašovací formality lodí připlouvajících do přístavů členských států Společenství nebo odplouvajících z nich

65. uznává, že zjednodušení administrativních postupů zavedením elektronického přenosu informací a racionalizace ohlašovacích povinností pomohou zvýšit atraktivitu námořní dopravy;

66. poukazuje na to, že tato opatření mají příznivý dopad i na environmentální a námořní bezpečnost, protože snižují administrativní zátěž posádky, která se tak může soustředit na střežení lodi. Elektronický přenos dat kromě toho umožňuje úřadům získat v reálném čase potřebné informace, aby tak mohly v případě nehody přiměřeně reagovat;

67. vítá skutečnost, že byl zvolen proces postupné harmonizace, který zajistí soulad a jednotnost s časovým harmonogramem Mezinárodní námořní organizace, jež zůstává významným stupněm. Ilustruje to zejména návrh přechodného evropského formuláře, jehož účelem je harmonizace požadavků na informace týkající se bezpečnosti, dokud nebude na mezinárodní úrovni zaveden harmonizovaný formulář. Výbor regionů v této souvislosti vyjadřuje souhlas s tím, že se delegace členských států Evropské unie na zasedáních výboru FAL „musí snažit o propojení formulářů úmluvy FAL s formuláři, které jsou požadovány v rámci stávajících právních předpisů Společenství“;

68. podporuje záměr o všeobecné rozšíření systému elektronické výměny údajů do 15. února 2013, ale upozorňuje na to, že budou muset být realizovány významné investice, aby bylo zaručeno vybavení celého řetězce námořní dopravy. Náklady na vývoj elektronického přenosu informací jsou pro malé přístavy nezanedbatelné. Vyzývá proto Komisi, aby přesně stanovila, jakou finanční podporu je možné v souvislosti s tím získat;

69. souhlasí s Komisí v tom, že zjednodušení a harmonizace formalit a administrativních dokumentů mají významnou úlohu při prosazování pobřežní námořní dopravy. Vítá v tomto směru výjimku z formulářů požadovaných úmluvou FAL pro lodě, které se pohybují mezi přístavy Evropské unie. Upozorňuje nicméně na to, že tam, kde to bude možné, by měl být s ohledem na provozovatele pobřežní plavby upraven Mezinárodní předpis o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (ISPS);

70. lituje, že nebyla zohledněna otázka boje proti nelegálnímu přistěhovalectví, které podstatně zpomaluje provozní postupy a pro určité oblasti znamená významné náklady;

71. požaduje dále, aby všechny členské státy v plném znění přijaly Mezinárodní úmluvu o pátrání a záchraně na moři (SAR) a Mezinárodní úmluvu o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS). Tyto úmluvy totiž pro mezinárodní společenství jako celek stanovují společná pravidla týkající se povinností záchrany a pomoci trosečníkům a námořníkům nacházejícím se ve vodách evropského námořního prostoru, kterým hrozí ztroskotání nebo byli necháni na holičkách. Domnívá se nicméně, že přijetí těchto pravidel musí být na evropské úrovni provázeno vytvořením mechanismů solidarity, neboť řízení nelegální námořní migrace nemůže být ponecháno pouze na členských státech Evropské unie, které mají z migračního hlediska problematické pobřeží. Současně zdůrazňuje, že úsilí zaměřené na zlepšení pátracích a záchranných akcí pro migranty a uprchlíky v tísni na moři je pouze jedním aspektem reakce na širší problém nelegální námořní migrace.

V Bruselu dne 17. června 2009

předseda

Výboru regionů

Luc VAN DEN BRANDE