

Úřední věstník

Evropské unie

C 168

Svazek 50

České vydání

Informace a oznámení

20. července 2007

Oznámení č.

Obsah

Strana

III Přípravné akty

Evropský hospodářský a sociální výbor

435. plenární zasedání ve dnech 25. a 26. dubna 2007

2007/C 168/01	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Rozvoj hodnotových a dodavatelských řetězců v evropském a globálním kontextu	1
2007/C 168/02	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Evropské metropolitní oblasti – socioekonomické důsledky pro budoucnost Evropy	10
2007/C 168/03	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Územní agenda	16
2007/C 168/04	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke zprávě Komise – Zpráva o politice hospodářské soutěže za rok 2005 SEC(2006)761 v konečném znění	22
2007/C 168/05	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o zřízení rámce pro ochranu půdy a o změně směrnice 2004/35/ES KOM(2006) 232 v konečném znění – 2006/0086 (COD)	29
2007/C 168/06	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k — návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví jednotné povolovací řízení pro potravinářské přídatné látky, potravinářské enzymy a látky určené k aromatizaci potravin — návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o potravinářských enzimech a o změně směrnice Rady 83/417/EHS, nařízení Rady (ES) č. 1493/1999, směrnice 2000/13/ES a směrnice Rady 2001/112/ES — návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o látkách určených k aromatizaci a některých složkách potravin vyznačujících se aromatem pro použití v potravinách nebo na jejich povrchu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 1576/89, nařízení Rady (EHS) č. 1601/91, nařízení (ES) č. 2232/96 a směrnice 2000/13/ES — návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o potravinářských přídatných látkách KOM(2006) 423 v konečném znění – 2006/0143 (COD) — KOM(2006) 425 v konečném znění – 2006/0144 (COD) — KOM(2006) 427 v konečném znění – 2006/0147 (COD) — KOM(2006) 428 v konečném znění – 2006/0145 (COD)	34

CS

Cena:
18 EUR

(Pokračování na následující straně)

Oznámení č.	Obsah (pokračování)	Strana
2007/C 168/07	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu – Provádění udržitelnosti v rybolovu EU pomocí maximálního udržitelného výnosu KOM(2006) 360 v konečném znění	38
2007/C 168/08	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zakazuje uvádět na trh, dovážet do Společenství a vyvážet z něj kočičí a psí kůže a výrobky obsahující tyto kůže KOM(2006) 684 v konečném znění – 2006/0236 (COD)	42
2007/C 168/09	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zákazu vývozu a bezpečném skladování kovové rtuti KOM(2006) 636 v konečném znění – 2006/0206 (COD)	44
2007/C 168/10	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu rozhodnutí Rady o hlavních směrech politik zaměstnanosti členských států KOM(2006) 815 v konečném znění – 2006/0271 (CNS)	47
2007/C 168/11	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře KOM(2006) 275 v konečném znění	50
2007/C 168/12	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Společná politika pro přístavy v EU	57
2007/C 168/13	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě KOM(2006) 336 v konečném znění	63
2007/C 168/14	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Střednědobý přezkum programu na podporu pobřežní plavby [KOM(2003) 155 v konečném znění] KOM(2006) 380 v konečném znění	68
2007/C 168/15	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury KOM(2006) 569 v konečném znění – 2006/0182 (COD)	71
2007/C 168/16	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 97/67/ES týkající se úplného dosažení vnitřního trhu poštovních služeb Společenství KOM(2006) 594 v konečném znění – 2006/0196 (COD)	74
2007/C 168/17	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Doprava ve městech a metropolitních oblastech	77
2007/C 168/18	Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Podpora přeshraniční cyklistické dopravy	86

III

(Přípravné akty)

EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ A SOCIÁLNÍ VÝBOR

435. PLENÁRNÍ ZASEDÁNÍ VE DNECH 25. A 26. DUBNA 2007

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Rozvoj hodnotových a dodavatelských řetězců v evropském a globálním kontextu

(2007/C 168/01)

Dne 6. června 2006 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s odstavcem 2 článku 29 Jednacího řádu, rozhodl vypracovat stanovisko z vlastní iniciativy k tématu *Rozvoj hodnotových a dodavatelských řetězců v evropském a globálním kontextu*.

Toto rozhodnutí bylo dne 26. října 2006 potvrzeno.

Poradní komise pro průmyslové změny, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 6. března 2007. Zpravodajem byl pan van Iersel. Spoluzpravodajem byl pan Gibellieri.

Na 435 plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání dne 25. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 130 hlasy pro, 1 hlas byl proti a 4 členové se zdrželi hlasování.

Část I – Závěry a doporučení

A. EHSV volá po soustředěné pozornosti subjektů s rozhodovací pravomocí společně s interaktivními přístupy na úrovni EU i členských států ke koncepci hodnotového a dodavatelského řetězce, nebo spíše ke koncepci síťového spolupůsobení průmyslu a společnosti.

B. Tyto dynamické procesy vyžadují přizpůsobení a přizpůsobitelnost v řízení všech složek společností, včetně definice produktu a jeho návrhu, služeb, marketingu a řízení finančních a lidských zdrojů. Tyto úkoly se často řeší outsourcingem. Zesíťování znamená, že společnosti jsou v celosvětovém měřítku stále provázanější a výroba a služby se stále více integrují.

C. Existují podstatné rozdíly v tom, jak se tento stav věcí dotýká jednotlivých společností; závisí to na velikosti společnosti, jejím umístění v dodavatelském řetězci nebo síti a na odvětví, ve kterém působí. Velké nadnárodní společnosti všeobecně zaujímají v procesu zesíťování dobré místo ve všech jeho stádiích. Naproti tomu poměrně malí a středně velcí dodavatelé, kteří působí v počátečních nebo středních stádiích (první, druhý, třetí ... dodavatel), narážejí často na překážky uvedené v části II. V tomto dokumentu je budeme nazývat PSS (počáteční a střední

společnosti), což je termín vytvořený pro potřeby tohoto stanoviska ⁽¹⁾.

D. Převážná většina pracovních míst v soukromém sektoru se nachází v „menších než velkých“ společnostech (viz bod C). Nejvíce inovativní a kreativní z těchto podniků mají rozhodující význam pro zesíťovanou ekonomiku. Rozsah tohoto vývoje je natolik významný, že má podstatné důsledky nejen v mikroekonomickém měřítku, ale i z pohledu makroekonomického.

E. EHSV považuje za nezbytné zlepšení prostředí, ve kterém PSS působí. Toto stanovisko (viz odstavce 3 a 4 v části II) identifikuje hlavní úkoly a předkládá množství návrhů politik, například:

— změna postojů vůči PSS,

⁽¹⁾ Toto stanovisko tedy nehovoří o malých a středních podnicích, jak je definuje Evropská komise a většina členských států (tzv. MSP). Menší společnosti, o kterých se hovoří, jsou dodavatelé, kteří mohou mít několik set zaměstnanců, zatímco středně velcí dodavatelé mohou mít až tisíce zaměstnanců. Oba tyto typy zaujímají v hodnotových řetězcích pozici v počátečním nebo středním stádiu; jinými slovy, nejsou to konečné – většinou velké – podniky dodávající konečné výrobky nebo služby. Tyto společnosti nejsou definovány z pohledu měřitelných údajů o společnostech (obrat, zaměstnanci), ale spíše vzhledem k jejich umístění v hodnotových a dodavatelských řetězcích. Dodavatelé surovin, což bývají velké společnosti, nespádají do působnosti stanoviska, přestože ve výrobním procesu stojí na samém počátku.

- zlepšování spolupráce a vzájemné důvěry mezi těmito společnostmi,
- zpřístupnění finančních zdrojů,
- omezování uzamčení v řetězci nebo mimo něj (lock-in/lock-out),
- uplatnění práv k duševnímu vlastnictví,
- omezení narušování hospodářské soutěže důslednějším, účinnějším a včasným používáním nástrojů „EU-Trade Defense Instruments“ pro předcházení nečestnému dovozu,
- podpora dovednostem a podnikatelství,
- přitáhnutí kvalifikovaných mladých lidí do PSS, zejména v technických oborech,
- provádění průmyslové politiky EU nového stylu, včetně jejího odvětvového přístupu,
- optimální využití 7. RP,
- přijímání specializované legislativy a omezování byrokracie.

F. Chybějící ustálená definice PSS znesnadňuje plné pochopení jejich významu v průmyslové změně a procesu globalizace. Je třeba udělat daleko více pro zvýšení povědomí o úloze, kterou PSS hrají. Pokud by se měly uskutečnit některé či všechny návrhy uvedené v bodě E, musely by určité předběžné podmínky splnit společnosti samotné, další podmínky by musely splnit tvůrci politik a konečně některé podmínky obě tyto strany dohromady. V každém případě musí být jejich uskutečnění prováděno v těsné spolupráci všech příslušných zúčastněných stran. Výbory pro odvětvový dialog pracující na evropské úrovni a na úrovních národních by stejně tak měly být schopny poskytovat důvěryhodnou společnou orientaci tvůrcům politik.

Část II – Odůvodnění

1. Úvod

1.1 Je zavádějící hovořit o nástupu dodavatelských řetězců jako moderním jevu, protože v nějaké formě existovaly již od počátku organizované výroby.

1.2 Je však spravedlivé poznamenat, že dychtivý zájem o dodavatelské řetězce se rozvinul v několika posledních desetiletích jako důsledek nelítostného prostředí vzešlého z technologického pokroku a globalizace a všech s nimi souvisejících tržních jevů. Toto téma pojednávaly nesčetné publikace a konference po celém světě. Dřívější lineární členění nahrazují spleť sítě a integrované výrobní procesy, které často probíhají v působnosti několika společností i států.

1.3 Hodnotové a dodavatelské řetězce jsou v dnešní době stále více propojeny a v mnoha oblastech nyní existuje skutečně celosvětová síť. To opravňuje používání termínu „síť“ namísto „řetězce“; tento termín bezpochyby lépe vystihuje jejich poměrovost.

1.4 Síť vytváření hodnot (nebo zjednodušeně „hodnotové sítě“) se stávají světovými a rozšiřují se. Součástí tohoto procesu je celoevropská hodnotová síť, posílená nedávným rozšířením Evropské unie.

1.5 V současné době se ukazuje, že potřebám společností již nepostačuje sebezdokonalování. Přínosy introspektivních programů uvnitř společností jsou užitečné a žádoucí, ale neumožňují jim chopit se příležitostí, které nabízí skutečně globální systém podnikání. Společnosti se musejí dívat za vlastní zdi, mají-li přežít v moderním světě.

1.6 Do popředí zájmu se proto dostává síťový management a logistika; společnosti vynakládají rostoucí množství času a prostředků na zajištění optimálních výnosů účelnou organizací a koordinací stále složitějšího přediva činností a služeb, které mají zásadní význam pro moderní průmyslové a obchodní operace.

1.7 Povaha manažerské zodpovědnosti a požadovaných schopností pracovníků na všech úrovních se dramaticky změnila, protože jsou potřebná rozhodnutí a postoje zajišťující optimální úroveň spolupráce mezi kupujícími, dodavateli a společnostmi.

1.8 Takový je stav věcí ve všech kategoriích společností, ať jsou velké, střední nebo malé, přestože existují rozdíly a interakce mezi odvětvími. Ukazuje se však, že velké nadnárodní společnosti mají v současných procesech výhodnější postavení než PSS ⁽²⁾.

1.9 Je skutečností, že dvě třetiny evropských zaměstnanců v soukromém sektoru pracují pro malé a středně velké společnosti (PSS). Z toho vyplývá, že prospívání tohoto typu společností má nejen mikroekonomický rozměr, ale také makroekonomický dopad.

1.10 Přestože námětem tohoto stanoviska je hodnotový a dodavatelský řetězec, zaměřuje se především na inovativní (vyspělá technologie, vysoká kvalita) PSS s potenciálem růstu a mezinárodního působení, případně na PSS, které se již pohybují na globálním trhu ⁽³⁾.

1.11 Je tedy nutné vyvíjet a zlepšovat cesty a prostředky k vytvoření zdravého a udržitelného prostředí pro tento typ společností, ve kterém by mohly vzkvétat a byl by nejlépe využit jejich potenciál.

1.12 Přestože se dodavatelské řetězce/sítě v různých odvětvích liší, jevílo se jako vhodné ilustrovat analýzu podanou v této práci zaměřením na jedno odvětví. Příloha 2 tohoto stanoviska je proto věnována uvedení případové studie z automobilového průmyslu, která dobře ilustruje některá rozhodující hlediska. Toto odvětví bylo vybráno, protože je mimořádně složitostí svého dodavatelského řetězce/sítě, jak znázorňuje příloha 1.

⁽²⁾ Viz část C a poznámka pod čarou č. 1.

⁽³⁾ Viz poznámka pod čarou č. 1.

1.13 Evropské společnosti často volí outsourcing jednoho nebo více článků dodavatelského řetězce. Následně produkt outsourcingu dovážejí a dodávají mu přidanou hodnotu předtím, než ho v hodnotové síti předají dál. Je důležité vytvářet takové podmínky, které v celém procesu zajistí, aby v Evropě zůstávala co nejvyšší úroveň zisku, zaměstnanosti a know-how. To má zásadní význam, protože know-how se stává výrobním faktorem samo o sobě a je poháněno v sítích tvorby hodnot nejen prostým zahraničním financováním, ale v podstatě financováním bez ohledu na hranice ⁽⁴⁾.

1.14 Tato práce pojednává o způsobech, jimiž by mohla EU lépe přispět k zachování významných (přidávajících hodnotu) částí dodavatelského řetězce v Evropě ⁽⁵⁾.

2. Hodnotové sítě a průmyslové změny

2.1 Průmyslové změny úzce souvisí s vytvářením hodnoty v zesíťované společnosti, což zahrnuje významnou úlohu služeb jako jsou konzultační, inženýrské, logistické nebo marketingové. Se snižováním vertikální integrace se vytváření hodnot při zpracování často přesunuje k dodavateli. Tento proces se navíc stává vícerozměrným, protože mnozí z těchto dodavatelů jsou také součástí globálních sítí, což vytváří nové vzájemné závislosti mezi dodavateli.

2.2 Co však termín „globální“ doopravdy zahrnuje? Kromě nepřehlédnutelné úlohy, kterou hrají USA a Japonsko, se na scéně objevují v posledních desetiletích další světové oblasti, jako například takzvané státy skupiny BRIC (Brazílie, Rusko, Indie, Čína). Je však třeba připomenout, že v této skupině existuje členství dvojího druhu; hlavní vliv mají zvláště Indie a Čína, které „způsobily dramatický otřes celého dodavatelského řetězce a geopolitoru vytváření hodnot“ ⁽⁶⁾.

2.3 Se zřetelem k tomuto vývoji musí EU posílit svou schopnost obstat v konkurenci přidanou hodnotou, protože čistě cenově zaměřená konkurence je nerealistická a ve společenské oblasti i v otázce udržitelnosti neodpovídá hodnotám Unie.

⁽⁴⁾ V této souvislosti viz „The Three Rounds of Globalisation“, Ashutosh Sheshabalaya (autor), The Globalist, čtvrtek 19. října 2006 (<http://www.theglobalist.com/DBWeb/printStoryId.aspx?StoryId=5687>).

⁽⁵⁾ Zaměření stanoviska vychází z dřívějších i v současnosti připravovaných stanovisek: Služby a evropský zpracovatelský průmysl: interakce mezi odvětvími a její dopad na zaměstnanost, hospodářskou soutěž a produktivitu (CCMI/035 – CESE 1146/2006 – Úř. věst. C 318, 23.12.2006); Inovace: dopad na průmyslové změny a role EIB (CCMI/038, připravuje se); Územní řízení průmyslových změn – úloha sociálních partnerů a příspěvek rámcového programu pro konkurenceschopnost a inovaci (CCMI/031 – CESE 1144/2006 – Úř. věst. C 318, 23.12.2006); Evropská politika v oblasti logistiky (TEN/240, CESE 210/2007, dosud nepublikováno v Úř. věst.); stanovisko k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce (TEN/249 – CESE 1580/2006, Úř. věst. C 325, 30.12.2006); Sektor velkých maloobchodních řetězců – trendy a dopady na zemědělství a spotřebitele (NAT/262 – CESE 381/2005 – Úř. věst. C 255, 14.10.2005).

⁽⁶⁾ Článek citovaný v pozn. 4.

2.4 Dodavatelské řetězce a sítě expandují, protože průmyslové procesy ve větší míře charakterizuje fragmentace výrobních linek a specializace výrobků s využitím technologií a přizpůsobitelnosti. Výrobci mohou standardizovat základní části výrobků a zároveň ponechat prostor pro přizpůsobení odběrateli. Tento přístup je znám jako „**hromadná přizpůsobitelnost**“.

2.5 Tyto faktory jsou stimulovány interakcí výrobního průmyslu a služeb ⁽⁷⁾, což vede ke **stírání hranic mezi odvětvími**. Informační a komunikační technologie (IKT) k tomuto stavu přispívají zvyšováním interoperability a elektronicky poskytovanými službami.

2.6 Evropské společnosti by se měly zaměřit na vytváření dodavatelských sítí zpracovávajících „rozšířené produkty“ (tj. systémy výrobků a služeb), zaměřené na tržní niky s vysokou přidanou hodnotou. Obchodovatelnými komplexními produkty se staly i samotné továrny.

2.7 Nové technologické cykly přikládají stále vyšší význam **řízení lidských zdrojů** na všech úrovních a zdůrazňují naléhavost celoživotního učení jako zásadního prvku konkurenceschopnosti a zaměstnatelnosti.

2.8 **Životní cyklus výrobků** se zkracuje a mění; je to způsobeno zvyšující se interakcí mezi službami a výrobou a tím, že konkurence a (předkonkurenční) spolupráce se v mnoha oblastech stává globální.

2.9 Těmito probíhajícími změnami je silně ovlivňována struktura společností a dynamické vztahy mezi nimi. Změny vyžadují neustálé **přizpůsobování a přeskupování**. Specializace výrobních procesů, přizpůsobitelnost a vývoj služeb souvisejících s výrobou vede k vyšší míře outsourcingu. Outsourcing naopak může mít za následek další specializaci a decentralizaci.

2.10 **Koncentrace** cestou slučování a akvizic probíhá souběžně s těmito procesy; čím dále jsme od spotřebitele, s tím větší mírou koncentrace a konsolidace se setkáváme.

2.11 **Outsourcing a offshoring** probíhá v celosvětovém měřítku ⁽⁸⁾. Rozvíjející se ekonomiky nových členských států a asijských zemí jsou v tomto procesu velmi aktivní; každá

⁽⁷⁾ Tento námět byl obsáhle zpracován ve stanovisku EHSV na téma „Služby a evropský zpracovatelský průmysl: interakce mezi odvětvími a její dopad na zaměstnanost, hospodářskou soutěž a produktivitu“ (CCMI/035; CESE 1146/2006, Úř. věst. C 318, 23.12.2006).

⁽⁸⁾ CCMI důkladně prozkoumala přemísťování společností, jejich rozsah, účinky a související nesnáze a možnosti. Výsledky této práce (stanovisko, informační zpráva, externí studie, konference) uvádí publikace nazvaná „Relocation – Challenges and Opportunities“. (ISBN: 92-830-0668-2; http://www.eesc.europa.eu/documents/publications/index_en.asp?culture=EN&id=141&details=1).

z nich nabízí vlastní nákladové výhody a vlastní tržní potenciál. Asie se stává jednoznačným střediskem nízkonákladové výroby a poskytování nízkonákladových služeb. V Číně a Indii se rozvíjejí nezávislé technologie. Tyto procesy mohou znamenat přemísťování hospodářských aktivit se skutečnými ztrátami pracovních příležitostí. To může mezi zaměstnanci vyvolat pocit nejistoty. Na druhé straně může přemísťování výroby vést k nárůstu zaměstnanosti ve společnostech v Evropě ⁽⁹⁾.

2.12 Složitý vývoj, který je důsledkem nesčetných transakcí, sloučení a akvizic, které probíhají v celém světě, ukazuje, že **přemísťování** jako důsledek změn ve výrobních liniích a liniích služeb není lineárním ani jednosměrným procesem. Výrobní náklady představují pouze část širšího spektra zvažovaných okolností. Do této bilance vstupuje řada dalších faktorů, které nejsou námětem tohoto stanoviska. Patří mezi ně komplexní logistika, vysoké dopravní náklady, otázky ochrany životního prostředí, právní rámec, ochrana duševního vlastnictví, dostupnost surovin, technologie a specifické expertní znalosti. Když se zváží všechny tyto okolnosti, ukáže se, že pro výrobce nebo poskytovatele je někdy výhodnější návrat do Evropy.

2.13 Na druhé straně ale přemísťování může také ovlivnit inovační činnosti, což by vedlo ke ztrátám evropského know-how. Přemísťování skutečně může v dlouhodobém časovém horizontu narušit inovační kapacitu evropských průmyslových odvětví, nebude-li se posilovat znalostní a výzkumná základna v Evropské unii. Z tohoto pohledu je výmluvný rostoucí počet inženýrů v Indii a Číně (45 % celosvětového počtu inženýrů).

2.14 Dále může k nedostatku kvalifikovaných pracovníků v evropských PSS vést skutečnost, že mladí a vysoce kvalifikovaní lidé opouštějí Evropu nebo dávají přednost práci ve velkých společnostech ⁽¹⁰⁾.

2.15 Při překonávání výše zmíněných obtíží mají velké společnosti často výhodnější postavení než PSS. Obecně mají poměrně snadný přístup k bankovnímu a kapitálovému trhu, jsou zapojeny do všech druhů interakce a interoperability s ostatními společnostmi, mají přístup k širokým tržním možnostem a jsou hlavními aktéry v procesu outsourcingu. Jsou však méně pružné než menší společnosti.

⁽⁹⁾ Offshoring Research Network, transatlantické sdružení šesti výzkumných ústavů, nedávno realizovalo svou poslední bienální studii o situaci v přemísťování podniků. Středisko Erasmus Strategic Renewal Centre v Rotterdamu provedlo výzkum pro nizozemské společnosti a dospělo k tomuto závěru: „Přenášení podnikatelských aktivit v 57 % případů offshoringu nemělo žádný vliv na počet pracovních míst v nizozemské společnosti. Ve 39 % však došlo ke ztrátám pracovních příležitostí, a jen ve 4 % případů došlo k vytvoření nových pracovních míst v Nizozemsku. Výzkum ukazuje, že bylo vytvořeno průměrně 37,8 pracovních míst v zahraniční lokalitě a v Nizozemsku došlo k průměrné ztrátě 3,5 pracovního místa. Jinými slovy, za každé ztracené pracovní místo v Nizozemsku došlo k vytvoření 10,8 nového pracovního místa v zahraniční lokalitě.“

⁽¹⁰⁾ Viz. bod 3.22.

3. Výzvy, před kterými stojí PSS

3.1 Všechny ukazatele napovídají, že proces fragmentace produkce, zvyšování přizpůsobivosti a vytváření globálních sítí bude pokračovat. Ve většině oblastí působí jako strategičtí vůdci velké nadnárodní společnosti, velký díl práce ale odvádí zvyšující se počet PSS.

3.2 PSS někdy z nutnosti zaujímají přes svůj vysoký potenciál krátkodobě orientované přístupy, musejí tvrdě pracovat, aby získaly přístup na nové trhy, často jsou závislé na pravidelných objednávkách určitých velkoodběratelů a obvykle nemají tak dobrý přístup na kapitálové trhy. Kromě toho jsou do značné míry vystaveny nebezpečí narušení dodavatelského řetězce, spojeným se snižováním nákladů, které významní zákazníci stále požadují. V následujících odstavcích se upozorňuje na nejvýznamnější výzvy, jimž čelí.

Nalezení vhodného přístupu

3.3 Mnohá zlepšení rámcových podmínek poměrně malých a středně velkých podniků jednoduše závisí na postojích ve společnosti a uvnitř těchto podniků samotných. V některých členských státech a regionech jsou postoje k tomuto typu společností příznivější než v jiných. Měla by se proto podněcovat výměna osvědčených postupů.

Vzájemná důvěra a spolupráce mezi PSS

3.4 Je třeba podnítit PSS k větší otevřenosti ke spolupráci a k vyvíjení společných projektů. Taková spolupráce a projekty mohou posílit tržní postavení a podpořit dodavatele ve vyjednávání s velkoodběrateli. Mohly by také napomoci k vyvážení škodlivých jevů uzamčení (*lock-in* a *lock-out*).

3.5 Je třeba podporovat používání softwaru ⁽¹¹⁾ s otevřeným zdrojem a volný přístup k inženýrským technologiím a standardům. Účinné propojení PSS s výzkumnými ústavy je velmi důležité.

3.6 Vytváření klastrů a sítí kolem vedoucích společností a průmyslových zón ve vysoce industrializovaném prostředí využívajícím vyspělé technologie může být z tohoto hlediska velmi užitečné ⁽¹²⁾, protože podporuje režimy spolupráce mezi

⁽¹¹⁾ Viz nedávnou studii o dopadu softwaru s otevřeným zdrojem v odvětví IKT v Evropské unii, zpracovanou střediskem MERIT pro Evropskou komisi (GR pro podniky a průmysl) dne 26. 1. 2007 (závěrečná zpráva ze dne 20. 11. 2006): <http://ec.europa.eu/enterprise/ict/policy/doc/2006-11-20-flossim-pact.pdf>.

⁽¹²⁾ Jedním z mnohých případů je oblast Eindhoven – Lovan, kde interakce mezi univerzitami a společnostmi (soustředěná kolem významné nadnárodní společnosti Philips) vytváří příznivé prostředí pro mnohé MSP využívající vyspělé technologie.

společnostmi. Otevřenost postojů univerzit a technologických institutů v sousedství má ve spojení s odpovídajícím přístupem místních a regionálních samospráv zásadní význam. Průmyslové zóny kolem technologických center, vědeckých parků a univerzit mohou být pro menší společnosti velmi přínosné.

Finanční prostředí

3.7 Banky a finanční instituce obecně by měly být podněcovány k zaujímání příznivějších postojů k podnikatelskému riziku. Statistiky dokládají, že finanční kruhy ve Spojených státech se příznivěji staví k rizikům, která mohou přinést velké zisky. Otevřený přístup ke kapitálovému trhu v Evropě je v každém případě nezbytný – tím spíše, že v mnoha případech se finanční břemeno ve výrobním procesu přesunuje od velkých společností k menším dodavatelům.

3.8 Například v automobilovém průmyslu přinesl outsourcing mnohým společnostem obtíže v oblasti financování, protože proces vývoje i doba návratnosti jsou dlouhé, u vývoje se jedná o 3 až 5 let, u doby návratnosti o 5 až 7 let. Ve Spojených státech je tento problém částečně řešen snazším přístupem k soukromému kapitálu, v mnoha rozvíjejících se zemích velmi velkorysou daňovou úpravou a státní pomocí. V této oblasti je naléhavě nutné podmínky v Evropě zlepšit, zejména co se týče PSS a jejich potřeb financování VaV pro zajištění technologických inovací. Kromě vládních opatření musejí svou úlohu sehrát také banky, včetně Evropské investiční banky (EIB), pracující v těsné součinnosti s bankovními partnery v celé Evropě, a akcionáři.

3.9 EHSV se s velkým zaujetím seznámil se směry obsaženými ve sdělení Komise *Provádění lisabonského programu Společenství: Financování růstu malých a středních podniků – evropský přínos* ⁽¹³⁾. Je zapotřebí nalézt vhodnější přemostění mezi finančními institucemi a akcionáři na jedné straně a MSP na straně druhé.

Jevy uzamčení v řetězci nebo mimo něj (lock-in/ lock-out)

3.10 Závislost na významných odběratelích vzbuzuje obavy zejména v jednoodvětvových regionech, kde dochází k uzamčení PSS v dodavatelských řetězcích nebo mimo ně. Při spolupráci s velkými společnostmi musí dodavatel často využívat požadovanou technologii. Zásobování jednoho významného zákazníka může dodavatele uzamknout do systému jedné určité technologie.

⁽¹³⁾ Sdělení KOM(2006) 349 v konečném znění, projednávané Výborem v rámci jeho stanoviska z vlastní iniciativy *Potenciál podniků, zejména malých a středních podniků (Lisabonská strategie)* (INT/324, v přípravě). Toto stanovisko je součástí práce, k níž byla podnětem žádost Evropské rady ze zasedání 23.-24. března 2006 (bod 12 závěrů předsednictví), aby EHSV na počátku roku 2008 sestavil souhrnnou zprávu a podpořil Partnerství pro růst a zaměstnanost.

3.11 Obdobně mohou být dodavatelé uzamčeni mimo dodavatelské vztahy, protože nemají nástroje nutné ke vstupu na další trhy a k začlenění do jiných dodavatelských řetězců nebo sítí.

3.12 Velké společnosti však nechtějí být zcela závislé na jediném dodavateli, přestože k tomu někdy dochází. Stává se, že významní výrobci automobilů, především v oblasti výzkumu, vývoje a výroby nových komponent a systémů pro konečný produkt, využívají raději služeb jediného dodavatele. Obvyklým jevem je přesto tvrdá vzájemná konkurence dodavatelů.

3.13 V některých případech, především v automobilovém průmyslu, došlo k tomu, že náklady technického rozvoje byly přeneseny na dodavatele, od kterého bylo zároveň požadováno, aby se o poznatky dělil s konkurenty. To může představovat problém především pro nemonopolistické dodavatele.

3.14 Se stoupajícím počtem aplikací IKT je možné pozorovat narůstání závažnosti jevu uzamčení, i když tento jev není výlučně spojen jen s informační technologií. Často je obtížné získat licence. Investice brzdí nedostatek standardizace a interoperability na jedné straně a málo rozšířené využívání technologií s otevřeným zdrojem na druhé straně.

3.15 Také zde (viz odstavec 3.6) může spolupráce a tvoření klastrů napomoci překonat nedostatky vyplývající z uvedených procesů, především v jednoodvětvových regionech.

Práva k duševnímu vlastnictví

3.16 Duševní vlastnictví je klíčové ⁽¹⁴⁾. Ochrana práv k duševnímu vlastnictví představuje zvláštní výzvu pro PSS, kterými jsou často malé a středně velké společnosti. Problémy, na které tyto firmy narážejí ve financování VaV obecně již byly zmíněny; podmínky by se neměly dále zhoršovat vytvářením situace, kdy plody práce sklízí jejich konkurenti.

3.17 Zásadní úlohu sehrávají patenty. EHSV vyjádřil v četných stanoviscích hluboké znepokojení nad „opakovanými překážkami oddalujícími zavedení patentu Společenství“, narušujícími důvěryhodnost politiky výzkumu v Evropské unii a znemožňujícími podporu „inovačního výzkumu zaměřeného na zvýšení konkurenceschopnosti“ ⁽¹⁵⁾. Důsledkem neřešení této významné otázky jsou vysoké náklady ochrany inovací (zejména ve srovnání s USA a Japonskem), které někdy skutečně přesahují možnosti PSS.

⁽¹⁴⁾ Viz odstavec 16 přílohy 2, který pojednává o zneužívání a padělcích v oblasti práv k duševnímu vlastnictví v dodávkách pro automobilový průmysl.

⁽¹⁵⁾ Viz stanovisko CESE 89/2007 (dosud nepublikováno v Úř. věst.) odstavec 1.1.4 a stanovisko CESE 729/2006 (Úř. věst. C 195, 18.8.2006) odstavec 3.3.4.

3.18 Problém nákladnosti procedur ochrany práv k duševnímu vlastnictví se dále prohlubuje neúčinností této ochrany, která často vyplývá z nedostatečného vymáhání těchto práv. V obchodních vztazích s Čínou by měla být naléhavě řešena otázka padělků. V důsledku problémů spojených s padělatelstvím mnohé společnosti využívající pokročilé technologie nemají zájem o další investice v Číně, případně je dokonce odтуда stahují ⁽¹⁶⁾.

3.19 Příloha 2 ukazuje závažnost zneužívání práv k duševnímu vlastnictví a padělků v oblasti automobilových dílů.

Využití nových příležitostí – význam dovedností a podnikatelství

3.20 Specializované PSS mají své výhody. Vznikají nové příležitosti vyplývající z přechodu od operací širokého rozsahu k decentralizaci a individuálním přístupům; to je však podmíněno rozvojem odpovídajících schopností.

3.21 Znepokojení vzbuzuje skutečnost, že většina mladých absolventů v celé Evropě dává přednost práci pro velké společnosti. Existuje zde zřejmá potřeba podněcovat lidi k práci pro PSS zlepšením kariérní perspektivy. Tento problém je pro PSS zvláště naléhavý tam, kde je celkově nedostatečný počet absolventů, například v inženýrských oborech.

3.22 Takzvané „systémy dvojí přípravy“ – učení a práce – používané v současnosti v některých členských státech jako Německo, Rakousko a Lucembursko („duale Ausbildung“) se mohou PSS velmi osvědčit.

3.23 Zvyšování kvalifikace a rozšiřování dovedností zaměstnanců má zásadní význam; lidé sami mohou stejně jako podniky přispět ke zvyšování standardů ⁽¹⁷⁾. V tomto ohledu může být přínosné zlepšení prostředí na pracovišti. Moderní koncepty řízení lidských zdrojů včetně systematického přehodnocování vzdělávacích a přípravných programů mohou napomoci vytváření pracovních míst. Tyto oblasti je třeba řešit v rámci odvětvových přístupů, včetně dialogu mezi sociálními partnery.

⁽¹⁶⁾ NRC Handelsblad, přední nizozemský list, 4. listopadu 2006.

⁽¹⁷⁾ „Ke zvyšování hodnoty a efektivnosti firmy je nutné identifikovat, získávat, ukládat, rozvíjet a sdílet znalosti. To znamená, že se společnosti musejí vyvíjet do podoby učebních organizací „a pracoviště se musejí změnit v prostředí neustálého učení prací.“ Za tímto účelem projekt KNOWMOVE „vyvinul a otestoval přístupy k řízení znalostí, které mohou mapovat, organizovat a ukládat zkušenosti starých pracovníků a příklady osvědčených postupů do souboru, který je k dispozici všem zaměstnancům společnosti.“ Viz http://www.clepa.be/htm/main/promo%20banner/CLEPA%20events/maintopics_KnowMove%202%20Final%20Event.htm. Na těchto stránkách se představuje konference „Securing Growth, Innovation and Employment in a Changing Automotive Industry“ organizovaná CLEPA jako součást konečné fáze, šíření poznatků projektu KNOWMOVE.

3.24 Kromě kladné korelace mezi účinnými vzdělávacími systémy a úrovní dovedností zaměstnanců má ohromný význam trojúhelník vzdělávání, inovace a výzkumu. V této souvislosti může být velmi prospěšná nová iniciativa Evropské unie „Regiony pro hospodářskou změnu“, protože zdůrazňuje regionální rozměr a vliv výzkumu, technologických dovedností a ekonomických klastrů ⁽¹⁸⁾.

3.25 Má-li být plně využito příležitostí, které se nabízejí PSS zlepšením dovedností a podnikatelstvím, není možné přehlížet význam územního rozměru. Globalizace, která zahrnuje stále pokračující internacionalizaci, s sebou přináší požadavek na odpovídající posílení regionálního sousedství. K tomu mohou vést následující cesty:

- regionální strategické programy,
- územní sociální dialog,
- decentralizované iniciativy a regionální partnerství podle regionálních specialit,
- mobilita výzkumníků mezi společnostmi a univerzitami.

3.26 Velmi důležité je podnikatelství a také tvůrčí a pružné chování, tedy schopnost rychle se přizpůsobovat měnícím se okolnostem. Malé a středně velké společnosti mají často větší kapacitu čelit výzvám než velké společnosti. Tyto faktory mohou MSP pomoci k získání prospěchu z fragmentace a uživatelskému přizpůsobení výrobních sítí ⁽¹⁹⁾.

4. Návrhy politik

4.1 Ke zvýšení účinnosti hodnotového a dodavatelského řetězce má zásadní význam vytvoření zdravého podnikatelského prostředí pro PSS. EHSV zastává stanovisko, že existují dva hlavní nástroje podpory účasti evropských PSS v celosvětových sítích: **průmyslová politika** nového stylu (včetně jejího odvětvového přístupu) a **RP7**.

Průmyslová politika

4.2 PSS by měly být soustavněji zapojovány do rámce průmyslové politiky. Komise a Rada by měly provádět předběžná a přesnější hodnocení dopadu připravované legislativy

⁽¹⁸⁾ Tuto iniciativu pro období 2007-2013 Evropská komise přijala dne 8. listopadu 2006 v rámci cíle „územní spolupráce“. (http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm).

⁽¹⁹⁾ Viz například *Hidden Champions, Lessons from 500 of the World's Best Unknown Companies*, Hermann Simon (Harvard Business School Press, 1996). Kniha podává popis většinou německých vůdčích společností na jejich trzích, například v oblasti strojů na etiketování lahví, modelových železnic, vonných tyčinek, zahrádkářské půdy a muzejních vitrin.

v oblastech jako technický rozvoj a stanovení norem na společnosti využívající vyspělé technologie. „Průmysl“ se často omezuje na velké společnosti. Často přehlížené PSS by měly být konzultovány odděleně.

4.3 EHSV připomíná význam IKT pro PSS. Zcela souhlasí s cíli, které Komise definovala ve svém sdělení *Posílení důvěryhodnosti a spolehlivosti elektronických trhů typu business-to-business* ⁽²⁰⁾.

4.4 Komise také založila síť eBSN (evropskou síť pro podporu e-obchodu) pro malé a střední podniky. EHSV souhlasí s hlavním cílem eBSN, tedy s propojením evropských expertů v oblasti elektronického obchodu v Evropě, aby mohli sdílet zkušenosti a osvědčené postupy.

4.5 Zásadním prvkem průmyslové politiky EU je otevřený dialog o budoucích směrech a technologiích z odvětvového pohledu, jak se předpokládá v pokračujících evropských technologických platformách. Přestože se stírají hranice mezi odvětvími, je odvětvově specifický přístup v této oblasti stále ještě poměrně vhodný a nabízí vítané příležitosti PSS.

4.6 Význam inovací je nezměrný. EHSV podporuje návrh Komise na rozvinutí proinovativních trhů zahájením nové iniciativy pro pokrokový trh zaměřené na usnadnění dodávání a marketingu nových inovovaných výrobků a služeb ve slibných oblastech ⁽²¹⁾.

4.7 Je důležité, aby se PSS účastnily technologických platform. Je možné doufat, že budou nalezeny další cesty a prostředky, jak odstranit překážky v této oblasti. Je třeba vytvořit plán strategického výzkumu, který zahrne i PSS. V každodenní praxi těchto platform jsou však také viditelné tradiční slabiny těchto firem, jako je nedostatek vzájemné důvěry, dostupných představitelů a často i strategického zaměření.

4.8 Aby bylo možné definovat plán strategického výzkumu, provedla skupina na vysoké úrovni *Manufuture* ⁽²²⁾ analýzu obsahující obdobné myšlenky o změnách v oblasti nových výrobků

s vysokou přidanou hodnotou a směsí výroby a služeb na jedné straně a inovovaných způsobech produkce na straně druhé ⁽²³⁾.

4.9 Jevy uzamčení v dodavatelském řetězci nebo mimo něj navíc často brání účinné účasti v platformách, když PSS – a patří sem i ty s pozoruhodným potenciálem – se nemohou podílet na interoperabilních systémech.

4.10 EHSV zastává názor, že pro PSS je třeba vyvinout strategický výhled, který by mohl pomoci překonat znevýhodnění plynoucí ze situace uzamčení v dodavatelském řetězci nebo mimo něj. Cílem by měla být interoperabilita. K ní by mohly vést tyto prostředky:

- a) iniciativa *ad hoc* zaměřená na spolupráci dodavatelů softwaru, aby mohli obsloužit více klientů;
- b) snížení ceny nebo bezplatné poskytování nástrojů, které tyto firmy ⁽²⁴⁾ potřebují, kde je cílem, aby PSS mohly zásobovat více klientů ⁽²⁵⁾.

4.11 EHSV se domnívá, že stejný záměr by mohl být podpořen vytvořením fór EU pro spolupráci PSS, aby bylo možné sdílet kreativitu a inovace v celé Evropě.

4.12 Hlavní záležitostí je **usnadnění přístupu na finanční trhy**.

4.12.1 EHSV soudí, že banky a další finanční instituce, jako rizikové investiční fondy, by měly být podněcovány k zaujímání příznivějších postojů k podnikatelskému riziku, například k investování do PSS využívajících pokročilé technologie.

4.12.2 Specifickým příkladem by bylo poskytnout PSS snazší přístup ke kapitálovému trhu i k soukromým prostředkům přizpůsobením termínů, které mohou vznikat v důsledku dlouhého období vývoje a doby návratnosti, které mohou působit

⁽²⁰⁾ KOM(2004) 479 v konečném znění.

⁽²¹⁾ Viz sdělení Komise *Uvádění znalostí do praxe: široce založená inovační strategie pro EU* (KOM(2006) 502 v konečném znění), *Moderní a vřící inovací přátelská Evropa* (KOM(2006) 589 v konečném znění) a *Hospodářské reformy a konkurenceschopnost: hlavní poselství zprávy o konkurenceschopnosti Evropy v roce 2006* (KOM(2006) 697 v konečném znění). Příspěvkem CCMI je připravované stanovisko z vlastní iniciativy *Inovace: dopad na průmyslové změny a role EIB* (CCMI/038).

⁽²²⁾ Skupina na vysoké úrovni *Manufuture* je řídicím orgánem evropské technologické platformy *Manufuture* ustavené v prosinci 2004 se záměrem nabídnout strategii založenou na výzkumu a inovaci, schopnou zrychlit rytmus průmyslové transformace v Evropě, zajistit zaměstnanost v oborech s vysokou přidanou hodnotou a získat významný podíl na světové výrobní kapacitě v budoucí ekonomice založené na znalostech. Podrobnější informace: <http://www.manufuture.org/platform.html>.

⁽²³⁾ Ve své zprávě publikované v září 2006 (pouze v anglickém znění) uvádí skupina na vysoké úrovni *Manufuture*, že vzhledem k poptávce po přizpůsobených výrobcích v krátkých dodacích lhůtách se musejí podniky přesunout od navrhování a prodeje fyzických výrobků k dodávkám systému výrobků a služeb, které mohou společně splnit požadavky uživatele a zároveň snižují náklady na celkový cyklus životnosti a dopady v oblasti životního prostředí (viz odstavec 4, str. 15). *Inovovaná produkce* zahrnuje nové obchodní modely, nové způsoby výrobního inženýrství a schopnost těžit z objevujících se výrobních věd a technologií (shrnutí, str. 9). *Zesřizovaná a integrovaná výroba* nahrazuje dřívější lineární členění procesů spleťtými výrobními sítěmi, které často operují v působnosti několika společností i států (odstavec 5, str. 15).

⁽²⁴⁾ Příkladem je Digital Business Eco-systems.

⁽²⁵⁾ Dvěma úspěšnými příklady je *univerzální diagnostický přístroj*, díky němuž jsou servery interoperabilní, a technologie GSM, jejíž úspěch se zakládá na skutečnosti, že v daném odvětví došlo již na samém počátku k dohodě o základních formátech, standardech a metodách výměny.

obtíže. V této souvislosti by měla být posílena úloha Evropské investiční banky (EIB) a Evropského investičního fondu (EIF), aby umožňovaly přístup k nástrojům pro rizikové úvěry, rizikové investiční fondy a záruční programy ⁽²⁶⁾.

4.12.3 EHSV věří, že finanční instituce jako EIB mohou hrát širší podpůrnou úlohu, zejména v konsorciích s místními bankami, které mají dobré znalosti o společnostech v jejich oblasti.

4.12.4 Vzhledem k průmyslové politice nového stylu a partnerství průmyslu a výzkumu pracuje nyní EIB na novém společném finančním nástroji s GR RTD nazvaném finanční nástroj na sdílení rizik (Risk Sharing Finance facility, RSFF). Jeho cílem je zlepšení přístupu k úvěrovému financování, zejména pro výzkum v soukromém sektoru a související aktivity s vyšším než průměrným profilem rizika, který trh nepokrývá.

4.13 **Daňová politika** je v působnosti členských států. Přes tuto skutečnost by bylo velmi vítané projednat na úrovni EU žádoucí daňová opatření zaměřená na posílení pozice evropského podnikání v celosvětových hodnotových a dodavatelských sítích.

4.14 Vzhledem k často nespravedlivým a nespolehlivým přístupům vznikajících (velkých) trhů k evropským společnostem musí EU do své **obchodní politiky** integrovat cíle ochrany práv k duševnímu vlastnictví malých a středně velkých společností.

4.15 Zásadní význam mají **lidské zdroje**. Dříve než kdykoli v minulosti se vzdělávací systémy stávají neoddelitelným pilířem udržitelného hospodářského růstu. Vzdělávání, odborná příprava a celoživotní učení jsou společnou zodpovědností jednotlivců, společností, sociálních partnerů i veřejných orgánů ⁽²⁷⁾.

4.16 Odvětvové diskuse sociálních partnerů by měly zahrnout na míru šité přístupy k řízení lidských zdrojů včetně programů odborné přípravy zaměřených na získání potřebné kvalifikace. Také by měly brát v úvahu regionální rozměr průmyslových změn a iniciativu EU *Regiony pro hospodářskou změnu* ⁽²⁸⁾.

⁽²⁶⁾ Přístup MSP k financím by měl být usnadněn novými příležitostmi, které nabízí program pro konkurenceschopnost a inovace (CIP) v oblasti rizikových investičních fondů a záruk, řízený Evropským investičním fondem (EIF), a nová iniciativa vyvinutá společně EIF a GR REGIO (JEREMIE) pro zlepšení přístupu MSP k financování v oblastech regionálního rozvoje.

⁽²⁷⁾ Strukturální fondy EU (hlavně Evropský sociální fond) a programy (jako je Celoživotní učení 2007-2013) zaujímají strategický postoj k posilování lidského a fyzického kapitálu. Dále je zde Evropský fond pro přízpůsobení se globalizaci (EGF) určený k poskytování další podpory při rekvalifikaci a hledání zaměstnání pro pracovníky, kteří ztratili místo v důsledku významných strukturálních změn systému světového obchodu.

⁽²⁸⁾ Viz poznámka pod čarou č. 18.

RP7

4.17 V RP7, který se vztahuje k cílům průmyslové politiky nového stylu, by se měla zvláštní pozornost věnovat vztahům k malým a středně velkým společnostem, včetně vhodného využívání nového nástroje RSFF vyvinutého společně s EIB ⁽²⁹⁾. V pokročilých projektech IKT dotovaných z RP7 má účast PSS zásadní význam, aby se mohly napojit na pokročilé sítě a vstupovat do programů spolupráce.

4.18 EHSV je toho názoru, že RP7 může přispět k vytvoření stále inovační politiky včetně těsných vazeb znalostních center (univerzit, technologických institutů, zařízení odborné přípravy) na průmyslové činnosti. Hodnotové a dodavatelské řetězce jsou pro takovou politiku nepostradatelné, protože tento program je zaměřen na pomoc rozvoji nových „rozšířených produktů“ (známých také jako „produkt/služby“ nebo „produkt zahrnující služby“) a nových procesů. Společným cílem je vytvoření jediného funkčního síťového prostředí v Evropě, které je také příznivé pro PSS.

4.19 EHSV poznamenává, že z administrativních důvodů je obtížné zapojit malé a středně velké společnosti do programů VaV. Výběrové postupy trvající minimálně jeden rok jsou pro tyto společnosti neúnosně dlouhé.

4.20 Je velmi žádoucí vytvoření správných podmínek pro vývoj pevné sítě podniků s přehlednými propojovacími strukturami. EHSV se vyslovuje pro to, aby RP7 napomáhaly systematickému vývoji optimálních struktur a provozování sítí v dynamickém a komplexním průmyslovém prostředí.

4.21 Obdobně by se mělo podporovat vytváření struktur řízení logistického a dodavatelského řetězce na strategické i operační úrovni.

4.22 V případech méně technologických odvětví, která jsou k Evropě fyzicky připojena, by mohly výzkumné programy podpořit trvalé přírůstky produktivity a účinnosti, aby si udržela konkurenceschopné postavení.

4.23 Mezi mnoha hledisky, která musejí podniky brát v úvahu, chtějí-li plně využívat výzkumné programy EU, je význam vybudování odpovídajících sítí. Přestože takový přístup není pro evropské PSS v současnosti běžný, může být velmi užitečná předkonkurenční spolupráce společností; totéž platí i podporu kooperativních vztahů.

⁽²⁹⁾ Ve snaze vyvinout finanční produkty více orientované na rizika, pracuje nyní EIB s Komisí (GR RTD) na novém společném finančním nástroji nazvaném finanční nástroj na sdílení rizik (Risk Sharing Finance facility, RSFF). Cílem je zlepšení přístupu k úvěrovému financování, zejména pro výzkum v soukromém sektoru a související aktivity s vyšším než průměrným profilem rizika, který trh pokrývá jen s obtížemi. RSFF bude dostupný způsobem příjemcům bez ohledu na jejich velikost nebo vlastnictví. Tento nástroj bude také podporovat evropské výzkumné iniciativy jako výzkumné infrastruktury, evropské technologické platformy (ETP), společné technologické iniciativy nebo projekty, které podniká Eureka.

4.24 RP7 se zaměřuje na příspěvek znalostně orientovanému síťovému průmyslu založenému na evropských standardech, které jsou významným prvkem spolupráce, propojení a interoperability.

4.25 EHSV se domnívá, že RP7 nabízí velkou příležitost ke zvýšení účinnosti hodnotových a dodavatelských sítí, a vyzývá příslušné zúčastněné strany, aby zajistily jeho plné provedení. To se vztahuje nejen na technologie zlepšující interkonektivitu sítí

(hlavně IKT), ale také další technologie, které to umožňují – například nanotechnologie.

4.26 Souběžně s rozvojem průmyslové politiky jsou v RP7 důležité také *regionální a místní* souvislosti a činnosti, zejména pokud se týče spolupráce PSS s velkými společnostmi, blízkými univerzitami, technologickými instituty a středisky odborné přípravy ⁽³⁰⁾.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

⁽³⁰⁾ Územní řízení průmyslových změn – úloha sociálních partnerů a příspěvek rámcového programu pro konkurenceschopnost a inovaci (CCMI/031 – CESE 1144/2006 – Úř. věst. C 318, 23.12.2006), zvláště část 1 (Závěry a doporučení) a 4 (Integrovaný územní přístup ITA a prognostické systémy pro územní inovace a výzkum).

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Evropské metropolitní oblasti – socioekonomické důsledky pro budoucnost Evropy

(2007/C 168/02)

Spolkové ministerstvo dopravy, veřejných prací a urbanismu požádalo dne 7. listopadu 2006 jménem nadcházejícího německého předsednictví Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování průzkumného stanoviska k tématu *Evropské metropolitní oblasti – socioekonomické důsledky pro budoucnost Evropy*.

Specializovaná sekce Hospodářská a měnová unie, hospodářská a sociální soudržnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 20. března 2007. Zpravodajem byl pan van IERSEL.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání dne 25. dubna 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko všemi 125 hlasy pro, nikdo nebyl proti a 5 členů se zdrželo hlasování.

Toto stanovisko navazuje na stanovisko ECO/120 „Metropolitní oblasti: sociálně-hospodářské dopady na budoucnost Evropy“⁽¹⁾. Obě stanoviska tvoří jeden celek.

1. Závěry

1.1 Během posledních padesáti let se přetvářel evropský prostor a globalizace tyto změny dále urychluje s podstatnými důsledky pro metropolitní oblasti⁽²⁾, které jsou těžištěm tohoto prostoru. Metropolitní oblasti mají nejlepší podmínky k tomu, aby reagovaly na výzvy plynoucí z těchto změn a nejlépe zužitkovaly příležitosti, které přinášejí.

1.2 EHSV zastává názor, že Rada a Komise by měly posoudit vývoj metropolitních oblastí i národní iniciativy v této oblasti a stanovit směr postupu. Dobře strukturovaná diskuse na evropské úrovni ukáže národní přístupy ve společné perspektivě, což též může stimulovat regionální subjekty.

1.3 EHSV je toho názoru, že lépe strukturovaná diskuse o evropských metropolitních oblastech a mezi nimi by měla motivovat tyto regiony k tomu, aby v souladu s národními programy reformem samy úspěšně prováděly lisabonskou a göteborgskou agendu.

1.4 EHSV konstatuje, že již několik let probíhá živá diskuse. Vztahy mezi velkými metropolemi a Lisabonskou strategií kladou nyní vyšší důraz na socioekonomický vliv těchto velkých metropolí. Jedná se o krok kupředu.

1.5 V mnohých zemích a regionech se veřejné orgány, stejně jako soukromý sektor a občanská společnost, snaží vytvořit podmínky nezbytné pro udržitelný rozvoj metropolitních oblastí a zajistit jejich konkurenceschopnost v Evropě i ve světě. Zvláštní pozornost si zasluhuje vývoj, ke kterému dochází v Německu. Universitní a další studie zpracované na spolkové

úrovni přispívají k objektivnosti diskuse. Meziministerských konferencí k metropolitním oblastem se zúčastnily národní a regionální orgány.

1.6 Městská politika Komise a návrh Územní agendy Rady jsou krokem kupředu. Nabízejí rámec pro velkorysou městskou politiku. Agenda klade důraz na některé zvláštní rysy velkých metropolí. EHSV nicméně konstatuje, že návrh Územní agendy je v tomto směru ještě příliš neprůrazný.

1.7 Přes rozdílnost struktur a přístupů v různých zemích zůstávají úkoly a cíle velkých městských oblastí z velké části stejné.

1.8 Slabinou vyváženého rozvoje metropolitních oblastí je nedostatek identity a absence odpovídající správy. Stávající správní jednotky bývají často zastaralé. Brání pružnému přizpůsobování.

1.9 Mají-li být metropolitní oblasti úspěšné, je nezbytné zapojení více úrovní – národní, regionální i městské, což vyžaduje legitimitu decentralizovaných orgánů a též usnadní iniciativy soukromého sektoru a nevládních organizací.

1.10 EHSV znovu konstatuje absenci socioekonomických a environmentálních údajů o metropolitních oblastech srovnatelných v evropském měřítku. EHSV soudí, že stejně jako na úrovni evropské a národní je potřebné každoroční sledování dosažených výsledků evropských metropolitních oblastí z hlediska hospodářského, sociálního a environmentálního, aby bylo možné prohlubovat znalosti situace v každé z nich a mobilizovat dotčené metropolitní činitele.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 302, 7.12.2004, s. 101.

⁽²⁾ Je třeba odlišovat „metropoli“ od „metropolitní oblasti“. „Metropole“ je pojímána jako velké město či aglomerace, zatímco „metropolitní oblast“ představuje velké město či důležitá města s více centry, která jsou obklopena dalšími městy a venkovskými oblastmi. Z toho důvodu mají metropolitní zóny daleko větší rozlohu než metropole.

2. Doporučení

2.1 EHSV se vyslovuje pro to, aby Komise připravila Zelenou knihu o metropolitních oblastech, která by doplnila Územní agendu a Strategické pokyny pro soudržnost, a podnítila tak evropskou diskusi na základě objektivní analýzy.

2.2 EHSV se vyslovuje pro to, aby bylo na nesnáze a ambice velkých metropolí i znalosti a zkušenosti členských států pohlíženo ze společného a evropského hlediska a osvědčené postupy byly šířeny.

2.3 EHSV považuje za nutné, aby Komise přijala politické rozhodnutí, kterým by byl Eurostat pověřen každoročně dodávat spolehlivé a srovnatelné údaje o všech metropolitních oblastech Evropské unie, a aby byly Eurostatu přiděleny dodatečné prostředky, se kterými by mohl toto nové zadání plnit.

2.4 Aby mohl Eurostat toto zadání co nejrychleji plnit, navrhuje EHSV zadat zkušební studii ESPON nebo jiné kompetentní organizaci; prověřily by se tím různé možné modely vymezení metropolitních oblastí za použití společných kritérií, získal by se tím omezený seznam proměnných, jejichž zpracování za období 1995-2005 by mohlo ihned začít v metropolitních oblastech s více než jedním milionem obyvatel a využívalo by se přitom zejména podrobných údajů obsažených v evropských průzkumech pracovních sil ⁽³⁾.

3. Odůvodnění

3.1 Ve svém stanovisku z roku 2004 EHSV upozornil na socioekonomické vlivy metropolitních oblastí ⁽⁴⁾, které jsou podle něj z velké části podceněny.

3.2 Smyslem tohoto stanoviska bylo připomenout orgánům Společenství neustálý a někdy pozoruhodný vývoj koncentrace obyvatelstva a ekonomických aktivit v metropolitních oblastech v Evropě i ve světě.

3.3 Ve stanovisku z roku 2004 se EHSV vyslovil pro to, aby se rozvoj evropských metropolí stal součástí agendy Společenství. EHSV byl mezi prvními, kdo zdůraznili přímou vazbu mezi postavením metropolí a prováděním Lisabonské strategie. Metropolitní oblasti jsou laboratořemi světového hospodářství. Jsou hnací silou hospodářství a střediskem tvůrčích a inovačních postupů.

3.4 Zároveň se v metropolích soustředí hlavní nesnáze, které bude muset Evropa překonávat v příštích letech. V metropolích se setkáváme zejména s jevy chudoby, sociálního vyloučení a prostorové segregace se všemi důsledky pro zaměstnanost a kriminalitu (mezinárodní) ⁽⁵⁾.

3.5 Působení metropolí posiluje množství výměn různého typu mezi nimi, jak v Evropě, tak ve světovém měřítku. Sítě, ke kterým metropole náležejí, přispívají k prohlubování evropské integrace.

3.6 Ve stanovisku z roku 2004 EHSV konstatuje, že chybějí srovnávací analýzy, které by dostatečně zpracovávaly jejich přednosti, slabé body, překážky a příležitosti.

3.7 Proto EHSV v roce 2004 trval na potřebné definici evropských metropolitních oblastí a na získání vhodných srovnatelných údajů včetně vyhodnocení hlavních ukazatelů Lisabonské strategie ve všech metropolích.

3.8 Ekonomika založená na znalostech a síťovitě propojená společnost zvyšuje přitažlivost metropolí pro osoby a aktivity. V některých členských státech probíhá na národní a regionální úrovni živá diskuse o politice, kterou je třeba uplatňovat ve vztahu k velkým metropolím a jejich správě. Tyto diskuse jsou tu a tam následovány konkrétními činnostmi prováděnými zdola nebo shora.

4. Reakce Komise v roce 2004

4.1 Roku 2004 EHSV vyzval Komisi k provedení ucelených analýz za účasti všech dotčených členů a k pravidelnému předkládání zpráv týkajících se socioekonomické situace metropolitních oblastí a jejich umístění v evropském žebříčku. To by umožnilo lepší vyhodnocení předností a slabých bodů velkých metropolí a tím i lepší definování politik a šíření osvědčených postupů.

4.2 Komise ve své reakci na návrhy EHSV uvádí, že sdílí obě konstatování formulovaná EHSV, tedy pokud se jedná o klíčovou úlohu metropolitních oblastí pro uskutečnění cílů Lisabonské strategie i pokud se jedná o neexistenci spolehlivých a v evropském měřítku srovnatelných údajů o těchto územních jednotkách ⁽⁶⁾.

4.3 Přes tento sdílený názor Komise dosud nezaujala k metropolitním oblastem cílenější a ucelenější přístup. Postupně se provádí městská politika, ale v jejím rámci se nerozlišuje mezi městy a metropolitními oblastmi. Údaje poskytnuté statistickými úřady jsou neúplné; vzhledem k tomu, že jsou získávány na základě vnitrostátních definic, nejsou vždy srovnatelné v evropském měřítku.

⁽³⁾ První úspěšná zkouška již proběhla v rámci programu INTERREG II C roku 2000. Vztahovala se na 14 metropolitních oblastí severozápadní Evropy. Byla podkladem pro studii GEMACA.

⁽⁴⁾ Stanovisko k tématu *Metropolitní oblasti – socioekonomické důsledky pro budoucnost Evropy*, Úř. věst. C 302, 7.12.2004, s. 101.

⁽⁵⁾ Stanovisko CESE 1169/2006 k tématu *Imigrace v rámci EU a integrační politika – spolupráce místních a regionálních zastupitelstev s organizacemi občanské společnosti*, Úř. věst. C 138, 23.12.2006, s. 128.

⁽⁶⁾ Odkaz na reakci Komise, DG REGIO, na stanovisko z vlastní iniciativy k tématu *Metropolitní oblasti – socioekonomické důsledky pro budoucnost Evropy*, Úř. věst. C 302, 7.12.2004, s. 101.

5. Diskuse a iniciativy na národní úrovni

5.1 V nedávné minulosti se uskutečnilo na národní nebo regionální úrovni několik iniciativ, které se zaměřily na vývoj metropolí. Tyto iniciativy často zahrnují různá opatření pro posílení harmonického rozvoje v oblasti infrastruktury, územního plánování, hospodářství a sociálních aspektů i rozvoje dopravní infrastruktury a telekomunikací mezi metropolitními oblastmi navzájem. V následujícím textu jsou uvedeny jako příklad některé iniciativy, které se uskutečnily v různých zemích. Tento přehled rozhodně není vyčerpávající.

5.1.1 Od roku 1993 se vede obsáhlá diskuse o metropolitních oblastech v **Německu**. Studie a univerzitní diskuse měly za cíl definovat příhodným a objektivním způsobem seznam funkcí, které velké metropole vykonávají, a identifikovat je s ohledem na tento seznam.

5.1.1.1 V této německé analýze se od tradičního přístupu vycházejícího ze správního členění území Německa na města, obce a spolkové země přešlo k odlišnému přístupu představujícímu nový pohled na Německo s novými *Leitbilder*, neboli hlavními vzory. Na základě hlavních směrů a akčních programů v oblasti politiky územního plánování (z let 1992 a 1995), které zdůraznily význam a poslání metropolitních oblastí, bylo v Německu stanoveno na základě rozhodnutí meziministerské konference spolkového ministra a zemských ministrů pro územní plánování z 30. června 2006 jedenáct metropolitních oblastí. První meziministerská konference k této záležitosti proběhla v roce 2003.

5.1.1.2 Na mapě německých metropolitních oblastí je zřetelný nesoulad mezi stávajícím administrativním uspořádáním a geografickými hranicemi metropolitních oblastí. Například metropolitní oblast Norimberku zahrnuje město Norimberk a soubor sousedících obcí městského i venkovského typu. Některé pokrývají částečně několik spolkových zemí, například Frankfurt/Rýn/Mohan a Hamburg. Jiné tvoří část jedné spolkové země, například Mnichov a Porúří. V určitém počtu případů již existuje vytváření tématického regionu, například v oblasti kultury, sportu, trvalé udržitelnosti, krajiny. Ve všech případech území zahrnuje města, významná i malá, a venkovské oblasti. Tímto způsobem je možné dobře vymezit území těchto metropolitních oblastí.

5.1.1.3 Zatím neexistují žádná specifická plánovaná opatření na státní úrovni. Metropolitní oblasti byly vyzvány, aby definovaly vlastní specifika a zužitkovaly je. Záměrem je rozvoj německých metropolitních oblastí jako nezávislých činitelů v evropských a mezinárodních souvislostech. Je zřejmé, že státní politiky, jako například politika železniční nebo letecké dopravy, mohou podpořit ambice těchto oblastí.

5.1.1.4 V zájmu zvýšení legitimacy tohoto nového přístupu byly metropolitní oblasti vyzvány, aby zavedly systémy demokratického zastoupení podle svých specifík a vlastních představ.

Oblasti mohou volně stanovit způsob provedení, ať již využijí přímou volbu, jak je tomu u oblasti Stuttgartu, nebo nepřímé zastoupení měst a obcí, jako v případě oblasti Norimberku.

5.1.1.5 Politické záměry, které mají být projednány a uskutečněny v rámci těchto metropolitních oblastí, které se ostatně vyznačují rozdílnými vlastnostmi, jsou tyto: zaručit kritickou hmotnost nutnou pro konkurenceschopnost, vytvořit podmínky pro účinnou správu, ujasnit rozdělení pravomocí, vyvinout polycentrickou územní organizaci, nalézt uspokojivou rovnováhu mezi urbanizací a ochranou venkovských oblastí, rozvinout dopravní infrastrukturu a zajistit mobilitu, podpořit inovace a hospodářské klustry, řídit technologická „rizika“ a přírodní rizika, disponovat nezbytnými zdroji pro veřejné investice, zlepšit mezinárodní přístupnost a zajistit regionu publicitu.

5.1.2 Ve **Velké Británii** nastal zájem o posílený rozvoj metropolí na počátku století. Roku 2004 bylo zveřejněno vládní prohlášení ke konkurenceschopnosti metropolitních oblastí s výjimkou Londýna (⁷). Záměrem bylo vytvoření podmínek pro posílení nezávislosti *city-regions* v mezinárodních souvislostech. Plánovaný proces však byl zablokovaný, především negativním výsledkem referenda o vytvoření regionálního shromáždění pro region Newcastle.

5.1.2.1 V současnosti se diskuse v Anglii zaměřuje na rozdělení pravomocí jednak mezi úrovní státní a regionální, jednak mezi městy a obcemi v nejlidnatějších regionech, které byly identifikovány jako budoucí metropolitní oblasti. Myšlenka na vytvoření *city-regions* je i nadále aktuální. Přes nejednoznačnost probíhající diskuse bude zanedlouho zveřejněna bílá kniha a připravuje se nová územní organizace na základě dohodnutých kritérií, srovnatelná s německým řešením.

5.1.2.2 Je třeba rozlišovat mezi politickou decentralizací a podporou rozvoje metropolí. Pro ten je příznačná pružnost a spojení obcí, které umožňuje společně zúročit možnosti a překonávat nesnáze. Dobrým příkladem je rozvoj v severní Anglii (v Manchesteru, Liverpoolu, Leedsu, Sheffieldu, Newcastlu a Yorku), který má podobu iniciativy vycházející zdola nazvané *Northern Way*. Pro tento rozvoj je příznačné jisté množství dohod v rámci metropolitní oblasti.

5.1.2.3 Přístup shora dolů navazující na místní a regionální iniciativy se považuje za nezbytný, protože četná strategická rozhodnutí lze přijímat pouze se společným souhlasem. Tato rozhodnutí mohou spadat do tří agend: do agendy konkurenceschopnosti, zaměřené na podporu nejvýkonnějších a nejméně výkonných regionů, do agendy sociální soudržnosti ve prospěch znevýhodněného obyvatelstva a do agendy životního prostředí, která zahrnuje opatření zaměřená zejména na zlepšení kvality života a ochranu přírodních zdrojů. V těchto třech oblastech jsou metropolitní oblasti považovány za nejvhodnější geografickou úroveň pro řízení těchto politik.

(⁷) Competitive Cities: where do the core cities stand? (Pojem *core cities* znamená metropole kromě Londýna, zejména na severozápadě země.)

5.1.3 Ve **Francii** diskuse probíhá od roku 1960. Až donedávna bylo přijato jen málo konkrétních opatření, protože byl podceňován politický rozměr této diskuse. Obecně byl nedostatek vnímání politického rozměru typický pro celou Evropu.

5.1.3.1 Roku 2004 vyzvala DIACT⁽⁸⁾ k předkládání metropolitních projektů, aby podnítila spolupráci velkých měst a podpořila hospodářský rozvoj metropolitních oblastí. Porota složená z ředitelů příslušných ministerstev a expertů vybrala patnáct metropolitních projektů připravených místními samosprávami. Během roku 2006 byly projekty upřesněny. V roce 2007 budou uzavřeny metropolitní smlouvy k uskutečnění strukturálních opatření za využití státních prostředků. Touto iniciativou DIACT uznala význam metropolitních regionů jako klíčových činitelů konkurenceschopnosti území.

5.1.4 V **Itálii** stejně jako ve **Španělsku** pokračuje regionalizace. Tento vývoj se sice netýká přímo metropolitních oblastí, vytváří však nové právní možnosti pro správu metropolí.

5.1.4.1 V Itálii bylo roku 1990 zákonem stanoveno vymezení čtrnácti metropolitních oblastí využitím přístupu shora dolů. Zákon nebyl použit v praxi. Nový zákon z roku 1999 povolil pro vytváření metropolitních oblastí iniciativy zdola. Vzniklo jediné shromáždění v regionu Bologna, které seskupuje dvacet obcí a disponuje rozpočtem. Ústavní reforma v roce 2001 umožnila založení tří metropolitních oblastí v okolí Říma, Neapole a Milána. Provádění této reformy bylo nedávno znovu obnoveno.

5.1.4.2 Ve Španělsku je územní diskuse ovlivňována územní samosprávou. V této oblasti mají výlučnou pravomoc nezávislé samosprávy. Jsou tedy zodpovědné také za metropolitní oblasti. Zároveň probíhá proces posilování velkých měst a také měření sil mezi centrální vládou, nezávislými samosprávami a metropolitními oblastmi, jako je Madrid, Barcelona a Valencia. Zvláštním případem je Bilbao, úspěšné z hlediska metropolizace, s partnerstvím veřejného a soukromého sektoru.

5.1.4.3 Vymezení metropolitních oblastí se neomezuje pouze na velké země, ani na jednotlivé země jako takové. Nejznámějším příkladem je metropolitní oblast Centrope, tj. Vídeň-Bratislava-Brno-Ráb (Győr), která se rozkládá na území čtyř zemí⁽⁹⁾, a oblast Kodaň-Malmö (Dánsko a Švédsko). Obě oblasti zaznamenaly pokrok. V Nizozemsku v současné době probíhá obsáhlá diskuse o nejvhodnější správě oblasti Randstad, která by odstranila administrativní roztržičnost blokující její infrastrukturu, územní a socioekonomický rozvoj.

⁽⁸⁾ Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (dříve DATAR).

5.1.5 V nových členských státech probíhá vývoj srovnatelný s vývojem ve výše zmíněných zemích. V Polsku vláda vymezila určitý počet metropolitních oblastí neboli *city regions*. Příkladem může být oblast Katowic, která nedávno získala zvláštní statut metropolitní oblasti. Městský a metropolitní rozvoj však obvykle probíhá nekontrolovaně a tedy nesystémově, protože nepodléhá přiměřené regionální správě. Některé metropole se proto začínají orientovat podle postupů a zkušeností zemí, které mají tradičně decentralizované politiky.

5.1.6 Obchodní a průmyslové komory (CCI) jako viditelní a aktivní zástupci obchodního sektoru na místní a regionální úrovni se rovněž účastní procesu metropolizace, zejména komory hlavních měst a komory *city-regions*. Všude se podílejí na přitažlivosti a hospodářském a kulturním vlivu ve svých územních celcích, přičemž zohledňují požadavky na kvalitu života a ochranu životního prostředí.

6. Vývoj na evropské úrovni

6.1 Prvořadým cílem Barrosovy Komise je provádění Lisabonské strategie. Podílejí se na něm všichni členové Komise. GŘ REGIO zařadilo Lisabonskou strategii na přední místo regionální politiky nového stylu; hlavním směrem činnosti je přitom městský rozvoj.

6.1.1 Lisabonská strategie a městský rozvoj se staly prioritami pro všechny regiony podporované programy Společenství. Tyto programy nejsou zaměřené výslovně na metropolitní oblasti. Pro tyto oblasti je jedním z nejvhodnějších programů URBACT⁽⁹⁾.

6.1.2 Kromě programů GŘ REGIO mají pro metropole často význam specifické programy řízené dalšími GŘ, například GŘ pro výzkum, GŘ pro životní prostředí a GŘ pro energetiku a dopravu, jelikož i generální ředitelství se inspiroují více než dříve cíli Lisabonské strategie. Programy se netýkají přímo metropolí jako takových, ale všechny programy zaměřené na zvýšení výkonnosti měst se vztahují také na metropole.

6.1.3 Pracovní skupina Rady zveřejnila v červnu 2006 první návrh územní agendy⁽¹⁰⁾. Hlavní směry urbanizace evropské společnosti jsou zde dobře popsány. Stále zde však chybí jasné rozlišení mezi městy a metropolitními oblastmi.

⁽⁹⁾ Komise v současnosti připravuje příručku věnovanou městské problematice.

⁽¹⁰⁾ The Territorial State and Perspectives of the European Union Document, Towards a Stronger European Territorial Cohesion in the Light of the Lisbon and Gothenburg Ambitions (Stav a perspektivy území Evropské unie – k silnější evropské územní soudržnosti ve světle záměrů Lisabonu a Göteborgu), předběžný návrh, 26. června 2006.

6.2 Několik neformálních schůzek ministrů územního plánování se věnovalo výzvám (velkých) měst ⁽¹¹⁾. Územní plánování patří k pravomocem Unie podle stávajícího znění Smlouvy podle čl. 175 odst. 2 v hlavě Životní prostředí ⁽¹²⁾.

6.3 **Evropský parlament** ⁽¹³⁾ zdůraznil, že ve městech a městských aglomeracích nebo oblastech žije 78 % obyvatel Evropské unie a jsou prostorem, kde se zároveň soustřeďují obtíže i tvoří budoucnost. Soudí, že jsou klíčovým činitelem regionálního rozvoje a uskutečňování záměrů z Lisabonu a Göteborgu.

6.3.1 Evropský parlament žádá, aby se všechna GR Komise pracující přímo či nepřímo na problematice měst zkoordinovala, aby mohla identifikovat konkrétní problémy městské reality v každé oblasti činností a společně objasnit, jaké jsou pozitivní účinky prováděných politik. Navrhuje vytvoření operační skupiny zástupců různých služeb a vyzývá k zahájení územního dialogu.

6.4 **Výbor regionů** upozorňuje evropské instituce s čím dál větší naléhavostí na nesnáze, se kterými se potýkají městské regiony. Jeho závěry vycházejí ze stejných motivů a stejných zásad, jako je tomu u EP a EHSV.

6.4.1 Výbor regionů upozorňuje na skutečnou situaci ve „funkčních regionech“ a v oblasti spolupráce partnerů přes administrativní hranice, státní, regionální a místní, kterou je třeba upřednostňovat prostřednictvím politik Společenství pomocí zvláštních podnětných opatření, jako je podpora projektů strategického rozvoje rozlehlých zón. Je zejména důležité vytvořit nové síť spolupráce a posílit síť existující mezi metropolitními a městskými oblastmi, především spolupráci

⁽¹¹⁾ První neformální schůzka Rady ministrů územního plánování a vnitřních věcí, na které se zevrubně diskutovalo o výzvách pro města, se uskutečnila v listopadu 2004 v Rotterdamu. Po ní v květnu 2005 následovala neformální schůzka Rady v Lucemburku k tématu *Stav a perspektivy území EU*. Příští neformální schůzka Rady se uskuteční v květnu 2007 v Lipsku.

⁽¹²⁾ Článek 175

„1. Rada postupem podle článku 251 po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů rozhodne, jakou činnost bude Společenství vyvíjet, aby bylo dosaženo cílů uvedených v článku 174.

2. Odchylně od rozhodovacího postupu stanoveného v odstavci 1 a aniž je dotčen článek 95, přijme Rada na návrh Komise a po konzultaci s Evropským parlamentem, Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů jednomyslně:

a) předpisy především fiskální povahy;
b) opatření týkající se:
— územního plánování,
— hospodaření s vodními zdroji nebo týkající se přímo nebo nepřímo dostupnosti vodních zdrojů,
— využívání půdy, s výjimkou hospodaření s odpady;
c) opatření významně ovlivňující volbu členského státu mezi různými energetickými zdroji a základní skladbu jeho zásobování energií.“

⁽¹³⁾ Evropský parlament: Usnesení o rozměru měst v souvislosti s rozšířením, 21. 9. 2005, Úř. věst. C 233, 28.9.2006, s. 127.

nyní vyvíjenou v rámci iniciativy Interreg III, spolupráci, která se bude v období 2007-2013 zaměřovat na cíl územní spolupráce ⁽¹⁴⁾.

6.5 Ve svých prohlášeních z března a září 2006 zdůrazňuje síť METREX ⁽¹⁵⁾, že je nutné, aby byly metropolitní oblasti definovány a uznány jako klíčové složky Územní agendy Evropské unie. Vyzývá ke zjištění srovnatelných údajů o metropolitních oblastech srovnatelných v evropském měřítku. Žádá, aby Komise vypracovala zelenou knihu se třemi hlavními částmi: o hospodářské konkurenceschopnosti, o sociální soudržnosti a o ochraně životního prostředí. Soudí, že četné významné problémy, jako je změna klimatu, demografické stárnutí nebo přistěhovalectví, kterým Evropa musí čelit, nejsou účinně a uceleně řešitelné bez součinnosti metropolí. Zastává dále názor, že metropolitní oblasti mohou sehrát významnou úlohu při uskutečňování lisabonských cílů, zejména při zajištění konkurenceschopnosti Evropy na světovém kolbišti.

6.6 Počet **regionů zastoupených v Bruselu** během posledních patnácti let silně vzrostl ⁽¹⁶⁾. Na konferencích, které pořádají, často patří rozvoj a dosažené výsledky metropolitních oblastí k nejživěji projednávaným tématům.

6.7 Skupina regionů zastoupených v Bruselu se dokonce organizuje pod názvem *regiony Lisabonské strategie*.

6.8 V rámci programu ESPON v posledních letech vzniklo množství informací, údajů, ukazatelů a zpráv o evropských regionech. Vzhledem k tomu, že administrativní hranice regionů jsou velmi odlišné od hranic metropolitních oblastí, neposkytují však výsledky této velmi kvalitní práce činitelům zodpovědným za rozvoj, územní plánování a řízení metropolitních oblastí informace a analýzy nutné k definování vhodnějších politik k využití celého potenciálu, kterým metropole disponují.

6.9 GR pro regionální politiku a Eurostat zahájily projekt městského auditu, jehož cílem je získání spolehlivých a srovnatelných ukazatelů pro několik měst ⁽¹⁷⁾. EHSV vítá úsilí o získání údajů o městských zónách. Charakteristiky dodaných informací však dosud ještě neumožňují jejich širší využití ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁴⁾ Stanovisko Výboru regionů k tématu *Politika soudržnosti a města: přínos měst a aglomerací pro růst a zaměstnanost v regionech*, Úř. věst. C 206, 29.8.2006, s. 17.

⁽¹⁵⁾ METREX, Síť evropských metropolitních regionů a oblastí, asociace sdružující na padesát velkých městských regionů.

⁽¹⁶⁾ Mezi léty 1990 a 2006 se zvýšil z 20 na 199.

⁽¹⁷⁾ Audit rozlišuje tři geografické úrovně: městský střed, širší městskou zónu a městskou čtvrť. Podle tvůrců projektu odpovídá širší městská zóna přibližně funkčnímu městskému regionu.

⁽¹⁸⁾ Bylo získáno poměrně málo ukazatelů pro všechny širší městské zóny za stejný rok. Geografické hranice širší městské zóny jsou definovány podle vnitrostátních kritérií, což nezaručuje srovnatelnost ukazatelů podle evropského měřítka. Tyto hranice nebyly až do současnosti zveřejněny. Ukazatele se vztahují k již neaktuálnímu období (nejčerstvější údaje pocházejí z roku 2001). Prostředky, které dostal Eurostat k provedení tohoto významného projektu, zahrnujícího 27 zemí, 258 měst, 260 širších městských zón a 150 ukazatelů, jsou zjevně nedostačující.

7. Současná živá diskuse

7.1 EHSV konstatuje, že diskuse o metropolitních oblastech je v posledních letech daleko živější než dříve, a to ze dvou hlavních důvodů. Jedním je rychlé přibývání metropolí v celém světě, které dokládá, že se velmi rychle prosazuje nová organizace měst⁽¹⁹⁾. Druhým důvodem je uznání vztahu mezi hospodářským, sociálním a environmentálním rozvojem velkých metropolí; tuto diskusi oživila také Lisabonská strategie.

7.2 Ve všech členských státech, malých i velkých, pokročilých i méně pokročilých, probíhají politické a sociální diskuse o co nejvhodnějším přístupu k této problematice.

7.3 Tyto diskuse probíhaly zprvu v národním kontextu. V nemalém počtu případů však došly orgány k poznání, že skutečný rozměr některých metropolí se neomezuje na území jednoho státu. Byly již zmíněny příklady metropolitních oblastí Kodaň-Malmö a Vídeň-Bratislava, je však třeba připomenout ještě oblasti identifikované francouzskými úřady, jako je oblast Méty-Lucemburk-Saarbrücken a Lille-Courtrai. V celé Unii roste počet přeshraničních regionů majících charakter metropolitní oblasti.

7.4 Navzdory zintenzivnění diskuse před několika roky EHSV konstatuje, že tyto nové struktury jsou teprve na počátku.

7.5 Velká většina měst a metropolitních oblastí, které chtějí zdůraznit svůj význam v evropském a světovém měřítku, prezentují svou situaci v národních nebo regionálních číslech, aniž by si vždy uvědomovala skutečný rozměr území, o kterém hovoří. To je jeden z důsledků rozdílu, který existuje mezi metropolitní oblastí a správním regionem nebo regiony, ke kterým náleží.

7.6 Přes rozdílnost národních a regionálních přístupů a struktur konstatuje EHSV zjevné sblížení, pokud se jedná o okruh problémů. Mezi nejčastěji projednávaná témata patří:

- kritická hmotnost metropolitní oblasti, *city region* nebo síť měst a obcí,
- rovnováha mezi městskými územími a venkovskými územími tvořícími metropolitní oblast,
- metropolitní funkce,

- vzdělávání a odborná příprava,
- kreativita, výzkum a inovace,
- klastry a konkurenceschopnost podniků na mezinárodních trzích,
- přitažlivost a přístup mezinárodního kapitálu,
- významné infrastruktury, jejich financování a partnerství veřejného a soukromého sektoru,
- dopravní síť a telekomunikace spojující velké metropole v Evropě a ve světě,
- kulturní vliv,
- multikulturní společnost (imigrace) a problémy spojené s chudobou a vyloučením,
- zaměstnatelnost pracovní síly a vytváření pracovních míst,
- tovární výroba a služby s vysokou přidanou hodnotou,
- klimatická změna, energetické řízení, snížení znečišťování a řízení odpadů,
- odstranění znečištění a nové využití bývalých průmyslových prostor v souvislosti s restrukturalizací výrobních činností,
- snižování nebezpečnosti, kriminality a hrozeb mezinárodního terorismu,
- snižování nerovností mezi územími v rámci regionu, partnerství centra a periferie,
- obtížné problémy správy.

7.7 Ne vždy má obyvatelstvo pocit sounáležitosti s metropolí. Evropským metropolitním oblastem chybí politická legitimita. Staré správní struktury nestačí, pocházejí z historických cyklů minulosti; ukazuje se však, že vlády členských států jsou velmi citlivé na odpor proti novým strukturám ze strany příjemců, zvláště stávajících politických a administrativních územních orgánů. Metropolitní oblasti však čelí nesmírným výzvám. Téměř všude je nutná nová organizace správy s cílem vytvořit celkovou strategii, která by umožnila překonat překážky a správně řídit vývoj.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁹⁾ Světová městská populace dnes již překračuje 3 miliardy osob. Čtyři sta metropolí má vyšší počet obyvatel než jeden milion; o století dříve bylo takových měst jen šestnáct.

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Územní agenda

(2007/C 168/03)

Dne 7. listopadu 2006 požádalo spolkové ministerstvo dopravy, stavebnictví a městského rozvoje jménem budoucího německého předsednictví Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování průzkumného stanoviska ve věci: *Územní agenda*.

Specializovaná sekce Hospodářská a měnová unie, hospodářská a sociální soudržnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 20. března 2007. Zpravodajem byl pan PARIZA.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání dne 25. dubna 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor jednomyslně následující stanovisko.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV děkuje německému předsednictví za vykonanou přípravnou práci, úsilí o transparentnost a konzultace vyvinuté v souvislosti s Územní agendou a blahopřeje mu k ní.

1.2 EHSV je toho názoru, že přišla chvíle, kdy je třeba překlenout současnou neformální koordinační fázi v Radě a přejít do nového stádia větší politické spolupráce. Na základě dosavadní práce a s novým přínosem ESPON/ORATE je nutné udělat další krok při integraci s jasným mandátem pro Komisi, aby Komise mohla předkládat návrhy z vlastní iniciativy.

1.3 EHSV je toho názoru, že diskusím v Radě na téma Územní agendy by měla následovat konkrétnější politická rozhodnutí, o což se musí více zasadit Evropská komise, neboť Komise může nejlépe harmonizovat jednotlivé přístupy k územní soudržnosti Evropské unie a zaručit jejich kompatibilitu

1.4 Cíl územní soudržnosti na úrovni EU vyvolává potřebu, aby Komise zřídila zvláštní a silné oddělení, jež by analyzovalo a vyhodnotilo návrhy, které potvrzují přidanou hodnotu evropského přístupu k územní soudržnosti, a činilo další politické návrhy.

1.5 EHSV navrhuje, by byla zaručena návaznost po skončení německého předsednictví. Komise by měla analyzovat, shrnout a zavést do praxe Územní agendu prostřednictvím akčního programu, který by zohlednil možnosti politik územního uspořádání členských států i regionů.

1.6 Čtvrtá zpráva o soudržnosti, kterou připravuje Evropská komise, musí analyzovat územní dopad fondů Společenství a navodit jisté vazby mezi politikou soudržnosti a cíli Územní agendy. EHSV je toho názoru, že je třeba posílit programy přeshraniční spolupráce.

1.7 Na řízení Územní agendy se musí vyváženým způsobem podílet různé úrovně správy, které na území působí – místní, regionální, národní i správa na úrovni EU, a dále organizovaná občanská společnost, již je třeba nejdříve konzultovat.

1.8 EHSV navrhuje Radě ministrů, aby zavedla metodu otevřené konzultace k Územní agendě s jasnými hlavními směry jakožto první krok směrem k zařazení těchto záležitostí do metody Společenství po přijetí Ústavní smlouvy.

1.9 EHSV si přeje, aby EU brzy přijala Ústavní smlouvu, jež obsahuje cíl územní soudržnosti, a navrhuje, aby na základě stávající shody ve věci Územní agendy neformální zasedání Rady v Lipsku doporučilo ve svých závěrech postupné zavádění Agendy namísto zdůrazňování její nezávazné povahy.

1.10 V důsledku toho EHSV žádá Komisi, aby navrhla Radě ministrů pokračovat s používáním Územní agendy podle stávajících právních základů.

2. Žádost německého předsednictví

2.1 Dne 7. listopadu 2006 požádalo spolkové ministerstvo dopravy, stavebnictví a městského rozvoje jménem budoucího německého předsednictví Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování **průzkumného stanoviska k tématu Územní agenda**.

2.2 Na neformální schůzce o územní soudržnosti a městském rozvoji, která se uskutečnila ve dnech 24. a 25. května 2007 v Lipsku, schválí evropští ministři politický dokument **Územní agenda EU** ⁽¹⁾, jenž vychází z dokumentu **Územní situace a perspektivy EU** ⁽²⁾. V tomto základním dokumentu jsou analyzovány hlavní výzvy pro EU v oblasti územního plánování a jsou zde uvedeny příklady způsobů, jak lépe využít potenciál územní rozmanitosti Evropy pro účely udržitelného hospodářského růstu. Územní agenda EU uvádí **doporučení** pro účinnější využití územní rozmanitosti Evropy a řadu **návrhů** týkajících se akčního programu politiky územního plánování.

⁽¹⁾ <http://www.bmvbs.de/territorial-agenda>

⁽²⁾ http://www.bmvbs.de/Anlage/original_978555/The-Territorial-State-and-Perspectives-of-the-European-Union-Dokument.pdf

2.3 Od roku 1995 se EHSV vyjadřuje ve prospěch větší spolupráce v politice územního plánování EU:

- Europe 2000+, Cooperation for European territorial development – Úř. věst. C 133, 31. 5. 2005, s. 4;
- Spatial planning and inter-regional cooperation in the Mediterranean area – Úř. věst. C 133, 31. 5. 2005, s. 32 a příloha (CES 320/95);
- Europe 2000+, Cooperation for European territorial development – Úř. věst. C 301, 13. 11. 2005, s. 10.

Další, novější stanoviska rovněž podporují výraznější zahrnutí a zohlednění územní dimenze evropské integrace:

- Evropské metropolitní oblasti: sociálně-hospodářské dopady na budoucnost Evropy – Úř. věst. C 302, 7. 12. 2004, s. 101;
- Tematická strategie pro městské životní prostředí – Úř. věst. C 318, 23. 12. 2006, s. 86;
- Dopad a důsledky strukturální politiky na soudržnost Evropské unie – CESE 84/2007;
- Bydlení a regionální politika – CESE 42/2007.

3. Územní agenda: od úvah k činnosti

3.1 První neformální schůzka ministrů pro územní plánování a územní politiku proběhla v roce 1989 v Nantes.

3.2 Tento typ schůzky je organizován z podnětu následujících půlročních předsednictví EU. Na schůzce v Lutychu roku 1993 bylo rozhodnuto o vypracování dokumentu s názvem **Evropská územní strategie** ⁽³⁾, jenž byl poté přijat v roce 1999 v Postupimi a jenž poskytuje **společný referenční rámec** pro neformální schůzky ministrů pro územní plánování a územní politiku.

3.3 Na neformální ministerské schůzce na téma územní soudržnosti v listopadu 2004 v Rotterdamu se ministři dohodli na doplnění programu o přípravu souhrnné zprávy s názvem **Územní situace a perspektivy EU**, z níž vychází dnešní Územní agenda.

3.4 **Územní agenda představuje strategický rámec**, v němž jsou stanoveny priority územního rozvoje Evropské unie. Přispívá k hospodářskému růstu a udržitelnému rozvoji tím, že posiluje územní soudržnost, již lze definovat jako schopnost politiky soudržnosti přizpůsobit se specifickým potřebám a rysům geografických výzev a příležitostí, aby bylo dosaženo vyrovnaného a udržitelného územního rozvoje.

3.5 **Cíl územní soudržnosti** byl zapracován do článku III-116 návrhu Ústavní smlouvy z června 2003, a to jako třetí rozměr hospodářské a sociální soudržnosti. Územní rozměr politik Společenství je rovněž analyzován ve Třetí zprávě

o soudržnosti, již předložila Komise v roce 2005. Nový, územní rozměr soudržnosti zahrnují též Strategické obecné zásady Společenství pro soudržnost, jež byly přijaty v roce 2006.

3.6 Na neformální schůzce ministrů v květnu 2005 v Lucemburku přijali ministři následující **témata a priority Územní agendy**:

- podpora městského rozvoje v souladu s polycentrickým modelem;
- posílení partnerství měst a venkova;
- podpora nadnárodních regionálních konkurenčních a inovačních seskupení;
- posílení transevropských technologických sítí;
- podpora transevropského řízení rizik;
- posílení ekologických struktur a kulturních zdrojů.

3.7 Mezi **klíčové činnosti** patří:

- činnost na podporu územně soudržnějších politik EU;
- činnost zaměřená na zajištění evropského nástroje územní soudržnosti;
- činnost zaměřená na posílení územní soudržnosti v členských státech;
- společná činnost ministrů.

4. Evropská územní strategie

4.1 Evropská územní strategie je **společný referenční rámec** pro různé činitele rozvoje a územního uspořádání (EU, státy, regiony a další územní celky), který podporuje územní rozsah polycentrické Evropy a nezbytné přizpůsobení sektorálních politik EU jejím územím. Jedná se o mezivládní iniciativu, jež byla přijata roku 1999 na ministerské schůzce v Postupimi a není závazná. V praxi byl rámec Evropské územní strategie použit pouze v kontextu vytváření Evropské pozorovací sítě pro územní plánování (European Spatial Planning Observation Network (ESPON ⁽⁴⁾)/ORATE) a nepřímo prostřednictvím tří programů INTERREG.

4.2 **Cíle** Evropské územní strategie jsou:

- definovat na úrovni EU hlavní zásady územních opatření s cílem dosáhnout udržitelného a vyrovnaného rozvoje evropského území;
- přispívat k hospodářské a sociální soudržnosti, jež se formuje a stává se skutečností na daném území;
- zachovat přirozené základy života a kulturního dědictví;
- zajistit vyrovnanější konkurenceschopnost evropského území.

⁽³⁾ <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/g24401.htm> Česky známo jako Perspektivy evropského územního rozvoje na základě anglického názvu European Spatial Development Perspective, ESDP.

⁽⁴⁾ <http://www.espon.eu>

4.3 Na územní rozvoj vyvíjejí značný tlak **čtyři** vzájemně propojené **oblasti**:

- rozvoj městských oblastí; více než tři čtvrtiny obyvatel Evropy žijí ve městech;
- rozvoj venkovských a horských oblastí, jež pokrývají tři čtvrtiny území Evropy;
- rozložení dopravy a infrastruktur na celém území;
- ochrana přírodních zdrojů a kulturního dědictví.

4.4 Na základě výše uvedených myšlenek vytvořil rámec Evropské územní strategie následující **hlavní směry**:

- polycentrický územní rozvoj;
- užší partnerství měst a venkova;
- vyrovnaný přístup k dopravní a telekomunikační infrastruktuře a poznatkům;
- uvážlivé řízení přírodního a kulturního dědictví Evropy.

4.5 Byla naplánována některá **konkrétní opatření**:

- zohlednit hlavní směry Evropské územní strategie při provádění strukturálních fondů a politiky územního plánování v každém členském státě;
- experimentovat s přeshraniční, nadnárodní a meziregionální spoluprací v rámci INTERREG;
- zohlednit územní dopad ostatních odvětvových politik, např. dopravní;
- posílit evropskou spolupráci v oblasti městské politiky;
- zahájit ESPON/ORATE – Evropskou pozorovací síť pro územní plánování (European Spatial Planning Observation Network).

4.6 ESPON/ORATE – Evropská pozorovací síť pro územní plánování

4.6.1 Evropská pozorovací síť pro územní plánování (ORATE) je program aplikovaného výzkumu v oblasti územního rozvoje a je hrazen z fondů INTERREG a členských států. Cílem programu je poskytovat politikům na evropské, vnitrostátní a regionální úrovni systematické a nové poznatky o územních trendech a dopadech politik, jež se dotýkají regionů a území v Evropě, a to takové poznatky, jež mohou přímo podpořit sestavování a provádění politik.

4.6.2 Aplikovaný výzkum programu ORATE se týká území celkem 29 evropských zemí, 27 členských států a Norska a Švýcarska.

4.6.3 Plánuje se značné navýšení rozpočtu: ze 7 milionů eur na období let 2000–2006 na 34 milionů eur pro nový program ORATE 2013 na období let 2007–2013, rozpočet by mohl dosáhnout až 45 milionů eur, přičteme-li příspěvky jednotlivých zemí.

5. Poznámky

5.1 Právní základ a metoda Společenství

5.1.1 U všech aspektů územní problematiky je klíčová přidaná hodnota evropského přístupu. Ze zkušeností získaných v posledních desetiletích a z potřeby zohlednit územní rozměr evropské integrace vyplývá, že politiky týkající se obecného přístupu k evropskému území by měly být postupně upraveny do podoby politik Společenství.

5.1.2 Evropská unie pracuje na mnoha politikách Společenství, jež působí a mají vliv na území: politika hospodářské soutěže, transevropské dopravní, telekomunikační a energetické sítě, politika životního prostředí, zemědělská politika, politika pro výzkum a technologický rozvoj, regionální politika, investice EIB atd. Nicméně EU nemá k dispozici společný přístup, který by integroval, hodnotil a koordinoval závazky, jež tyto politiky představují vůči evropskému území.

5.1.3 Společný přístup k evropskému území vyžaduje společné cíle a společné hlavní evropské směry. Přidaná hodnota těchto hlavních evropských územních směrů je nabíledni, pokud jde o takové cíle, jako jsou ochrana životního prostředí, polycentrický a udržitelný městský rozvoj, transevropské sítě, předcházení přírodním a technologickým pohromám a katastrofám souvisejícím s klimatickou změnou prostřednictvím evropských plánů.

5.1.4 „Metoda Společenství“⁽³⁾ znamená, že Komise ze své vlastní iniciativy nebo na podnět jiných orgánů Společenství vypracuje konkrétní návrhy k případnému přijetí v Radě ministrů, případně ke schválení spolurozhodovacím postupem s Evropským parlamentem.

5.1.5 Pro některé politiky Rada zavedla tak zvanou „metodu otevřené koordinace“, jež vyžaduje méně intenzivní a přesný politický postup než metoda Společenství. EHSV je toho názoru, že pro záležitosti Územní agendy může být metoda otevřené koordinace užitečná jakožto krok, který předchází metodě Společenství. Do doby, než bude přijata Ústavní smlouva, která umožní používání metody Společenství, lze pracovat za využití metody otevřené koordinace.

5.1.6 Avšak jak ukázaly evropské zkušenosti s jinými politikami, tento systém je užitečný, pouze pokud Komise hraje velmi aktivní úlohu a pracuje se podle přesně vymezených zásad a s přesně stanovenými cíli.

5.1.7 Bez ohledu na případný osud návrhu Smlouvy o Ústavě pro Evropu, jejíž oddíl III, podporovaný EHSV, má územní soudržnost ve svém názvu, by jako právní základ pro vypracování obecného přístupu k evropskému území měly sloužit následující články platné Smlouvy, neboť jde o kompetenci Evropské unie:

- článek 2 připomíná, že posláním Společenství je „podporovat harmonický, vyvážený a udržitelný rozvoj hospodářských činností na celém území Společenství“;

⁽³⁾ MEMO/02/102 – <http://europa.eu/rapid/searchAction.do>

- článek 16 se týká sociální a územní soudržnosti v kontextu služeb obecného hospodářského zájmu;
- článek 71 rámce společné dopravní politiky;
- v článku 158 se praví: „Společenství za účelem podpory harmonického rozvoje vyvíjí a prosazuje svou činnost vedoucí k posilování hospodářské a sociální soudržnosti“;
- v čl. 175 odst. 2 písm. b) se uvádí, že Rada přijme na návrh Komise opatření týkající se územního plánování.

5.2 Regionální politika

5.2.1 Regionální politika Společenství je klíčovým nástrojem podpory hospodářské a sociální soudržnosti, hospodářské konvergence a obecně procesu evropské integrace.

5.2.2 EHSV vždy podporoval tuto politiku, jejímž cílem – úspěšně plněným – je snížení nerovností mezi evropskými regiony.

5.2.3 Tato regionální politika, jež je jednou z nejúspěšnějších ze všech politik Společenství, musí nadále zůstat v platnosti, uvědomíme-li si existenci nových nerovností vyplývajících z procesu rozšíření.

5.2.4 Tato regionální politika není v nesouladu s účinnou politikou územní soudržnosti dle návrhu Územní agendy, jež má být prováděna v novém období 2007–2013, ba právě naopak.

5.3 Rozšíření

5.3.1 Poslední dvě vlny rozšíření přinesly nové výzvy pro evropské území, jež se od roku 2004 zvětšilo z 15 na 27 členských států, počet jeho obyvatel vzrostl o 28 % (z 382 na 490 milionů obyvatel) a rozrostlo se o 34 % (ze 3,2 na 4,3 milionu km²). Tento nový rozměr a diversifikace územní charakteristiky EU znamenají naléhavou potřebu přezkoumat tuto územní a geografickou situaci a její potenciální změny ve svém celku.

5.3.2 Poslední dvě vlny rozšíření představují velkou územní výzvu, již musí Evropská komise podrobně analyzovat.

5.3.3 Výrazně vzrostl počet vnitřních i vnějších příhraničních regionů. Hraniční regiony jsou výzvou a konkrétní příležitostí k tomu, aby se integrační proces převedl do hmatatelné skutečnosti.

5.4 Evropské území

5.4.1 Výzvy a rizika spojená s evropským územím je třeba řešit evropským přístupem. Přidaná hodnota souhrnného nahlížení na evropské území je nezpochybnitelná a tento souhrnný náhled by měl být uznán jako klíčová strategická potřeba.

5.4.2 Zdůrazněme některé charakteristické rysy evropského území. Jsou jimi:

- **kontinuita** – nemá hranice;
- **konečnost** – nelze jej obnovovat;
- **rozmanitost** – není homogenní;
- **stabilita** – neprodělává náhlé změny;
- **zranitelnost** – je vystaveno rizikům a katastrofám;
- **nevratnost** – nelze snadno měnit jeho funkci.

Jako fyzická a geografická entita má proto území základní strategický význam. Hodnocení dopadu, jež vypracovává Komise, musí obsahovat tento územní přístup, a proto je nezbytná spolupráce ORATE.

5.5 Systém správy

5.5.1 EU musí vytvořit odpovídající systém řízení, v němž by byly různé úrovně územní správy patřičně vyrovnány, tak aby na území působila místní, regionální, národní i evropská správa. Musí být dodržena zásada subsidiarity, ovšem zároveň je třeba zajistit koherenci a společný sdílený celkový přístup.

5.5.2 Taktéž je nezbytné, aby se prostřednictvím strukturovaného společenského a občanského dialogu na různých úrovních zapojila občanská společnost. V mnoha členských státech a v mnoha evropských regionech existují hospodářské a sociální rady (či podobné organizace), jež je třeba mobilizovat, aby se spolu se sociálními partnery a dalšími organizacemi občanské společnosti aktivně podílely na systémech konzultací a řízení územních záležitostí.

6. Územní agenda – stav a perspektivy území Evropské unie

6.1 Územní agenda je založena na dokumentu Stav a perspektivy území Evropské unie, jež se skládá z různých příspěvků jednotlivých půlročních předsednictví, spíše než by byl souhrnným dokumentem. Dokument představuje ve 197 odstavcích všechny výzvy, jež se týkají území, a v tomto smyslu jde o velmi užitečného průvodce, na jehož základě by měla Komise navrhnout akční plán.

6.2 Územní agenda by měla přebírat územní strategie členských států, zohlednit územní rozměr ostatních politik Společenství a dále hledat možnost komplementarity a synergie s cílem dosáhnout evropské syntézy pomocí hlavních směrů územní strategie EU, jež se navrhuje v bodě 8.

6.3 Územní agenda EU musí směřovat k hospodářské, sociální a environmentální udržitelnosti.

7. Cíle Územní agendy

7.1 Územní soudržnost

7.1.1 Cílem územní soudržnosti je zavést evropský územní přístup, jenž poskytne rámec pro územní strategie formulované a prováděné členskými státy a regiony, a zajistí jejich slučitelnost.

7.1.2 Územní soudržnost by se měla zaměřit na otázky, jež se především dotýkají územního plánování, za druhé pak plánování městského a regionálního. Jak bylo řečeno na konferenci CEMAT ⁽⁶⁾ v roce 1994, „územní plánování je ideálním nástrojem provádění udržitelného rozvoje na územní úrovni“.

7.1.3 Je proto třeba usilovat o definici pojmu, metodologie a terminologie územního plánování. Územní plánování je multidisciplinárním přístupem a prioritou s dopady na celou škálu oblastí, zejména životní prostředí, dopravu a telekomunikace, bydlení a lidská a průmyslová sídla atd.

7.2 Hospodářská a sociální soudržnost

7.2.1 V rámci Lisabonské strategie EHSV navrhuje vyrovnanější hospodářský rozvoj na evropském území, aby všechna území a všichni občané měli prospěch z rozvoje, včetně regionů postižených trvalými přírodními a strukturálními znevýhodněními ⁽⁷⁾.

7.2.2 Všechny evropské politiky musí podporovat cíl sociální soudržnosti. EHSV navrhuje, aby byl zařazen mezi cíle Územní agendy, protože území je místem, kde žijí lidé, kde nacházejí příležitosti a kde se setkávají s potížemi.

7.2.3 Polycentrický rozvoj městských a metropolitních oblastí a náležitý vztah mezi těmito oblastmi a okrajovými oblastmi či venkovem mohou podpořit větší hospodářskou a sociální rovnováhu v Evropě. Boj proti chudobě a sociálnímu vyloučení, integraci imigrantů ⁽⁸⁾, tlak na bytovou politiku, rovnost příležitostí a rozvoj kvalitních veřejných služeb musí představovat základní cíle územního přístupu.

7.3 Změna klimatu a přírodní rizika

7.3.1 Všechny poslední zprávy o změně klimatu upozorňují na závažnost tohoto problému. Globální oteplování je jednoznačným faktem, a nikoli otázkou názoru. Na Zemi se již

začínají projevovat četné aspekty změny klimatu. Územní plánování musí čelit této nové výzvě a pokusit se zmírnit a napravit některé z účinků změny klimatu na území.

7.3.2 Je třeba vypracovat evropský plán, jak čelit potenciálním rizikům a přírodním katastrofám. Nejde zde o otázku z oblasti science fiction. Nedávná zpráva ekonoma Nicholase Sterna ⁽⁹⁾, již vypracoval na zakázku britské vlády, bez obalu uvádí, co je v sázce: je zapotřebí investovat nejméně 1 % světového HDP do boje proti změně klimatu, tak abychom předešli globálním nákladům a rizikům způsobeným změnou klimatu, jež způsobí ztrátu 5 % světového HDP; toto číslo může vzrůst až na 20 %, budou-li se nejzávažnější účinky oteplování nadále zhoršovat současným tempem.

7.3.3 Změna klimatu by mohla mít též negativní dopad na soudržnost a konkurenceschopnost a na kvalitu života a udržitelný rozvoj dříve, než se dnes předpokládá, což potvrzuje nedávná zpráva skupiny expertů OSN o klimatické změně, představená v Paříži dne 2. února 2007. EHSV navrhuje, aby se při územním plánování zohlednily účinky klimatické změny.

7.3.4 Mezi rizika, s nimiž se musí počítat, je třeba zařadit následky technologických katastrof (radioaktivní, chemické či bakteriologické krize) způsobených nehodami či teroristickými útoky a je třeba počítat s případnými hromadnými přesuny obyvatel.

7.4 Transevropské sítě

7.4.1 Myšlenka transevropských dopravních sítí (TEN-T) byla poprvé přednesena na sklonku osmdesátých let dvacátého století v souvislosti s jednotným trhem. Diskuse o jednotném trhu a volném pohybu měla smysl pouze za předpokladu, že jednotlivé vnitrostátní a regionální dopravní sítě budou vzájemně propojeny moderním a efektivním systémem celoevropské infrastruktury.

7.4.2 Od roku 1992 je Hlava XV Smlouvy (články 154, 155 a 156) věnována transevropským sítím. Výsledek posledních patnácti let budí velké zklamání, ne-li obavy. Je to částečně způsobeno finančními potížemi a nedostatkem politické vůle. EHSV vyjadřuje politování nad zapomenutím a politickým opuštěním, jakého se dostalo ze strany vlád Iniciativě pro růst z roku 2003 ⁽¹⁰⁾, která obsahovala budování rozsáhlých transevropských sítí. EHSV se tedy táže: Do jaké míry může za tento slabý výsledek transevropské dopravy, telekomunikací a energetických sítí absence celkové vize evropského území a jeho infrastruktury?

7.4.3 EHSV si přeje zdůraznit jako jeden ze základních cílů, že všichni lidé a všechna území musí mít k dispozici náležitou přístupnost k dopravním sítím a návaznost na ně. Prostřednictvím vyrovnané celoevropské sítě a dobrých návazných spojení z malých měst, venkovských a ostrovních oblastí.

⁽⁶⁾ Evropská konference ministrů pověřených regionálním plánováním Rady Evropy.

⁽⁷⁾ Stanovisko EHSV „Jak docílit lepšího začlenění regionů postižených trvalými přírodními a strukturálními znevýhodněními“, Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 141.

⁽⁸⁾ Stanovisko EHSV Imigrace v rámci EU a integrační politika – spolupráce místních a regionálních zastupitelstev s organizacemi občanské společnosti, Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 128

⁽⁹⁾ Sternova zpráva – Sir Nicholas Stern – 30.12.2006 – „Stern Review executive summary“ – New Economics Foundation.

⁽¹⁰⁾ Odstavce 2, 3, 4 a 5 závěrů ze zasedání Evropské rady v Bruselu dne 12. prosince 2003.

7.4.4 Evropa v současnosti nemá k dispozici vhodnou energetickou síť (pro elektřinu, ropu a plyn). Tento nedostatek může vést ke kolapsu hospodářské činnosti. Navíc to znamená výraznou nerovnost příležitostí pro regiony a oblasti, jež nyní k těmto sítím nemají přístup.

7.4.5 V rámci evropské energetické politiky se musí uvažovat z hlediska evropského územního přístupu, a to jak pokud jde o ochranu přírodních zdrojů, tak pokud se týká sociální a územní soudržnosti.

7.4.6 Taktéž pro rozvoj Lisabonské strategie je nezbytné, aby všechna území a všichni občané měli přístup k informační společnosti a jejím sítím, koloběhu poznatků a vzdělávání. Na to se musí Územní agenda EU zaměřit především.

7.5 Ochrana přírodního prostředí

7.5.1 Ochrany fyzického evropského prostředí, zachování přírodního prostředí a biologické rozmanitosti v Evropě lze dosáhnout pouze společným politickým zaměřením na její území. Z tohoto úhlu pohledu je evropská přidaná hodnota nutná.

7.5.2 Územní agenda musí být základem nové, účinnější evropské politiky přírodního prostředí a politiky pro zachování biologické rozmanitosti ⁽¹⁾.

7.6 Kulturní dědictví

7.6.1 Evropa má nesmírně důležité kulturní dědictví, jež musí EU chránit. Všechny regiony Evropy jsou kulturně velmi rozmanité a tato rozmanitost je základem dějin a identity Evropanů.

7.6.2 Území agenda musí podpořit zachování tohoto bohatého a pestrého kulturního dědictví, jež je navíc třeba posílit

v úloze činitele, který je vlastní hospodářskému rozvoji a sociální soudržnosti.

8. Hlavní směry územní strategie EU

8.1 Hlavní směry územní strategie EU by měly usilovat o dosažení maximální hospodářské efektivity, sociální soudržnosti a environmentální udržitelnosti při současném dodržování zásad subsidiarity a proporcionality.

8.2 Bez narušení pravomocí členských států a regionů v oblasti politiky územního plánování představují hlavní směry udržitelné územní strategie pro území Společenství referenční rámec pro evropské území, jenž musí územní soudržnosti dodat obsah a smysl.

8.3 Hlavní směry územní strategie pro hospodářskou, sociální a územní soudržnost by se měly především zabývat těmito body:

- evropský přístup k dopravní a telekomunikační infrastruktuře, jež umožňuje vznik transevropských dopravních sítí (TEN-T);
- evropský přístup k energetické politice, zvláště k transevropským energetickým sítím (TEN-E);
- evropský přístup k ochraně fyzického a přírodního prostředí, se zvláštním zřetelem k přírodní biologické rozmanitosti a kulturnímu bohatství;
- evropský přístup k boji proti negativním dopadům změny klimatu a prostřednictvím společné politiky též proti potenciálním rizikům a katastrofám ohrožujícím evropské území;
- polycentrický a udržitelný přístup k regionálnímu a městskému plánování.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Stanovisko EHSV ke sdělení Komise Zastavení ztráty biologické rozmanitosti do roku 2010 – a v dalších letech – Zachování ekosystémových služeb v zájmu dobrých životních podmínek pro lidstvo, KOM(2006) 216 v konečném znění, CESE 205/2007.

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke zprávě Komise – Zpráva o politice hospodářské soutěže za rok 2005

SEC(2006)761 v konečném znění

(2007/C 168/04)

Dne 15. června 2006 se Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci *Zpráva o politice hospodářské soutěže za rok 2005*.

Specializovaná sekce Jednotný trh, výroba a spotřeba, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 27. března 2007. Zpravodajem byl **pan GARAI**.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 26. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 115 hlasy pro, 40 hlasů bylo proti a 12 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Toto stanovisko nemohlo pokrýt veškerou činnost GŘ pro hospodářskou soutěž⁽¹⁾. Bylo možné se krátce zabývat pouze malým počtem vybraných případů; nebylo možné se věnovat rozhodnutím soudu v případech kartelů a zneužití dominantního postavení, fúzí/spojování a státních podpor, protože tato analýza by vyžadovala hlubší studii podrobného působení podniků na trhu a názorů orgánů na toto působení. Ze zprávy však jasně vyplývá, že přístup GŘ pro hospodářskou soutěž při vyřizování případů a vedení řízení se vyznačuje skutečnou vytrvalostí a snahou o nalezení vhodných a *funkčních* řešení pro dané problémy. Pokud mělo být něco kritizováno, mohli bychom se možná zmínit o některých tématech, pro něž význam odvětví neodůvodňuje pozornost věnovanou Komisí, s cílem splnit požadavky na mezinárodní hospodářskou soutěž popsané v Lisabonské strategii a v doprovodných dokumentech. Podle EHSV představuje takový příklad dokument navazující na zprávu z roku 2005 „Svobodná povolání – prostor pro další reformy“ a pracovní dokument Komise „Pokrok členských států při přezkoumávání a odstraňování omezení v oblasti hospodářské soutěže u svobodných povolání“. EHSV soudí, že liberalizace služeb žádaná v souladu s Lisabonskou strategií musí být chápána tak, že by především pokrývala služby, které mají význam v mezinárodním měřítku (infrastruktury, telekomunikace, dopravu atd.), a daleko méně takzvaná svobodná povolání (zejména architektky, advokáty, lékaře, inženýry, účetní experty a lékárníky), protože tato povolání jsou většinou vykonávána v rámci mikropodniků v místním měřítku, a proto spadají v souladu se zásadou subsidiarity do kompetence členských států (srov. rozhodnutí Soudního dvora Evropských společenství ve společných případech C-94/04 a C-202/04, Cipolla-Macrino⁽²⁾). Nikdo nemůže popřít, že jistá normativní omezení jsou nezbytná jako reakce na očekávání společnosti ohledně vysoké úrovně znalostí, zkušeností a důvěry. EHSV vítá, že různé trhy týkající se svobodných povolání v členských státech byly podrobně analyzovány a byla určena šíře a intenzita platných omezení. Je však třeba zdůraznit, že by bylo třeba analyzovat nejen ekonomický dopad na strukturu hospodářské soutěže, ale také pravděpodobný dopad navrhovaných liberalizací na sociální strukturu. To však nevylučuje řízení pro porušování pravidel pro kartely a zneužití dominantního postavení, které jsou namířeny především proti snaze profesních sdružení

stanovit ceny, což jsou řízení, jejichž vedení patří mezi úkoly národních orgánů pro hospodářskou soutěž.

1.2 EHSV bylo navrženo, aby více vycházel z širokých znalostí a velkých profesních zkušeností sdružení a organizací občanské společnosti, které jsou v něm zastoupeny, za účelem monitorování činnosti GŘ pro hospodářskou soutěž a dokonce občasných šetření zaměřených na provádění řízení souvisejících s případy kartelů, zneužitím dominantního postavení a se státními podporami. GŘ pro hospodářskou soutěž Komise by mohlo v tomto ohledu přispět tím, že by pravidelně poskytovalo EHSV informace o svých politických cílech či dokonce o činnosti související s případy v rámci požadavků důvěrnosti.

1.3 Bylo by třeba zavést pravidelná setkání mezi zástupci EHSV a kontaktní osobou pověřenou problematikou spotřebitelů v GŘ pro hospodářskou soutěž. Výměna informací může přispět k zajištění stálého dialogu s organizacemi na ochranu spotřebitelů. V době, kdy bude na základě sektorových šetření⁽³⁾ GŘ pro hospodářskou soutěž týkajících se energetiky (plynu a elektřiny), jakož i finančních služeb (retailového bankovníctví a podnikatelského pojištění) vypracována zpráva, budou o jejich výsledcích informováni zástupci EHSV, aby je mohli posoudit a komentovat (pokud možno v rámci pracovní skupiny).

1.4 EHSV upozorňuje, že by měl při plnění svých úkolů shrnout své názory na to, jaký má politika hospodářské soutěže dopad na hospodářské a společenské hodnoty. V této souvislosti budou v nejbližší době zahájeny práce pro vypracování stanoviska, které by v duchu Lisabonské strategie představilo pojem hospodářské soutěže a konkurenceschopnosti, vysvětlilo, co skutečně pokrývají, a vložilo předpokládaný dopad na společnost v členských státech.

1.5 Když GŘ pro hospodářskou soutěž zahájilo diskuse na téma provádění článku 82 Smlouvy o ES (zneužití dominantního postavení), zveřejnilo studii o vylučovacím zneužívání dominantního postavení podniků, které je na újmu konkurentům a hospodářské soutěži jako takové. O tomto dokumentu se široce diskutovalo. Komise přislíbila pokračovat v úvahách a zabývat se zneužitím dominantního postavení, což je otázka, která

⁽¹⁾ V této souvislosti je zajímavé zmínit se o činnosti GŘ pro hospodářskou soutěž na mezinárodní scéně, protože v mnoha oblastech a v mnoha otázkách provádí jménem EU „aplikovanou hospodářskou diplomacii“.

⁽²⁾ Úř. věst. C 94, 17. 4. 2004 a Úř. věst. C 179, 10. 7. 2004.

⁽³⁾ Viz str. 24, odst. 35 a str. 45, odst. 115 zprávy.

je z hlediska spotřebitelů a dodavatelů podniků s dominantním postavením na trhu (malých a středních podniků) závažnější. EHSV se domnívá, že Komise by měla již nyní začít pracovat na diskusním dokumentu týkajícím se jednání, které může být podle článku 82 považováno za zneužití dominantního postavení; dále by bylo třeba zahájit diskusi na základě tohoto dokumentu a jakmile budou moci být definovány dostatečné charakteristiky obou typů zneužívání, vylučovacího zneužívání a zneužívání dominantního postavení podniků, bylo by vhodné, aby byly v rámci sjednocených hlavních směrů učiněny závěry týkající se výkladu pravidel o zneužívání dominantního postavení.

2. Úvod

2.1 Volný trh nevede vždy k nejlepším možným výsledkům. Narušení hospodářské soutěže postihuje zaměstnance a spotřebitele a obecně také podniky a hospodářství. Politika hospodářské soutěže a právní předpisy pro hospodářskou soutěž představují nástroj, jenž vládám umožňuje stanovit spravedlivé tržní postupy a zajistit jejich provádění prostřednictvím hmotných a procesních pravidel správního práva.

2.2 U příležitosti vydání stanoviska EHSV k této zprávě je zajímavé zmínit, že moderní demokratické státy s tržní ekonomikou mají dva typy základních nástrojů, jimiž mohou ovlivňovat hospodářství:

- průmyslovou politiku, která ovlivňuje účastníky trhu prostřednictvím daňových úlev, subvencí a jiné pomoci a představuje přímý zásah do hospodářství,
- politiku hospodářské soutěže (v pravém slova smyslu), jež nejenom definuje nežádoucí druh postupů, ale rovněž z důvodu zajištění spravedlivých tržních podmínek zpřístupňuje legální cesty, zejména uplatňování práva zahrnujícího postihy.

2.2.1 Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž může použít tyto dvě politiky: uplatňovat články 81, 82 a 86 (4) Smlouvy o založení Evropského společenství (Smlouvy o ES) odpovídající vlastním činnostem orgánu pro hospodářskou soutěž.

2.3 Je možno vyjádřit i další důležitou poznámku – obecně se uznává, že spravedlivá hospodářská soutěž bez narušení, již mohou provádět účastníci trhu, představuje pravděpodobně nejlepší záruku pro spotřebitele, že kvalita zboží a výběr, kterého budou moci využít, splní jejich očekávání. Nesmíme však zapomenout, že „výhody spotřebitele“ ovlivňují další prvky: celkový stav společnosti, materiální, duchovní nebo morální faktory či nedostatky v této oblasti atd. Evropský hospodářský a sociální výbor (dále jen „EHSV“ nebo „Výbor“) zařadil zprávu generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž do celkových souvislostí, nad kterými se zamyslí z hlediska hodnot Výboru tak, jak jsou stanoveny v jeho úkolech.

3. Použití článků 81 a 82 Smlouvy o ES

3.1 Když Komise vykonává své pravomoci ohledně provádění právních předpisů v souladu s články 81 a 82 Římské smlouvy

(4) Komise používá ustanovení článku 86 (Smlouvy o ES) pro členské státy a nikoli pro podniky.

týkajícími se spojování podniků a porušení antimonopolních pravidel (omezení hospodářské soutěže), jsou tyto předpisy určeny podnikům (5) v členských státech a mohou být srovnávány s oprávněním vykonávat téměř soudní pravomoc v tom smyslu, že Komise se poté vyjádří k tržním postupům podniků v souladu s pravidly hospodářské soutěže. Tato činnost, kterou od začátku šedesátých let vede GR pro hospodářskou soutěž Komise, se konkrétně projevuje v rozhodnutích Komise, jež spolu s rozsudky Soudu prvního stupně a Soudního dvora Evropských společenství (v případech opravných prostředků) přispěla v průběhu 45 let k vytvoření souboru právních precedentů, které jsou v této oblasti směrodatné. Judikatura, která se tak s počtem rozhodnutí týkajících se různých situací na trhu nashromáždila, představuje jeden z nejdůležitějších prvků *acquis communautaire*.

3.2 Vzhledem ke zprávě z roku 2005 je zcela jasné, že GR pro hospodářskou soutěž si je plně vědomo všech důležitých stránek hospodářské soutěže v rámci EU i mimo ni a úkolů, jež je třeba splnit, pokud má být zajištěna právní jistota v této oblasti, tím spíše, že vnitrostátní orgány a soudy pro hospodářskou soutěž mohou rovněž uplatnit základní judikaturu EU. Tato pravidla tudíž průběžně utváří evropské a vnitrostátní právní postupy.

Pokud jde o rok 2005, EHSV se chce vyjádřit k následujícím iniciativám, návrhům a šetřením:

3.2.1 Nařízení o pravidlech pro přístup do spisů Komise v antimonopolních případech a případech spojování – tato problematika postupů je stále citlivá a Komise průběžně propracovává její detaily. Evropská komise se domnívá, že je důležité zajistit, aby podniky, jichž se antimonopolní případy a případy spojování týkají, měly přístup k dokumentům Komise, které vypracovává, tedy ke spisům i k jejich elektronické verzi. Nové nařízení nahradilo starší text přijatý v roce 1997.

3.2.2 Výzva pro případné stěžovatele, aby poskytli informace s cílem přispět k efektivnímu provádění pravidel hospodářské soutěže – je zajímavé, že tato výzva byla zveřejněna ve zprávě, která je předmětem tohoto stanoviska. Zpráva odhalila potíže týkající se dohledu nad trhem za strany orgánů pro hospodářskou soutěž a vyzývá organizace občanské společnosti a profesní sdružení, aby aktivně přispěly k zahájení a vedení šetření (například pro shromažďování informací) a mohly tak stíhat vážné porušení práv hospodářské soutěže

3.2.3 Diskusní dokument o používání článku 82 Smlouvy o ES (o zneužívání dominantního postavení) – GR pro hospodářskou soutěž chtělo zahájit diskusi mezi specialisty ohledně vylučovacích metod omezujících hospodářskou soutěž, k němuž se někdy přiklání podniky s takovou tržní silou, že mohou ovlivnit chování svých konkurentů tak, že následné výhody jsou pouze jednostranné. K diskusnímu dokumentu (který poslouží

(5) Není nezbytné, aby se podnik nacházel na území členského státu. Jednou z velkých výhod evropských právních předpisů pro hospodářskou soutěž je skutečnost, že umožňují ukládat sankce, a to i v případě, že se zakládají pouze na DŮSLEDKU určitého chování nebo dohody, které omezují hospodářskou soutěž.

jako základ pro budoucí hlavní směry) bylo předloženo více než 100 příspěvků. Zdůrazňují zejména potřebu hospodářské analýzy relevantních trhů a účastníků. Tuto skutečnost nemůžeme popřít. Mnoho účastníků však zdůraznilo, že je třeba uznat zásadu, podle níž nelze bránit výkonným podnikům v provádění jejich tržních strategií. To znamená, že místo přísného zákazu neoprávněných tržních postupů se tato módní teorie přiklání k větší shovívavosti (k rozumnému pravidlu, zásadě nebo pravidlu, jež bude vyžadovat zdravý úsudek) pro agresivní, avšak výkonné strategie podniků. Podle evropské judikatury ⁽⁶⁾ je však tento přístup v rozporu s názorem, jenž na evropské úrovni převládá a který netoleruje neoprávněné tržní postupy směřující k vytlačení nevíтанých konkurentů ⁽⁷⁾. Toto dilema je bezpochyby v centru politik hospodářské soutěže; kde jsou hranice, které rozhodující účastníci trhu nesmí překročit? Vzhledem k tomu, že EHSV si přeje chránit zájmy občanské společnosti (malých a středních podniků ⁽⁸⁾), pracovníků a spotřebitelů atd.), se znepokojením očekává výsledek této diskuse.

3.2.4 Hlavní směry týkající se posouzení dopadu stanovují, že všechny legislativní a politické iniciativy ročního pracovního programu Komise budou prozkoumány z hlediska jejich pravděpodobného dopadu, kladného či záporného, na hospodářskou soutěž. Jedná se o iniciativu určenou k tomu, aby „se předešlo zbytečným nebo nepřiměřeným omezením hospodářské soutěže“ již od legislativní fáze EU. Toto zohlednění pravděpodobného dopadu na trhy (jaké?) odhalilo, do jaké míry je pojem „intenzivní“ nebo „dokonalé“ hospodářské soutěže (tj. spravedlivé a bez narušení) zakotven v přístupu Komise. EHSV se domnívá, že hospodářská soutěž by měla být zvažována v širším slova smyslu, zatímco se dlouhodobé zájmy, zejména v případě spotřebitelů, pracovníků a malých a středních podniků, mohou podstatně lišit od okamžitých zájmů v „dokonalé“ situaci hospodářské soutěže ⁽⁹⁾.

3.2.5 Zelená kniha o žalobách o náhradu škody způsobené porušením antimonopolních pravidel ES – EHSV ve svém nedávném stanovisku ze dne 26. října 2006 vyjádřil pozitivní hodnocení v této oblasti. Představení Zelené knihy Komise o žalobách o náhradu škody způsobené porušením antimonopolních pravidel ES mělo kladný ohlas a podnítilo širokou diskusi, neboť existuje požadavek, aby oběti protisoutěžních obchodních praktik mohly žádat o náhradu škod. EHSV ve svém nedávném stanovisku INT/306 rovněž tvrdí, že cílem je chránit všechny dotčené účastníky vnitřního trhu. Vzhledem k volnému pohybu zboží je nezbytné, aby byl ve všech zemích zajištěn určitý stupeň jednotnosti, pokud jde o práva a povinnosti vyplývající ze smluv. V oblasti přeshraničního obchodu je také potřeba podporovat určité sjednocení právních souborů jednotlivých zemí.

⁽⁶⁾ Srov. bod 341 rozsudku Soudu prvního stupně (třetí komory) ze dne 28. února 2002 ve věci *Compagnie générale maritime a další v. Komise* Evropských společenství, ECR 2002, s. II-01011.

⁽⁷⁾ Srov. případ AKZO, Úř. věst. L 374/1, 31. 12. 1985, body 74 – 79.

⁽⁸⁾ Tyto podniky jsou často obětmi neomezeného taktizování podniků, které mají na trhu vedoucí postavení.

⁽⁹⁾ Viz stanovisko Zentralverband Gewerblicher Verbundgruppen e.V., Berlin: „Stellungnahme zum Diskussionspapier der Kommission zur Anwendung von Art 82 EG auf Behindernungsmissbräuche“ (stanovisko k diskusnímu dokumentu Komise o uplatnění článku 82 Smlouvy o ES na vylučovací jednání), 21. 3. 2006.

3.2.5.1 Dále je rovněž nutné zohlednit evropské a vnitrostátní orgány pro hospodářskou soutěž, jejichž úkolem je stanovit zakázané obchodní postupy a postihy uplatňované v této oblasti a pro podniky jednající protiprávně.

3.2.6 Zahájení odvětvových šetření v nedávno liberalizovaných odvětvích plynárenství a elektroenergetiky – tyto průzkumy jistě pomohou vyjasnit skutečnou situaci těchto odvětví, jež mají velký význam, značný dopad a pro něž se dlouho uvádělo, že liberalizace představuje všelék. Je čas na to, aby stávající trhy na místní, národní a širší úrovni prošly nestranným průzkumem, aby se vyjasnila některá monopolní postavení, jež mají nepříznivé důsledky pro spotřebitele, pracovníky a jejich podniky.

3.2.7 Elektronické komunikace – evropské trhy elektronických komunikací, které jsou čím dál více integrované, charakterizuje zvyšující se nespokojenost. Sazby, které provozovatelé mobilních sítí účtují na velkoobchodní úrovni za používání mobilních telefonů v zahraničí, jsou příliš vysoké. GR pro hospodářskou soutěž proto zahájilo šetření pomocí sdělení výhrad provozovatelům. Předběžné závěry tohoto šetření ukazují, že dva ze tří hlavních německých podniků zneužily své dominantní postavení účtováním nepřiměřeně vysokých cen.

3.2.7.1 EHSV by si přál využít tuto příležitost, aby jasně prohlásil, že výraz „nepřiměřeně vysoké ceny“ a s ním související myšlenka byly postupně začleněny do výkladu článku 82 Smlouvy o ES ⁽¹⁰⁾, neboť Smlouva ve svém znění cituje pouze skutečnost, že jsou prosazovány *nerovnoměrné* ceny, což jsou jinými slovy ceny *nespravedlivé* nebo *neoprávněné*. Komise až do současnosti odmítala provádět šetření o tržních postupech založených na zvyšování sazeb, které lze chápat jako zneužití dominantního postavení ze strany některých podniků, a odmítala konstatovat, že došlo k přestupku v této oblasti, neboť si nepřála definovat „dobré“ a „špatné“ ceny ⁽¹¹⁾ (tyto ceny se vztahovaly především na služby prodané v některých zemích). Provozovatelé mobilních telefonů přesto uspokojují čím dál větší poptávku v oblasti mezinárodní mobilní roamingové služby a spotřebitelé jsou stále vnímavější k cenám, které mají zaplatit. Oprávněně vnímají i nepatrné zvýšení cen jako „nespravedlivé“, aniž by se jednalo o „nepřiměřená“ zvýšení. EHSV se zájmem očekává výsledky a rozhodnutí Komise týkající se této záležitosti a dalších podobných případů.

3.2.8 Rozhodnutí, kterým Komise uložila společnosti Astra-Zeneca pokutu za zneužívání správních řízení a předpisů – Komise zaujala nový přístup ohledně výkladu článku 82 (Smlouvy o ES), když uložila společностям AstraZeneca AB a AstraZeneca Plc (AZ) pokutu ve výši 60 milionů EUR za porušení článku 82 Smlouvy o ES (a článku 54 Dohody o EHP). Zneužití bylo následující: pro zachování ochrany v oblasti práv k duševnímu vlastnictví, která umožňovala oběma nezávislým společnostem dále nabízet na mnoha trzích jejich výrobky za vysokou cenu, tyto společnosti zneužily správní řízení a předpisy na základě nařízení Rady a získaly dodatková ochranná osvědčení pro patentovou ochranu na svůj výrobek k léčbě věřdu

⁽¹⁰⁾ Viz článek 82 Smlouvy o ES.

⁽¹¹⁾ Viz Commission practice concerning excessive pricing in Telecommunications (Postupy Komise týkající se nepřiměřeně vysokých cen uplatňovaných v odvětví telekomunikací), Competition policy (Informační zpráva o politice hospodářské soutěže), 1998, č. 2, s. 36.

s názvem Losec. K tomuto přestupku došlo, když společnosti předložily dotyčným rozhodovacím orgánům a úřadům nepravdivé informace. Následkem bylo prodloužení platnosti patentu. Patent na výrobek Losec tak nemohl být považován za neplatný. Losec se tedy nemohl stát generickým léčivým přípravkem, což znemožnilo menším podnikům, které by mohly tento přípravek proti věrdům prodávat, jej vyrábět, a to za podstatně nižší cenu než společnosti AstraZeneca. Důsledky prodloužení platnosti patentu tak nepřímo poškodily spotřebitele.

3.2.8.1 Novinkou byla v tomto řízení pro porušení antimonopolních pravidel ES skutečnost, že Komise ve svém rozhodnutí usoudila, že přestože mají konkurenti právo odvolat se v rámci postupu pro prodloužení platnosti patentu, uplatnění článku 82 Smlouvy o ES se tím nevylučuje. Společnosti AstraZeneca měly dominantní postavení na evropských (a jiných) dotčených trzích a ke zneužití tohoto postavení došlo neoprávněným použitím postupů.

3.2.8.2 EHSV si přeje využít této příležitosti, aby zdůraznil, že tyto tržní praktiky by se lépe začlenily do „nekalých obchodních praktik“⁽¹²⁾, jež až do současné doby nespádají do kompetencí generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž. V tomto případě se zneužití zakládalo na dominantním postavení, často se však také stává, že jiné podniky mají podobné chování, nehledě na jejich tržní sílu, ale nejsou za to potrestány. Pokud uvažujeme v rámci integrovaných trhů Společenství, je třeba rovněž dbát na zajištění lepší ochrany pro spotřebitele a konkurenty, jimiž jsou v mnoha případech malé a střední podniky. Rozhodnutí Komise v případě AstraZeneca dokazuje, že v tomto směru již byly učiněny určité pokroky.

3.2.9 Rozhodnutí týkající se dohlízejícího správce ve starém případě Microsoft – tento slavný případ měl určitý dopad a americké podniky si z něj vzaly ponaučení. Pochopily, že evropský právní systém hraje roli „ochránce“ i proti největším účastníkům na trhu mimo Evropskou unii. Toto poslední rozhodnutí dokazuje, že Komise skutečně hledá a připravuje řešení, jež budou přijatelná pro všechny strany, aby se společnosti, které porušily evropské právní předpisy, mohly znovu zapojit do normálních tržních podmínek hospodářské soutěže. Jmenování správce⁽¹³⁾, jenž bude monitorovat úsilí, které tato obří společnost v oblasti informačních technologií vynaložila, aby se přizpůsobila oprávněným prostředkům, které jí uložilo nařízení, je ve skutečnosti nástrojem, jenž se inspiroval postupy uplatňovanými při kontrole spojování podniků. To odráží dobrou vůli, kterou generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž prokázalo v rámci spolupráce pro řešení konfliktů.

3.2.10 Zahájení odvětvových šetření v oblasti finančních služeb – Výbor podporuje šetření, jež byla zahájena v oblasti platebních karet a retailových bankovních služeb (běžné účty a nástroje pro financování malých a středních podniků) i ohledně zvláštního jevu, který se vyskytuje v oblasti podnikatelského pojištění (viz odstavec 2.2.10.2).

3.2.10.1 Pokud jde o výše zmíněné bankovní služby, je hospodářská soutěž oslabena překážkami při vstupu, nedostatečným skutečným výběrem a pravděpodobně i existencí dominantního postavení.

⁽¹²⁾ Srov. bod odůvodnění 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu.

⁽¹³⁾ Osoba správce byla vybrána po společné dohodě s Microsoftem, jenž uhradí i výdaje s ním související.

3.2.10.2 Co se týče podnikatelského pojištění, odvětvové šetření „se bude zabývat zejména mírou spolupráce mezi pojistiteli a pojistnými sdruženími v oblastech, jako je stanovení jednotných typů pojištění“⁽¹⁴⁾. I když v mnoha případech může tato spolupráce zvyšovat efektivitu, některé podoby spolupráce mohou potenciálně narušovat hospodářskou soutěž, bránit inovaci a omezovat možnost subjektů na straně poptávky vyjednávat podmínky pojistného krytí.“

3.2.11 Návrh Komise týkající se požadavků na veřejné služby a smluv o veřejných službách v osobní dopravě po silnici, železnici a vnitrozemských vodních cestách – pozměněný návrh týkající se požadavků na veřejné služby a smluv o veřejných službách v osobní dopravě může podpořit zapojení malých a středních podniků působících v této oblasti a umožnit jim zaujmout lepší postavení při zajištění části dopravy na místní úrovni.

3.2.12 Zřízení nového ředitelství pro kartely specializovaného v boji proti nejzávažnějším kartelům (hard-core kartelům) – EHSV oceňuje pokroky uskutečněné v oblasti profesionálního řešení případů kartelového vynucování.

3.2.13 Od 1. května 2004 byl prostřednictvím nařízení č. 1/2003 a č. 773/2004 týkajících se řízení pro porušení pravidel Společenství o kartelech a zneužití dominantního postavení zaveden nový systém pro určování potenciálně protisoutěžních záměrů dohod, které účastníci trhu hodlají uzavřít, jakož i potenciálního dopadu těchto dohod. Podniky již nemají možnost podat oznámení Komisi ani orgánům pro hospodářskou soutěž členských států týkající se návrhů smluv o společných podnicích a návrhů smluv o spolupráci (horizontální a vertikální) s cílem získat předběžný názor orgánu pro hospodářskou soutěž ohledně možné protisoutěžní povahy připravované dohody. To znamená, že místo toho, aby podniky získaly individuální výjimku, „administrativní dopis pro zařazení“ či „negativní osvědčení“ od GR pro hospodářskou soutěž, jak tomu bylo do 1. května 2004, musí samy kontrolovat všechny aspekty připravované dohody s cílem ověřit, zda odpovídá všem kritériím či jejích části, aby si mohly činit nárok na pozitivní dopad na dané relevantní trhy v souladu s čl. 81 odst. 3⁽¹⁵⁾ Smlouvy o ES. Mezi těmito podmínkami je konkrétně uvedeno, že pokud je uzavřena obdobná dohoda (většinou se jedná o vytvoření společného podniku) na jistém trhu a vyplývají z ní výhody pro účastníky, z části těchto výhod musí těžit spotřebitel.

3.2.13.1 EHSV si přeje zdůraznit, že nemožnost splnit podmínku stanovenou v poslední větě předchozího odstavce musí být důvodem vedoucím k tomu, že bude jednání považováno za protisoutěžní. Poté, co Komise posoudí dohody odporující ustanovením čl. 81 odst. 1, měla by každý důkaz svědčící o tom, že jednání podniků mělo znevýhodnit spotřebitele, považovat za přitěžující okolnost.

⁽¹⁴⁾ http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/sector_inquiries/financial_services/decision_insurance_en.pdf.

⁽¹⁵⁾ Čl. 81 odst. 3: „Odstavec 1 však může být prohlášen za neúčinný pro:

- dohody nebo kategorie dohod mezi podniky,
- rozhodnutí nebo kategorie rozhodnutí sdružení podniků a
- jednání ve vzájemné shodě nebo jejich kategorie, které přispívají ke zlepšení výroby nebo distribuce výrobků anebo k podpoře technického či hospodářského pokroku, přičemž **vyhrazují spotřebitelům přiměřený podíl na výhodách z toho vyplývajících**, a které
 - a) neukládají příslušným podnikům omezení, jež nejsou k dosažení těchto cílů nezbytná;
 - b) neumožňují těmto podnikům vyloučit hospodářskou soutěž ve vztahu k podstatné části výrobků tímto dotčených.“

4. Kontrola spojování podniků

4.1 Důležitá funkce Komise spočívá ve zkoumání struktury trhu a předpokládaného dominantního postavení způsobeného spojováním podniků, které chtějí seskupit své vývojové, výrobní a obchodní kapacity za účelem získání dominantnějšího postavení na trhu a lepší situace. Za spojování podniků mohou být považovány nejen jejich fúze, ale též vytváření společných podniků, pokud se hlavní rozhodovací orgány soustředí v jediném a jednotném řízení a pokud činnost různých účastníků odpovídá činnosti jediného subjektu na daném trhu. Cílem spojování je zejména zvýšit efektivitu, zrychlit vývoj výrobků, snížit náklady a získat výhody při řízení. Z hlediska hospodářské soutěže však může mít spojování negativní dopad, protože soustředění tržních sil často vede k získání dominantního postavení a hrozí vážné zneužití, pokud k němu dojde. Fúze mají někdy negativní dopad. Několik studií prokázalo, že fúze ne vždy podporují efektivitu či růst. Mohou mít dokonce dlouhodobý negativní dopad na zisky a na hodnotu podniku. Zároveň může dojít ke zrušení mnoha pracovních míst. Proto je též při posuzování fúzí důležité zohlednit otázky týkající se zaměstnanosti a problematiku sociální politiky (např. pracovní místa). Nejlepším prostředkem k posouzení toho, zda plánované spojení může mít za následek narušení hospodářské soutěže, je ověřit charakteristiky návrhu fúze z hlediska ustanovení čl. 81 odst. 3 Smlouvy o ES (viz níže pozn. pod čarou č. 12). Pokud spojení odpovídá kritériím, jež jsou zde uvedena v souvislosti se strukturou trhu a tržní silou podniků, jichž se fúze týká, je hodnoceno jako přijatelné. Jedná se o důležitou návaznost mezi kontrolou spojování (jež spadá především do oblasti nástrojů průmyslové politiky) a pravidly pro kartely a zneužívání dominantního postavení, z nichž vycházejí orgány při provádění politiky hospodářské soutěže v úzkém slova smyslu.

4.1.1 Pokud roční objem prodeje podniků přesahuje některé mezní hranice v EU nebo ve světovém měřítku, musí podniky oficiálně oznámit Komisi, že hodlají vytvořit společnou tržní sílu (spojení) a GŘ pro hospodářskou soutěž vede řízení v první a někdy ve druhé fázi. Tržní síla není podmínkou povinného oznámení; Komise prozkoumá, zda dané spojení omezuje významným způsobem hospodářskou soutěž, například získáním dominantního postavení nebo jeho posílením.

4.2 Jedním z hlavních cílů kontroly spojování (a jedním z očekávaných výsledků) je především podpořit *konkurenceschopnost* evropských výrobců a distributorů *na mezinárodní scéně* ⁽¹⁶⁾. Problém metody EU spočívá v tom, že podniky prostřednictvím spojování získávají tak silné postavení na trhu, že je toto postavení může motivovat k narušení hospodářské soutěže na společném trhu. Je zřejmé, že Komise se snaží omezit toto riziko tím, že své povolení zakládá na několika podmínkách (jedná se o „opravné prostředky“), jako je souhlas podniku postoupit aktiva, prodat práva k duševnímu vlastnictví, zřít se distribuce v některých zemích atd. Ať je tomu jakkoli, z výsledků působivých statistik o spojování vyplývá, že z nich nelze vyvodit, zda

— byla všechna skutečně realizovaná spojování dosahující mezních sum či jejich většina oznámena podniky či nikoli

— je GŘ pro hospodářskou soutěž schopné stanovit, jestli podniky, které v minulých letech realizovaly po získání povolení návrh na spojování, zneužily své zvýšené tržní síly či nikoli.

4.3 V říjnu 2005 zveřejnilo GŘ pro hospodářskou soutěž studii týkající se závazků přijatých v rámci případů spojování. Obsahuje závazky, které Komise stanovila pro podniky jako předběžnou podmínku pro získání povolení a jejichž účelem je snížit předpokládaný protisoutěžní dopad, stejně jako jejich podrobné posuzování *ex post*. Ve více než 40 % přijatých případů vyvstaly závažné nevyřešené problémy (neúplný převod prodaného podniku, nesprávné vyčlenění prodávajících aktiv atd.). To lze považovat za varování, jež připomíná, nakolik je důležité prošetřovat metody, jež by mohly vést k omezení hospodářské soutěže ve smyslu článku 82 s ohledem na zvýšenou tržní sílu zainteresovaných stran v rámci povolených spojování.

5. Státní podpora

5.1 Jedním z hlavních úkolů GŘ pro hospodářskou soutěž je monitorování činnosti členských států s ohledem na to, jakým podnikům přidělují finanční podporu a na jakém základě. Vzhledem k tomu, že Evropská unie hodlá zajistit „stejně podmínky hospodářské soutěže“ pro všechny podniky, které vyvíjejí aktivity v rámci vnitřního trhu, pojem „státní podpora“ byl řádně definován a systematicky podporován s ohledem na státní průmyslové politiky. Nezkoumají se pouze přímé finanční zátky; daňové úlevy a jakýkoli typ výhod udělený podnikům na základě výběru může Evropská komise považovat za nepřijatelné, pokud narušují hospodářskou soutěž.

5.2 V r. 2005 GŘ pro hospodářskou soutěž v rámci své činnosti usilovalo o lepší vyjasnění cílů a pravidel použitelných pro udělování státních podpor v zemích EU. Tímto způsobem hodlalo podpořit úspěch Lisabonské strategie a dbalo na to, aby byly podpory využity tak, aby přispěly ke konkurenceschopnosti celého evropského hospodářství. Za účelem zlepšení koordinace mezi zainteresovanými stranami (státními orgány, podniky a jejich organizacemi) a nasměrování státních prostředků do sektorů, kde mohou být účinně využity, GŘ zahájilo akční plán v oblasti státních podpor ⁽¹⁷⁾. Řídící zásady tohoto plánu neodporují předešlým metodám, ale jejich cílem je přispět k provádění správných metod, kterým by se mohly členské státy přizpůsobit. Několik poznámek:

5.2.1 „Správné a špatné“ příklady, které jsou uvedeny ve zprávě, jsou přehledem různých důvodů, pro které mohou podniky získat finanční pomoc. EHSV se samozřejmě plně ztotožňuje s myšlenkou, že je třeba usilovat o to, aby „se veřejné peníze využívaly účinně ve prospěch občanů EU, pokud jde o zlepšování hospodářské účinnosti, tvorbu většího růstu

⁽¹⁶⁾ Základním cílem kontroly spojování je zajistit, aby spojení nezapříčinilo omezení hospodářské soutěže na velké části společného trhu. Podle práva Společenství pro hospodářskou soutěž tak například není možné povolit spojení, které v rámci EU omezí hospodářskou soutěž, pod záminkou, že toto spojení pomůže dotyčnému podniku stát se konkurenceschopnějším na světovém trhu.

⁽¹⁷⁾ http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/action_plan/

a udržitelných pracovních míst, sociální a regionální soudržnost, zlepšování služeb obecného hospodářského zájmu, udržitelný rozvoj a kulturní rozmanitost“⁽¹⁸⁾. Avšak vzhledem ke špatným podmínkám souvisejícím s nedostatečnými infrastrukturami, s podnikatelským prostředím nepříznivým pro malé a střední podniky a s dalšími nevýhodnými podmínkami, zvláště v nových členských státech, nemůže EHSV podpořit cíl snížit státní podpory.

5.2.2 Zdá se, že v několika členských státech se má nadále za to, že je důležité vytvářet příznivé finanční podmínky pro tradiční podniky, jež jsou v krizi, a za tímto účelem jim přidělovat podpory, aby se jim pomohlo či se restrukturovaly. Z hlediska zaměstnanosti nemůže EHSV tento postup kritizovat. Lze však uvést několik případů, kdy sama Komise vyjádřila pochybnosti ohledně smyslu podpory, která měla podnikům zachráněným před platební neschopností umožnit znovu dosáhnout vyrovnané ekonomické situace.

5.2.3 V souladu s právními opatřeními zahájenými v červenci a uvedenými do souladu s akčním plánem v oblasti státních podpor „společnosti mohou získat veřejnou podporu na úhradu všech vzniklých nákladů, včetně přiměřeného zisku, při vykonávání úkolů veřejné služby, jak byly definovány a jim svěřeny orgány veřejné moci.“ Tyto výhodné podmínky mohou zmírnit finanční obtíže (nejpravděpodobněji pro místní malé a střední podniky), a proto by mohly být dobrými příklady efektivního využití státních prostředků ve prospěch občanů a podniků EU.

6. Fungování Evropské sítě pro hospodářskou soutěž (ESHS)

6.1 V r. 2005 se poprvé plně prováděla řízení týkající se kartelů a zneužití dominantního postavení, jak je mění nařízení č. 1/2003 Rady. To znamená, že

- pokud jsou postiženy obchodní výměny mezi členskými státy, orgány pro hospodářskou soutěž a soudní orgány členských států musí uplatnit hmotná pravidla EU týkající se kartelů a zneužití dominantního postavení (články 81 a 82), která jsou přímo uplatnitelná na podniky, jakož i judikaturu,
- Komise souběžně vyvinula úsilí s cílem navázat stálé, úzké a vzájemné vztahy s každým národním orgánem pro hospodářskou soutěž, jakož i kontakty mezi různými národními orgány pro hospodářskou soutěž, aby vzniklo vhodné fórum pro obecnou problematiku politik a byly k dispozici odpovídající nástroje pro spolupráci v rámci vyřizování konkrétních případů.

V Bruselu dne 26. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

6.2 Ze zprávy, na níž se odvolává toto stanovisko, jasně vyplývá, že zapojení vnitrostátních soudů do provádění evropských právních předpisů pro hospodářskou soutěž je nízké a neočekává se, že bude v blízké době probíhat bez problémů. V této souvislosti by mohlo být jedním z hlavních vysvětlení, že soudní orgány prvního stupně kompetentní v oblasti právních předpisů pro hospodářskou soutěž jsou v každé zemi jiné. Jiným vysvětlením je, že doposud byly k dispozici pouze národní právní předpisy pro hospodářskou soutěž; navzdory tomu, že harmonizace právních předpisů se značně odrazila v právních systémech členských států, stále existují rozdíly mezi právními předpisy EU a národními právními předpisy mnoha členských států. Prozatím se zdá, že samy žalující strany nechtějí řešit případy u vnitrostátních soudů⁽¹⁹⁾.

6.3 Další skrytý důvod je ten, že členské státy nemají skutečný přístup k evropské judikatuře, která je ve skutečnosti opravdovým zdrojem právních předpisů pro hospodářskou soutěž. Co se týče procesního práva, existují stručné prezentace různých procesních případů spolu s odkazy na obdobné předchozí případy, avšak Komise ani Soudní dvůr Evropských společenství dosud nevypracovaly podobné příručky na téma *hmotného práva*⁽²⁰⁾. Pokud si přejeme, aby soudy členských států šířily informace o současném uplatňování článků EU týkajících se kartelů a zneužívání dominantního postavení, bylo by třeba nejdříve shromáždit nejdůležitější (a nejcitovanější) *příklady soudní praxe* v podobě příručky, která by byla doplněna o vysvětlivky pojmů a definicí a o prohlášení a závěry rozhodnutí Soudu prvního stupně a Soudního dvora Evropských společenství. Tento sborník bude muset být samozřejmě přeložen do všech jazyků jednotlivých států a pravidelně aktualizován. Výbor je přesvědčen, že pokud nebudou vydány a zveřejněny sborníky judikatury ve všech používaných jazycích členských států a nebudou pořádána školení o právních předpisech hospodářské soutěže, zejména pro všechny vnitrostátní soudce, právníky a zainteresované experty, nerozšíří se v členských státech správné provádění pravidel hospodářské soutěže EU.

6.4 Co se týče vytvoření sítě umožňující komunikovat a spolupracovat s národními orgány pro hospodářskou soutěž, Komise (a samozřejmě především GR pro hospodářskou soutěž) dokázala v poměrně krátké době vybudovat na pevném základě evropskou síť pro hospodářskou soutěž. Fóra a pracovní skupiny, jež jsou popsány ve zprávě, představují články řetězce pevně navázané spolupráce, v jejímž rámci velice často dochází ke stykům mezi národními orgány pro hospodářskou soutěž a jejich partnery (dokonce na úrovni osob, které jsou pověřeny vyřizováním případů), aniž by Brusel musel plnit úlohu prostředníka. Lze oprávněně říci, že v žádné jiné oblasti formální organizace EU nedosáhla integrace takové míry.

⁽¹⁸⁾ SEC(2006) 761 v konečném znění.

⁽¹⁹⁾ Pokud jsou podniky, jež se dostaly do sporu, registrovány v několika členských státech a působily na trhu v různých zemích, není jednoznačné, který vnitrostátní soud je kompetentní.

⁽²⁰⁾ Důležité advokátní kanceláře již shromáždily tyto druhy textů, které jsou však samozřejmě určeny pouze k jejich vlastnímu použití.

PŘÍLOHA

ke stanovisku Evropského hospodářského a sociálního výboru

Následující pozměňovací návrhy, které obdržely nejméně jednu čtvrtinu odevzdaných hlasů, byly v průběhu jednání zamítnuty:

Odstavec 3.2.10.1

Zrušit:

~~„2.2.10.1 Pokud jde o výše zmíněné bankovní služby, je hospodářská soutěž oslabena překážkami při vstupu, nedostatečným skutečným výběrem a pravděpodobně i existencí dominantního postavení.“~~

Odůvodnění podané panem SARTORIEM:

Odstavec je nejasný, není zřejmé, na jaké překážky se odkazuje, na jaký skutečný výběr či dominantní postavení. Pokud nebude uvedeno podrobné vysvětlení bez zobecnění, mohlo by dojít k nejasnostem.

Evropský bankovní sektor je bezpochyby jedním z nejkonzukureschopnějších odvětví evropského hospodářství. Tato konkureschopnost je prospěšná spotřebitelům i odvětví samému.

Pokud se odkazuje na překážky v dosažení větší vnitroeuropejské integrace odvětví v bankovníctví pro soukromé osoby (*retail banking*), hlavní překážky tkví v nedostatku harmonizace předpisů týkajících se ochrany spotřebitele a daňových soustav. Na tuto harmonizaci je třeba klást důraz. Důležitým krokem bude zprovoznění jednotného prostoru plateb v eurech (SEPA, *Single Euro Payments Area*), jenž zásadně změní oblast kreditních karet a přeshraničních plateb.

Odůvodnění podané panem PATEREM:

Tento odstavec by měl být vyškrtnut z následujících důvodů:

- text je nejasný a mohl by vyznít tak, že Výbor zpochybňuje přirozené překážky pro vstup bankovních služeb, které mají zajistit vhodnou úroveň zabezpečení, na trh;
- není zcela jasné, k jaké skutečnosti se vztahuje výraz „nedostatečný skutečný výběr“, vzhledem k tomu, že trh s bankovními službami je jedním z nejkonzukureschopnějších odvětví evropského hospodářství;
- pokud by docházelo k případům zneužití dominantního postavení (které by mohlo poškodit zákazníky), je zcela jasné, že generální ředitelství pro hospodářskou soutěž, o jehož činnosti se toto stanovisko pozitivně zmiňuje více než dvacetkrát, by okamžitě zahájilo potřebné kroky, aby zabránilo nepříznivým důsledkům;
- tento odstavec nesouvisí s vůdčí myšlenkou textu a v této souvislosti stanovisko spíše zkresluje. Zrušením tohoto odstavce bude text ucelenější a jasnější.

Odůvodnění podané panem BURANIM:

Tvrzení, že pokud jde o bankovní služby je hospodářská soutěž „oslabena“ jednoduše neodpovídá skutečnosti, což si může každý ověřit. Nejsou blíže uvedeny „překážky při vstupu“ a jejich povaha. Tyto překážky nicméně neexistují (a kdyby existovaly, měly by být uvedeny). Co se týče „skutečného výběru“, na území Unie existuje tisíce bank, které si ostře konkurují jak kvalitou služeb, tak výší sazeb. V souvislosti s „dominantním postavením“ je třeba uvést, že spotřebitel má stále výběr mezi bankami různého typu od nadnárodních po soukromé a místní záložny. Kdyby dominantní postavení existovala, byly by již jak národní, tak evropské orgány pro hospodářskou soutěž dávno pověřeny zasáhnout, což se ještě nestalo. Celý odstavec opakuje otřepané fráze týkající se omezení svobodného poskytování služeb v oblasti zadávání veřejných zakázek, aniž by uvedl jakýkoliv důkaz nebo příklad, který by je potvrdil.

Výsledek hlasování:

Pro: 66

Proti: 71

Zdrželo se hlasování: 25

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o zřízení rámce pro ochranu půdy a o změně směrnice 2004/35/ES

KOM(2006) 232 v konečném znění – 2006/0086 (COD)

(2007/C 168/05)

Dne 10. listopadu 2006 se Rada, v souladu s článkem 175 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 21. března 2007. Zpravodajem byl pan NILSSON.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 25. dubna 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 118 hlasy pro, 2 hlasy proti a 7 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Evropský hospodářský a sociální výbor vítá strategii pro ochranu půdy na úrovni EU a v zásadě souhlasí s rámcovou směrnicí.

1.2 Strategie EU musí být nasazena tam, kde pro půdu vhodnou k obdělávání existuje největší nebezpečí: při změněném využívání půdy (využívání zemědělské půdy pro účely rozvoje nemovitostí nebo stavby silnic), ve znečišťujících průmyslových zónách a při zhutňování půdy. Strategie EU musí respektovat zásadu subsidiarity.

1.3 Náklady na odstranění znečištění půdy musí při dodržování zásady proporcionality nést znečišťovatel, a ne v první řadě uživatel půdy.

1.4 Má-li rámcová směrnice zajistit společný základ pro ochranu půdy, musí být i účast členských států srovnatelná, aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže.

1.5 Zemědělství a lesnictví, které se řídí dobrými zemědělskými zvyklostmi, přispívá k udržení resp. zlepšení stavu půdy.

1.6 Zemědělská plocha pro účely výroby potravin znamená, jak vyplývá už z definice samotné, že se přírodní plocha využívá a že určité zásahy jsou nevyhnutelné.

1.7 EHSV velmi kritizuje Evropskou komisi za to, že ještě nepředložila přepracovaný návrh nové revidované směrnice o kalcii z čistíren odpadních vod. Vyzývá Komisi, aby tak co nejdříve učinila, neboť to představuje jeden z nejdůležitějších předpokladů pro ochranu zemědělské půdy a uzavření kontaminujících látek.

1.8 Regenerace degradované půdy v souladu s článkem 1 „Předmět a oblast působnosti“ se musí provádět v závislosti na stavu věci a posuzovat případ od případu.

1.9 Vytváření opatření v jiných oblastech politiky, které je podle článku 3 přenecháno členským státům, nesmí vést k narušení hospodářské soutěže mezi členskými státy.

1.10 Povinnosti členských států podle článku 4 musí být navzájem úměrné.

1.11 Článek 12, podle kterého musí budoucí kupec v určitých případech předložit zprávu o stavu půdy, musí být formulován jinak.

1.12 Sankce, které je podle článku 22 možné uplatnit, musí být rovněž úměrné vzniklé škodě. Z pohledu EHSV nelze akceptovat, aby jedna a tatáž škoda byla pokutována různými sankcemi.

1.13 Nápravná opatření, která mohou být od provozovatelů podle článku 23 požadována, jsou oprávněná pouze tehdy, způsobí-li škodu sám provozovatel.

1.14 Zřízení nezávislého výboru odborníků z řad veřejných a soukromých odborníků by mohlo provádění strategie pro ochranu půdy usnadnit.

2. Návrh Komise

2.1 Půda je neobnovitelný zdroj. Stav půdy se na mnoha místech EU zhoršuje, což je způsobeno lidskou činností, jako je průmysl, cestovní ruch, rozvoj měst, dopravní infrastruktura a určité zemědělské a lesnické činnosti.

2.2 Půda je zdroj, který představuje společný zájem EU, a nebude-li chráněn na úrovni EU, ohrozí to udržitelnost a dlouhodobou konkurenceschopnost v Evropě. Různá opatření EU již sice přispívají k ochraně půdy, ale soudržná politika zatím neexistuje. Pouze devět členských států přijalo zvláštní právní předpisy na ochranu půdy, často s ohledem na konkrétní ohrožení jako je kontaminace půdy. Degradace půdy má závažný dopad na další oblasti společného zájmu EU, jako je voda, lidské zdraví, změna klimatu, ochrana přírody a biologické rozmanitosti a bezpečnost potravin.

2.3 Z tohoto důvodu Komise navrhuje strategii pro Evropu v oblasti půdy. Bude vyložena ve sdělení, k němuž bude přiložen návrh rámcové směrnice a posouzení dopadu. Rámcová směrnice stanoví společné zásady, cíle a opatření. Komise vyzývá členské státy k systematickému postupu při určování degradace půdy a boji proti němu, při přijímání preventivních opatření a při začleňování ochrany půdy do jiných oblastí politiky. Připouští však určitou flexibilitu a ponechává na rozhodnutí členských států, do jaké míry se chtějí angažovat, jaké konkrétní cíle chtějí dosáhnout a jaká opatření za tímto účelem přijmou. To plyne ze skutečnosti, že degradace půdy v Evropě, kde existuje v zásadě 320 různých druhů půdy, poskytuje velmi nejednotný obrázek.

2.4 Členské státy jsou vyzvány, aby určily oblasti, kde existuje riziko eroze, úbytku organické hmoty, utužování, zasolování a sesuvů. Pro tyto oblasti musejí vypracovat cíle omezení rizik a stanovit programy opatření k dosažení těchto cílů. Musí zabránit i dalším kontaminacím, sestavit seznamy znečištěných míst na svém území a vypracovat vnitrostátní sanační strategie. Pokud je předmětem prodeje lokalita, na níž probíhaly nebo probíhají potenciálně znečišťující činnosti, musí prodávající nebo kupující předložit úřadům a druhé smluvní straně zprávu o stavu půdy. Konečně jsou členské státy rovněž vyzvány, aby omezily nebo snížily dopady zakrytí půdy, například rekultivací bývalých průmyslových areálů.

3. Obecné připomínky

3.1 Evropský hospodářský a sociální výbor vítá *sdělení Komise o strategii pro ochranu půdy* předložené v návaznosti na dřívější sdělení z roku 2002 ⁽¹⁾ a *návrh směrnice o zřízení rámce pro ochranu půdy*. EHSV již v roce 2000 ve stanovisku z vlastní iniciativy k používání kalů z čistíren odpadních vod v zemědělství ⁽²⁾ požadoval, aby Evropská komise vypracovala minimální požadavky Společenství pro ochranu půdy.

3.2 Během téměř čtyřletého otevřeného a rozsáhlého procesu, v jehož rámci Evropská komise vytvářela strategii pro ochranu půdy, probíhala jednání a různé konzultace. Tento proces sledoval i EHSV. Připomínky v tomto stanovisku, o jehož vypracování byl EHSV požádán, se týkají v první řadě navržené rámcové směrnice, ale také sdělení Komise.

3.3 Půda a její funkce jsou pro přírodu, přirozený koloběh a pro přežití člověka neocenitelným zdrojem. Lidská činnost má nejružnější vliv na funkce půdy a její využívání. Strategie EU musí být nasazena tam, kde pro zemědělsky využitelnou plochu existuje největší nebezpečí: při změněném využívání půdy, ve znečišťujících průmyslových zónách, při zhutňování půdy a při erozi.

3.4 Půda a její funkce souvisejí s mnoha dalšími oblastmi politiky, pro které platí jak příslušné právní předpisy Společenství, tak i vnitrostátní právní předpisy: směrnice o vodě a dusičnanech, právní předpisy v oblasti chemických látek apod. V některých zemích již existují právní předpisy a opatření na monitorování a inventarizaci půdy a kontaminace půdy, a proto návrh Komise nesmí být krokem zpět, nýbrž by měl těmto zemím poskytnout dostatečnou flexibilitu.

3.5 Komise upozorňuje na to, že náklady z důvodu degradace půdy nenesou uživatelé půdy, nýbrž společnost a další subjekty. EHSV poukazuje na to, že odpovědnost za škody musí nést znečišťovatel, který obvykle není vždy uživatelem půdy. V mnoha případech jsou uživatelé půdy dotčeni dopady způsobené znečišťováním ovzduší, znečištěním jiných oblastí průmyslovými emisemi, záplavami nebo jinými emisemi znečišťujících látek, přičemž jsou vystaveni škodlivým dopadům, za které v žádném případě nenesou odpovědnost.

3.6 EHSV konstatuje, že Komise neustále poukazuje na to, že opatření na ochranu musí být přijata již u zdroje. EHSV s tímto přístupem souhlasí, neboť povede i k adekvátní úpravě otázky ručení. Tento přístup má vliv i na jiné oblasti práva, které se půdy přímo netýkají.

3.7 EHSV podporuje stanovení konkrétní strategie pro ochranu půdy a její provádění na základě zvláštní rámcové směrnice. Vytvoří se tím předpoklady pro jednotnou ochranu za pomoci společných obecných pravidel pro problematiku, které mohou mít přeshraniční charakter. K zajištění skutečně lepší ochrany půdy je však nezbytné začlenit tuto oblast do dalších právních předpisů.

3.8 Komise dále vysvětluje, že náklady a zisky závisí na tom, jak silná je účast a jak jsou využívány možnosti, které nabízejí např. environmentální předpisy platné pro společnou zemědělskou politiku. EHSV poukazuje na skutečnost, že dále panuje nejasnost v tom, jak mají členské státy správně a jednotně vykládat a uplatňovat „podmíněnost“ [*cross-compliance*]. Tento postup byl do společné zemědělské politiky začleněn jako požadavek. Má-li rámcová směrnice zajistit společný základ pro ochranu půdy a mezi jiným zabránit tomu, že budou účastníkům ukládány značně rozdílné povinnosti, musí být srovnatelná i účast, aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže.

3.9 Jako příklad Komise uvádí, že mj. nesprávné pracovní metody v oblasti zemědělství a lesnictví mohou mít svůj podíl na degradaci půdy. Zemědělství a lesnictví, které se řídí dobrými zemědělskými zvyklostmi, naopak spíše přispívá k udržení resp. zlepšení stavu půdy. Zemědělské plochy jsou více ohrožovány změnami v hospodaření s půdou, rozšiřováním průmyslových zón, dopravními koridory, znečišťováním ovzduší, přízemním ozonem a dalším znečišťováním. I když za územní plánování (urbanistiku) není odpovědná EU, nýbrž členské státy, musí být i tato oblast středem zájmu.

⁽¹⁾ KOM(2002) 179 v konečném znění [pozn. překl. – není k dispozici v češtině].

⁽²⁾ CES 1199/2000, Úř. věst. C 14, 16.1.2001, s. 141-150 [pozn. překl. – není k dispozici v češtině].

3.10 Tržní síly a současná zemědělská politika rovněž přispěly k pokroku dosaženému ve strukturálním rozvoji a specializaci a vedly k tomu, že pěstování plodin a chov hospodářských zvířat jsou vzájemně odděleny, což má za následek, že do půdy může proniknout méně organických látek. Nová společná zemědělská politika s oddělenými platbami tuto tendenci ještě spíše posiluje.

3.11 Komise zastává názor, že zemědělství může mít kladný dopad na stav půdy, ať již je provozováno ekologicky, extenzivně nebo se jedná o integrované hospodaření s půdou. To je příliš zjednodušený pohled. Vše závisí na tom, s jakými odbornými znalostmi a technickými prostředky se půda obhospodaruje. Zemědělská plocha pro účely výroby potravin znamená, jak vyplývá už z definice samotné, že se přírodní plocha využívá k pěstování. To zase znamená, že určité zásahy jsou nevyhnutelné, a proto musí být akceptovány, aby bylo možné vyrábět potraviny. Dopad na zemědělskou půdu závisí na meteorologických a klimatických podmínkách v daném roce a na klimatu obecně, což však ale neznamená, že je třeba akceptovat ukládání živin, erozi, ztenčování vrstvy humusu atd. Normální využívání půdy pro zemědělské účely při dnešní úrovni znalostí spíše přispívá ke zlepšení stavu půdy. Jen málo podniků tak dlouho předem plánuje investice a obhospodařování půdy jako zemědělci a lesní hospodáři. Toto vysoké povědomí zemědělců o ochraně půdy by mělo být rozšiřováno a podporováno prostřednictvím poradenských systémů a dobrovolných opatření a podnětů.

3.12 Komise dále vysvětluje, že směrnice o odpovědnosti za životní prostředí⁽³⁾ přispívá k posilování ochrany životního prostředí. Výbor s tímto názorem souhlasí. Zároveň je však nutné poukázat na to, že s normálním pojetím práva není slučitelné, když škoda – jak je tomu dnes – může vyústit až ve tři různé sankce: zpětné vymáhání plateb, trestněprávní stíhání a správní poplatky.

3.13 EHSV souhlasí s tím, aby udržitelné hospodaření bylo zajištěno přeshraniční strategií EU pro ochranu půdy.

3.14 V zájmu lepšího provádění strategie by mohl být zřízen nezávislý výbor odborníků pro otázky ochrany půdy, ve kterém by byly zastoupeny veřejné i soukromé subjekty.

4. Konkrétní připomínky

4.1 EHSV velmi kritizuje Evropskou komisi za to, že ještě nepředložila návrh revidované směrnice o používání kalů z čistíren odpadních vod v zemědělství a přípustných koncentracích těžkých kovů v půdě, na němž pracuje již několik let. Ve sdělení o ochraně půdy je vyhlášen záměr, že v roce 2007 bude konečně předložen návrh směrnice o tomto tématu. V prvním

sdělení o tematické strategii pro ochranu půdy z roku 2002 bylo uvedeno, že revize se provede v rámci strategie v oblasti půdy. Jedno z nejdůležitějších opatření na lepší ochranu půdy a bezpečnou výrobu potravin se tak výrazně zpozdilo. Tato revidovaná směrnice o používání kalů z čistíren odpadních vod by měla být bezpodmínečně uveřejněna zároveň s přijetím strategie pro ochranu půdy.

4.1.1 Současná směrnice o kalech z čistíren odpadních vod⁽⁴⁾ nadále připouští vysokou koncentraci těžkých kovů a jiných škodlivých látek v kalu, který lze rozmetat na zemědělské plochy. EHSV připomíná stanovisko z vlastní iniciativy přijaté již v roce 2000 k revizi směrnice Rady o používání kalů z čistíren odpadních vod v zemědělství, ve kterém byly požadovány přísnější předpisy o koncentraci těžkých kovů. Stejně tak není dostatečně známý obsah ostatních škodlivých chemických látek a jejich vzájemné působení a dopad na půdu a bezpečnost potravin, jsou-li rozmetávány na obdělávanou plochu.

4.1.2 EHSV to bere velmi vážně a upozorňuje na studii, kterou v listopadu 2006 uveřejnili dva vědci v odborném lékařském časopise *The Lancet*. I když se jedná jen o jednu studii, je prokázáno, že známé látky škodlivé pro životní prostředí mohou mít dosud neznámé účinky na mozek ještě nenarozených nebo malých dětí. Výzkumní pracovníci se domnívají, že by zde mohlo existovat spojení s vážnými onemocněními, jako např. s autismem, poruchou pozornosti (syndrom ADHD) nebo vývojovými poruchami. Mnoho těchto chemických látek je obsaženo i ve výrobcích používaných v domácnosti. Látky škodlivé pro životní prostředí se různými způsoby dostávají do kanalizace a dosud není dostatečně známo, jaký mají dopad na zemědělské plochy, na nichž se kal používá k hnojení.

4.1.3 EHSV bere s potěšením na vědomí, že Komise zřejmě změnila svůj dosavadní názor, že z environmentálního hlediska je nejlepší rozmetat kal na zemědělskou plochu. Formulace ve sdělení o tematické strategii pro předcházení vzniku odpadů⁽⁵⁾ tomu nasvědčují. Komise v něm rovněž potvrzuje záměr předložit po přijetí strategie pro ochranu půdy návrh na revizi směrnice o kalech z čistíren odpadních vod. EHSV se však domnívá, že na to Komise neměla čekat, nýbrž že již dlouho předtím měla předložit důkladně zrevidovanou směrnici o přípustných koncentracích těžkých kovů a jiných škodlivých látek v kalu, zvláště když v návrhu směrnice uvádí, že je to nezbytné k omezení uvolňování nebezpečných látek do půdy.

4.1.4 Používání kalů z čistíren odpadních vod v zemědělství a jejich obsah znečišťujících látek je jednou z nejdůležitějších otázek při ochraně půdy a bezpečnosti potravin. Z toho plyne otázka, zda uživatelé půdy nebo znečišťovatelé – tzn. města a obce – ručí za případné poškození půdy. Otázky odpovědnosti a ručení je třeba vyjasnit v revidované směrnici o kalech.

⁽³⁾ Směrnice 2004/35/ES.

⁽⁴⁾ 86/278/EHS.

⁽⁵⁾ KOM(2005) 666 v konečném znění.

4.1.5 Nové a jasnější právní předpisy o chemických látkách jsou pro ochranu půdy důležité obecně, ale zejména s ohledem na otázku, jak společnost likviduje kaly z čistíren odpadních vod jejich rozmetáním na půdu. Nebezpečné chemické látky musí být bezpodmínečně nahrazeny méně nebezpečnými chemickými látkami, aby se zajistila požadovaná ochrana půdy.

4.1.6 EHSV vyzývá Komisi, aby neprodleně předložila návrh revize směrnice a provedla navíc analýzu rizik většího množství látek, než jaké zahrnuje současná směrnice. To by mělo být jednou z nejdůležitějších součástí ochrany půdy, aby se zamezilo ještě větší kontaminaci a zajistila vysoká bezpečnost potravin.

4.2 Článek 1 směrnice o ochraně půdy uvádí, že k opatřením patří regenerace a sanace degradované půdy na úroveň funkčnosti, která je přiměřená alespoň současnému a schválenému budoucímu využívání. EHSV s touto zásadou sice souhlasí, avšak zpochybňuje výraz „alespoň“ v rámcové směrnici. S každým případem by se mělo zacházet podle příslušného stavu věci a měl by být posuzován individuálně.

4.3 EHSV zastává názor, že současná formulace článku 3 umožňuje členským státům připravit opatření v jiných oblastech politiky, která naruší hospodářskou soutěž. Tento článek by se měl omezovat pouze na analýzu. Eventuální opatření by však musela být v souladu s podmínkami fungujícího vnitřního trhu, společných předpisů a spravedlivé hospodářské soutěže.

4.4 Dále se EHSV domnívá, že článek 4 nechává téměř neomezený volný prostor k jednání. S ohledem na zemědělské plochy EHSV ve svých výše uvedených připomínkách vysvětlil, že zemědělská půda je vystavena vlivům nejrozličnějších faktorů,

kteří uživatelé půdy nemohou ovlivnit, např. meteorologickým a klimatickým podmínkám v daném roce, klimatu obecně atd. Povinnosti členských států tomu musí být úměrné. Stejně tak se opatření členských států musí co nejvíce vzájemně shodovat. To odpovídá i ustanovením článku 9, kde se hovoří o přiměřených opatřeních k zachování funkcí půdy.

4.5 Podle článku 12 musí vlastník půdy nebo budoucí kupec v určitých případech předložit zprávu o stavu půdy. Výbor pokládá za chybu uvalit na budoucí kupce toto břemeno. Pokud by kvůli rozdílným vnitrostátním právním předpisům existovala potřeba flexibility, pak by měla být umožněna na základě jiné formulace.

4.6 V článku 17 se uvádí, že Komise zamýšlí zavést dobrovolnou platformu. Komise musí zajistit, aby se prostřednictvím platformy skutečně uskutečňovala výměna jednotných metod, a byla tak zaručena jednotná koncepce a neutrální podmínky hospodářské soutěže. Jelikož výměna informací probíhá na základě dobrovolnosti, je rovněž zapotřebí aktivní účasti Komise.

4.7 Článek 22 nařizuje, aby členské státy stanovily sankce. EHSV se domnívá, že z hlediska právní jistoty je důležité, aby sankce byly úměrné vzniklé škodě. Stejně tak nelze akceptovat, aby jedna a tatáž škoda byla pokutována různými sankcemi.

4.8 V článku 23 se navrhuje změna směrnice 2004/35/ES v tom smyslu, aby příslušný orgán požadoval od provozovatele přijetí nápravných opatření. Podle názoru EHSV je to oprávněné jen tehdy, pokud škodu způsobil sám provozovatel, což však z textu jednoznačně nevyplývá.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

PŘÍLOHA 1

ke stanovisku Výboru

Následující pozměňovací návrh byl zamítnut shromážděním, ale obdržel více než čtvrtinu odevzdaných hlasů.

Odstavec 1.1

Upravit následovně:

„Evropský hospodářský a sociální výbor vítá strategii pro ochranu půdy na úrovni EU a ~~v zásadě~~ souhlasí s cílem návrhu Komise, jímž je ochrana půdy a její udržitelné využívání ~~rámcovou směrnicí~~. EHSV si přeje, aby navrhovaná rámcová směrnice plně zohlednila zásadu proporcionality a subsidiarity.“

Hlasování

Pro: 47

Proti: 54

Zdrželi se hlasování: 13

Následující text stanoviska specializované sekce byl zamítnut ve prospěch pozměňovacího návrhu přijatého shromážděním, ale obdržel více než čtvrtinu odevzdaných hlasů:

Odstavec 1.15:

„EHSV vybízí národní a regionální tvůrce právních předpisů a Komisi, aby systematicky vyhodnotili stávající právní předpisy týkající se ochrany půdy.“

Výsledek hlasování:

74 hlasů pro vyškrtnutí věty, 33 proti a 15 členů se zdrželo hlasování.

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k

- návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví jednotné povolovací řízení pro potravinářské přídatné látky, potravinářské enzymy a látky určené k aromatizaci potravin
- návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o potravinářských enzimech a o změně směrnice Rady 83/417/EHS, nařízení Rady (ES) č. 1493/1999, směrnice 2000/13/ES a směrnice Rady 2001/112/ES
- návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o látkách určených k aromatizaci a některých složkách potravin vyznačujících se aromatem pro použití v potravinách nebo na jejich povrchu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 1576/89, nařízení Rady (EHS) č. 1601/91, nařízení (ES) č. 2232/96 a směrnice 2000/13/ES
- návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o potravinářských přídatných látkách

KOM(2006) 423 v konečném znění – 2006/0143 (COD)

KOM(2006) 425 v konečném znění – 2006/0144 (COD)

KOM(2006) 427 v konečném znění – 2006/0147 (COD)

KOM(2006) 428 v konečném znění – 2006/0145 (COD)

(2007/C 168/06)

Dne 11. září 2006 se Rada, v souladu s články 37 a 95 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 21. března 2007. Zpravodajem byl pan PEZZINI.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání dne 25. dubna 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 127 hlasy pro, 0 hlasů bylo proti a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Výbor vítá balíček návrhů k potravinářským přídatným látkám, potravinářským enzymům a látkám určeným k aromatizaci potravin a ke společným povolovacím řízením, neboť umožňuje uskutečnění účinného a konkurenceschopného vnitřního trhu, který zaručí vysokou úroveň ochrany lidského života a zdraví.

1.2 Výbor se domnívá, že soubor jasných a harmonizovaných pravidel ke způsobu provádění hodnocení bezpečnosti v bezpečných a očekávaných lhůtách a s přiměřenými náklady představuje záruku jak pro spotřebitele, tak pro výrobce, zejména pro ty menší.

1.3 Výbor sdílí cíl Komise zjednodušit předpisy, který bude zaměřen na harmonizaci odvětví potravinářských přídatných látek, látek určených k aromatizaci potravin a potravinářských enzymů, a bude podporovat jejich vzájemný soulad díky přijetí jednotného společného postupu pro jejich schvalování.

1.4 Pokud možnost obdržet jediné povolení platné pro celou EU může znamenat ze středně- až dlouhodobého hlediska velkou výhodu pro jednotný trh, je podle Výboru třeba mít na paměti dopady nových právních předpisů na dovážené výrobky.

1.4.1 Evropa neustále soutěží na globálním trhu nejen v oblasti vývozu, ale i dovozu, a navrhované normy jsou často

přísnější než normy stanovené Codexem Alimentarius a mohly by narušit hospodářskou soutěž v neprospěch evropských podniků, zejména těch malých.

1.5 Výbor souhlasí s navrhovaným postupem, tj. projednat ve výborech změny v seznamu Společenství za předpokladu, že budou dodržena přísná kritéria transparentnosti, neustálého dialogu s výrobci a se spotřebiteli a rychlé mechanismy inovací a vývoje výrobků.

1.6 Výbor podporuje posílení činnosti EFSA (Evropský úřad pro bezpečnost potravin) v zájmu transparentního posouzení rizik založeného na vědeckých údajích a objektivních argumentech jakožto záruk pro spotřebitele.

1.7 Výbor doporučuje posílit postupy a znásobit lidské a finanční zdroje EFSA s cílem zajistit vysoce kvalitní, transparentní a nezávislá posouzení při plném dodržování zásady důvěrnosti.

1.8 Výbor rovněž považuje za účelné, aby členské státy posílily také monitorování spotřeby a používání potravinářských přídatných látek, potravinářských enzymů a látek určených k aromatizaci potravin, a to prostřednictvím účinných metodologií, které by začlenily údaje poskytnuté odvětvím.

1.9 Výbor souhlasí s pravidelnou revizí „taxativních seznamů“ potravinářských přídatných látek, potravinářských enzymů a látek určených k aromatizaci potravin za předpokladu, že bude založena na neustálém a strukturovaném dialogu se spotřebiteli a s výrobcí a nebude spojena s dodatečnými náklady a časovými prodlevami.

2. Odůvodnění

2.1 Vědecký a technologický pokrok nám umožňuje dosáhnout vyšší kvality potravin, a to mezi jiným díky použití malého množství potravinářských přídatných látek, potravinářských enzymů a látek určených k aromatizaci potravin. Tento pokrok nám také umožňuje zamezit nesprávnému použití těchto látek.

2.2 V rámci snahy o zlepšení právních předpisů Společenství ve smyslu konceptu „od zemědělce ke spotřebiteli“ Komise v bílé knize o bezpečnosti potravin, ke které měl Výbor možnost se vyjádřit⁽¹⁾, oznámila svůj záměr aktualizovat a doplnit stávající právní předpisy v oblasti přídatných látek a látek určených k aromatizaci, jakož i stanovit specifická ustanovení týkající se enzymů. (akce 11 a 13 bílé knihy).

2.3 Výbor vždy sdílel cíl zajistit řádné fungování vnitřního trhu a zaručit vysokou úroveň ochrany lidského života a zdraví a opakovaně podpořil nutnost zaujmout k bezpečnosti potravin v EU globální a integrovaný přístup.

2.4 Podle EHSV musí právní předpisy pokrývat celý evropský potravinový řetěz, od „zemědělce ke spotřebiteli“. Všechny články řetězu musí mít stejnou váhu a Komise musí zaručit účinné uplatňování právních předpisů Společenství⁽²⁾.

2.5 Přijetí společného postupu pro schvalování látek určených k aromatizaci potravin, potravinářských enzymů a potravinářských přídatných látek je klíčovým a inovačním prvkem v balíčku návrhů předložených Komisí. Výbor tudíž sdílí cíl Komise zjednodušit předpisy, který je zaměřen na harmonizaci těchto odvětví. Umožňuje vyloučit mnohotvárnost povolení řízení v jednotlivých členských státech, odstranit dvojí systémy povolování a citelně snížit byrokratickou a administrativní zátěž.

2.6 Co se týče **potravinářských přídatných látek**, příslušné právní předpisy na evropské úrovni již byly harmonizovány. Na základě těchto právních předpisů je v současné době povoleno kolem 330 potravinářských přídatných látek a neustále přicházejí žádosti o povolení nových přídatných látek nebo nových použití přídatných látek.

2.6.1 Pro účely posuzování těchto žádostí jsou zapotřebí dostatečně podrobné údaje o použití a o vlastnostech těchto látek, zejména pro rozhodnutí týkající se řízení rizik.

2.7 Díky této harmonizaci látek určených k aromatizaci potravin a potravinářských enzymů budou nová povolení řízení snazší a sníží se jak náklady spojené s aktualizací technických listů, tak i počet změn v označování.

2.8 Co se týče **potravinářských enzymů**, stávající právní nejistota daná odlišnými vnitrostátními právními rámci by v různých členských státech mohla způsobit narušení trhu s potravinářskými enzymy a administrativní i finanční zátěž. Kromě toho by v případě chybějící harmonizace přetrvávala různorodost úrovní ochrany z důvodu rozdílů ve vnímání rizika, hodnocení bezpečnosti a právní úpravy potravinářských enzymů mezi členskými státy.

2.8.1 Je třeba zdůraznit, že jestliže na jedné straně chybějící harmonizovaná pravidla na úrovni EU mohou vytvořit překážky volnému pohybu a obchodu pro výrobce, harmonizace hodnocení bezpečnosti i povolování používání potravinářských enzymů na druhé straně bude možná vyžadovat značné investice, a to v důsledku nákladů na povolování, u nichž se odhaduje, že jsou v rozmezí 150 000 – 250 000 eur⁽³⁾ na enzym.

2.8.2 Odvětví potravinářských enzymů neustále vyvíjí nové technologie a procesy směřující k inovacím a zlepšením při výrobě potravin. Nicméně nemůže podceňovat možná rizika chemické povahy, jako jsou alergie, toxicita a reziduální mikrobiologická aktivita. Tato možná rizika vyžadují neustálé hodnocení bezpečnosti pro spotřebitele, zejména u enzymů pocházejících z geneticky modifikovaných organismů.

2.9 Pokud jde o právní předpisy k **látkám určeným k aromatizaci** a k některým složkám potravin vyznačujícím se aromatem pro použití v potravinách nebo na jejich povrchu, bylo by účelné zavést účinnější povolení řízení, aby se usnadnila správa „taxativního seznamu“ obsahujícího přibližně 2 600 látek určených k aromatizaci používaných v potravinách a na jejich povrchu.

2.9.1 Je zřejmé, že harmonizace právních předpisů o látkách určených k aromatizaci umožní Evropské unii lepší postavení při jednání s třetími zeměmi, neboť se bude muset provést zařazení látek určených k aromatizaci do systému Codex Alimentarius, a to také kvůli zamezení znevýhodňování evropských podniků, zejména MSP.

2.9.2 Vytvořením jednotného a integrovaného trhu látek určených k aromatizaci v EU si evropský průmysl bude schopen udržet svoji vedoucí pozici ve výrobě a vývoji látek určených k aromatizaci.

2.9.3 Na druhé straně se nesmí podceňovat dodatečná zátěž nezbytná pro zajištění souladu s novými právními předpisy k označování látek určených k aromatizaci.

2.10 Podle Výboru je k zaručení nezávislého, transparentního a kvalitního hodnocení bezpečnosti potravinářských přídatných látek, potravinářských enzymů a látek určených k aromatizaci potravin zapotřebí, aby byl Evropský úřad pro bezpečnost potravin vybaven zdroji a prostředky a aby byly stanoveny nové postupy.

⁽¹⁾ Viz stanovisko CESE 585/2000 z 26. května 2000, zpravodaj: pan ATAÍDE FERREIRA. Úř. věst. C 204, 18.7.2000.

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou č. 1.

⁽³⁾ Viz SEK(2006) 1044, odstavec 3.3.

2.11 Přechod od rozhodovacích postupů založených na spolurozhodování s Evropským parlamentem k postupu projednávání ve výborech pro povolování vyžaduje určení jasných a transparentních kritérií pro hodnocení bezpečnosti předpokládaných výhod pro spotřebitele.

2.12 Jak již Výbor zdůrazňoval v předchozích stanoviscích (*), k hodnocení pokroku dosaženého v oblasti bezpečnosti potravin a k posouzení, zda nový systém splňuje očekávání, jsou zapotřebí kritéria pro hodnocení jako jsou zvýšení nebo pokles důvěry spotřebitelů, řízení případných potravinových krizí, užší spolupráce mezi zainteresovanými stranami (*stakeholders*) atd.

3. Návrh Komise

3.1 Cílem balíčku návrhů předložených Komisí je upřesnit a vyjasnit stávající právní předpisy v oblasti potravinářských přídatných látek a látek určených k aromatizaci potravin, zavést nové předpisy pro potravinářské enzymy a ve všech třech sektorech vytvořit společné povolovací řízení založené na vědeckých stanoviscích Evropského úřadu pro bezpečnost potravin EFSA.

3.2 **Potravinářské přídatné látky.** Nové právní předpisy mají zjednodušit a zpružnit systém povolování potravinářských přídatných látek, který je v současnosti upraven směrnici 89/107/EHS. Povolení pro zařazení potravinářských přídatných látek na nový taxativní seznam by se zakládala na rámci pro posouzení rizika v oblasti bezpečnosti potravin určeném EFSA v souladu s ustanoveními nařízení (ES) č. 178/2002. Mimoto se navrhuje revize technických aspektů současného systému povolování a určují se nové harmonizované předpisy Společenství u potravinářských přídatných látek používaných v jiných potravinářských přídatných látkách.

3.3 **Potravinářské enzymy.** Navrhuje se nový předpisový rámec pro hodnocení, povolování a kontrolu potravinářských enzymů pro použití v potravinách a stanovení taxativního seznamu všech potravinářských enzymů používaných v potravinách z technologického důvodu, a to na základě příznivého vědeckého stanoviska EFSA. Určují se rovněž ustanovení týkající se označování jiných potravinářských enzymů než těch, které se používají jako pomocné látky při výrobě.

3.4 **Látky určené k aromatizaci potravin.** Plánuje se revize obecných pravidel stanovených ve směrnici 88/388/EHS za účelem přizpůsobení předpisů technologickému a vědeckému vývoji prostřednictvím schválení nového nařízení, které stanoví jasnější pravidla ohledně:

- nejvyšších přípustných úrovní některých látek v souladu se stanovisky EFSA,
- „seznamu Společenství“ obsahujícího látky určené k aromatizaci a výchozí látky schválené v potravinách nebo na jejich povrchu,
- přísnějších podmínek použití látek určených k aromatizaci a složek potravin vyznačujících se aromatem,
- jasných a jednotných pravidel pro označování.

(*) Viz stanovisko CESE 404/2001 z 28. března 2001, zpravodaj: pan VERHAEGHE. Úř. věst. C 155, 29.5.2001.

3.5 **Společné povolovací řízení.** Návrh doporučuje zavedení jednotného společného povolovacího řízení pro potravinářské přídatné látky, látky určené k aromatizaci potravin a potravinářské enzymy stavějícího na hodnocení bezpečnosti, které provede EFSA, a na řízení rizik. Povolování předpokládá účast členských států a Komise v rámci regulativního postupu projednávání ve výborech. Na základě vědeckých posouzení EFSA je Komise v souladu s návrhem pověřena sestavením a aktualizací různých „taxativních seznamů“ vždy pro každou kategorii dotčených látek. Zahrnutí jedné látky do jednoho z těchto seznamů znamená, že její používání bylo obecně povoleno všem hospodářským subjektům na trhu Společenství.

4. Obecné připomínky

4.1 Výbor v zásadě souhlasí s návrhy Komise, za předpokladu, že bude zachována účinnost a konkurenceschopnost vnitřního trhu a bude zaručena vysoká úroveň ochrany lidského života a zdraví.

4.2 EHSV se domnívá, že navrhovaný nástroj, tedy nařízení, je na rozdíl od směrnice, která umožňuje různé interpretace v místě uplatňování směrnice, určitou zárukou.

4.3 Možnost obdržet jediné povolení platné pro celou Evropskou unii může ze středně- až dlouhodobého hlediska dle názoru Výboru přirozeně znamenat velkou výhodu pro jednotlivý trh.

4.3.1 Je však třeba mít na paměti dopady nových právních předpisů na dovážené výrobky a skutečnost, že Evropa je významným dovozcem neustále soutěžícím na globálním trhu. Právní předpisy Společenství jsou často přísnější, než stávající předpisy stanovené Codexem Alimentarius, který by tedy měl být upraven, aby neznevýhodňoval evropské podniky.

4.4 Projednat ve výborech změny v seznamu Společenství – což je volba, pro kterou se Komise rozhodla – může být významným krokem vpřed nejen pro průmysl, ale i pro občanskou společnost, avšak za předpokladu, že bude proveden při zachování přísných kritérií transparentnosti a že zároveň umožní držet krok s inovacemi a vývojem nových a lepších výrobků, a to i v souvislosti s bojem proti alergiím.

4.5 Provádět posuzování rizik na základě transparentních postupů spočívajících na vědeckých údajích a objektivních argumentech je dle mínění Výboru pozitivním faktorem činnosti EFSA.

4.6 Novým úkolům svěřeným EFSA by podle názoru Výboru mělo odpovídat posílení postupů a znásobení lidských a finančních zdrojů s cílem zajistit vysoce kvalitní, transparentní a nezávislá posouzení při úplném dodržování zásady důvěrnosti.

5. Konkrétní připomínky

5.1 Společné povolovací řízení

5.1.1 Výbor se domnívá, že opatření nutná pro provádění, která jsou stanovena v článku 9, včetně obsahu, vypracování a podání žádosti, dohody o kontrole platnosti žádostí a druhu informací, je třeba zahrnout do stanoviska EFSA.

5.1.2 Co se týče aktualizace seznamu Společenství, systém povolování by měl mít kratší lhůty a zkrátit dobu 9 měsíců, kterou stanoví návrh právní úpravy Komise, na 3 měsíce, aby bylo možné uzavřít celý cyklus prověření a schválení do 12 měsíců.

5.1.3 EFSA nebo Komise by měly mít v souladu s článkem 10 možnost prodloužit ve výjimečných případech období pro posuzování, avšak ani to by nemělo být časově neomezené, nýbrž by naopak mělo být ohraničeno určitou maximální lhůtou, kterou je třeba stanovit v nařízení.

5.1.4 Výbor se domnívá, že by ve společném povolovacím řízení mělo být zahrnuto také stanovení pravidelné revize a aktualizace seznamů na základě neustálého a strukturovaného dialogu s výrobci a se spotřebiteli, čímž by se omezily náklady a zátěž.

5.1.5 Systém povolování ve Společenství by v žádném případě neměl sloužit k ospravedlňování vytváření technických překážek obchodu. Proto musí být vyloučeny nákladné zkoušky a certifikace v oblasti dovozu a vývozu.

5.2 Potravinářské přídatné látky

5.2.1 Bylo by účelné lépe vymezit kritéria určování „odůvodněné technologické potřeby“ a „přednosti a výhod pro spotřebitele“ uvedená v článku 5.

5.2.2 Co se týče označování stanoveného článkem 20, bylo by třeba, aby údaje byly jasně srozumitelné, identifikovatelné širokou veřejností a jednotné v celém Společenství.

5.3 Potravinářské enzymy

5.3.1 Výbor kladně hodnotí skutečnost, že všechny potravinářské enzymy s technologickou funkcí budou pro účely začleňování do taxativního seznamu Společenství zahrnuty do oblasti působnosti nařízení a že budou předmětem schvalování.

5.3.2 Podle Výboru je vhodné, aby i pro potravinářské enzymy (stejně jako pro potravinářské přídatné látky) byly mezi kritéria pro hodnocení zahrnuty „přednosti a výhody pro spotřebitele“.

5.3.3 Co se týče označování, Výbor zdůrazňuje potřebu jasnosti a jednotných požadavků na úrovni Společenství, bez zbytečné složitosti pro výrobce či spotřebitele.

5.3.4 Podle Výboru by bylo vhodné vyloučit taxativní seznamy z vertikálních právních předpisů, neboť by se tím vytvořil dvojí systém povolování pro stejné potravinářské enzymy. Předchozí směrnice a nařízení by měly být co nejdříve změněny, aby všechny jednoznačně odkazovaly na nový navrhovaný právní předpis.

5.4 Látky určené k aromatizaci potravin

5.4.1 Podle mínění Výboru by bylo vhodné sladit kritéria pro hodnocení s kritérii uvedenými u potravinářských přídatných látek a zahrnout do nich „přednosti a výhody pro spotřebitele“.

5.4.2 Výbor podporuje potřebu jasnějších informací pro spotřebitele o povaze a původu látek určených k aromatizaci potravin používaných v potravinách, jak je uvedeno v článku 14.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu – Provádění udržitelnosti v rybolovu EU pomocí maximálního udržitelného výnosu

KOM(2006) 360 v konečném znění

(2007/C 168/07)

Dne 4. července 2006 se Komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 21. března 2007. Zpravodajem byl pan SARRÓ IPARRA-GUIRRE.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 25. dubna 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 131 hlasy pro, 3 členové se zdrželi hlasování.

1 Závěry a návrhy

1.1 EHSV je toho názoru, že nový politický směr řízení rybolovu Společenství, který se zakládá na maximálním udržitelném výnosu zásob a přináší tak dlouhodobě výhody, by mohl mít hospodářské a sociální důsledky, které by představovaly významné zatížení evropského odvětví rybolovu. Proto doporučuje velmi opatrně zvážit výhody a nevýhody provádění tohoto nového směru z hlediska hospodářského, sociálního a ekologického.

1.2 Jelikož ohledně zjištění maximálního udržitelného výnosu různých populací ryb panuje nejistota, doporučuje Výbor Komisi, aby ve svých dlouhodobých plánech zajistila každoroční úpravy, které by byly smysluplné, postupné a flexibilní a které by byly předem vhodně vyměřeny v souladu se všemi dotčenými odvětvími. Od počátku musí být vhodně konzultovány regionální poradní sbory, Poradní výbor pro rybolov a akvakulturu EU a Výbor pro sociální dialog v odvětví rybolovu, aby jejich členové měli dostatek času společně se svými partnery porovnat podmínky předkládaných návrhů.

1.3 Proto EHSV doporučuje Komisi, aby jednala obzvláště rozvážně při stanovení každoroční cílové míry rybolovu, pomocí které má být dlouhodobě dosažen maximální udržitelný výnos smíšených lovišť.

1.4 EHSV nesdílí argument Komise, že se pomocí této politiky řízení rybolovulepší obchodní bilance, neboť pokles v zásobování trhu podniky ve Společenství bude obratem kompenzován dovozem z třetích zemí. Výbor proto vyzývá Komisi, aby obzvláště sledovala a kontrolovala dovoz na trh Společenství.

1.5 EHSV je toho názoru, že Komise a členské státy EU musí zohlednit „další environmentální faktory“, které jsou uvedeny v tomto stanovisku a které rovněž ovlivňují vývoj mořských ekosystémů. Výbor doporučuje stanovit omezení pro hospodářské aktéry, jejichž činnost ovlivňuje mořské ekosystémy, která by odpovídala omezením pro rybolov.

1.6 V souvislosti s rovnováhou nutnou pro dosažení maximálního udržitelného výnosu se mohou oba přístupy, které Komise navrhuje, dle názoru Výboru vzájemně doplňovat. Konečně je povinností členských států uplatňovat opatření, která považují vzhledem k hospodářským a sociálním důsledkům v příslušném odvětví rybolovu za vhodná. EHSV se obává, že prostředky Evropského rybářského fondu nebudou dostačovat na to, aby vyrovnaly dopady uplatnění tohoto nového systému řízení.

2 Odůvodnění

2.1 Ve svém sdělení o provádění udržitelnosti v rybolovu EU pomocí maximálního udržitelného výnosu (¹), které je předmětem tohoto stanoviska, předkládá Komise návrhy na zlepšení hospodářského výnosu v odvětví rybolovu v rámci společné politiky rybolovu.

2.2 Zlepšení hospodářského výnosu má být dosaženo postupným ukončením nadměrného rybolovu, neboť snížení nákladů, zvýšení úlovků, zlepšení ziskovosti rybolovu a snížení výmětů by pro odvětví rybolovu znamenalo hospodářský přínos.

2.3 Pro uskutečnění těchto cílů je podle Komise načase změnit celkové řízení rybolovu a snažit se o úspěch, a nikoli jen hledat možnosti, jak se vyvarovat neúspěchů.

2.4 Toto sdělení přináší nový politický směr řízení rybolovu ve Společenství s cílem dosáhnout prostřednictvím dlouhodobého stanovení cílové míry rybolovu maximálního udržitelného výnosu populací ryb.

2.5 Tento nový politický směr se zakládá na rozhodnutí členských států Evropské unie, které se u příležitosti světového summitu o udržitelném rozvoji v září roku 2002 v Johannesburgu mezinárodně politicky zavázaly k zachování nebo obnovení populace ryb na úrovni, která zajistí maximální udržitelný výnos, přičemž mají být tyto cíle dosaženy v případě vyčerpaných populací co nejrychleji a každopádně nejpozději do roku 2015.

(¹) KOM(2006) 360 v konečném znění ze dne 4.7.2006.

2.6 Proto je třeba navrhnout dlouhodobý přístup zaměřený na získávání co nejlepších výsledků z produktivního potenciálu živých mořských zdrojů v Evropě. Tento přístup je v souladu s obsáhlým cílem společné politiky rybolovu, který má zaručit udržitelné hospodářské, ekologické a sociální podmínky.

2.7 Výše uvedených hospodářských výhod v odvětví rybolovu může být dosaženo pouze tehdy, pokud dojde k většímu omezení rybolovu během přechodného období, jak se uvádí ve sdělení. S ohledem na rychlost, kterou mají změny proběhnout, je nutné zapojit do procesu rozhodování o těchto změnách všechny zúčastněné strany. Finanční pomoc z Evropského rybářského fondu má pomoci omezit během přechodného období sociální a hospodářské důsledky těchto omezení.

3 Obecné připomínky

3.1 Rozhodnutí Komise zavést řízení rybolovu zaměřené na maximální udržitelný výnos se zakládá na poznatku, že některé populace ryb byly vzhledem k jejich produktivnímu potenciálu loveny příliš.

3.2 Výbor uznává, že se stav některých populací ryb v evropských vodách v posledních 30 letech kriticky snížil, a to především v důsledku nadměrného rybolovu, a souhlasí s tím, že bude žádoucí přikročit k udržitelnějším úrovním rybolovu.

3.3 Komise se domnívá, že zavedení systému řízení populací ryb založených na maximálním udržitelném výnosu nejen zabrání zániku populací, ale umožní také rozvoj větších populací ryb.

3.4 Vzhledem k tomu, že maximální udržitelný výnos populace ryb spočívá v množství biomasy (tzn. ryb), která může být odejmuta, aniž by byl budoucí výnos této populace narušen, považuje EHSV provádění této zásady za správné. Výbor proto plně podporuje to, aby politika řízení rybolovu byla založena na této zásadě.

3.5 Výbor nicméně upozorňuje Komisi na to, že každá změna systému řízení skrývá nebezpečí, a proto je třeba velmi pečlivě vzájemně porovnat výhody a nevýhody.

3.6 Ve sdělení jsou velmi podrobně představeny výhody systému řízení populací ryb založeného na maximálním udržitelném výnosu, a to především výhody pro životní prostředí, zatímco výhody a především nevýhody hospodářského a sociálního charakteru pro odvětví rybolovu nejsou blíže objasněny.

3.7 Vzhledem k výhodám uváděným Komisí považuje Výbor tvrzení, že pomocí této politiky řízení rybolovu bude zlepšena obchodní bilance, za nesprávné, neboť prázdná místa, která vzniknou zánikem podniků Společenství v oblastech dotčených opatřeními k zajištění maximálního udržitelného výnosu, budou obratem obsazena podniky z třetích zemí. Konečně se musí trh s produkty rybolovu vyrovnat s nepřerušovanou poptávkou.

3.8 Ze sdělení vyplývá, že nový systém řízení se opírá o snížení cílové míry rybolovu. Aby mohly ryby dosahovat větších rozměrů, a zajistily tím vyšší hodnotu a výnos úlovku, je třeba snížit podíl ryb ulovených v moři.

3.9 Ve sdělení se zároveň konstatuje, že velikost populací ryb se obtížně měří, a přestože rybolov má významný vliv na stav populací, svou roli hrají i další faktory, jako například environmentální změny a podíl mladých ryb.

3.10 Proto sdělení navrhuje dlouhodobou strategii zaměřenou na obnovení populací ryb, aby vznikla rovnováha mezi rybolovem a produktivní kapacitou populací ryb. Toho lze dosáhnout postupným snižováním počtu rybářských plavidel nebo intenzity jejich rybolovu.

3.11 Aby tato strategie mohla být prováděna tak, že rybáři budou moci získat ze zásob maximální udržitelný výnos, je třeba předtím na základě nejlepšího vědeckého poradenství stanovit, jaká cílová míra rybolovu je vhodná pro každou populaci, tzn. jak vysoká smí být každoroční cílová míra rybolovu. V rámci budoucího systému řízení musí být rozhodnuto o míře každoročních úprav, s jejichž pomocí mají být tyto cíle dosaženy. Tato rozhodnutí by měla být prováděna pomocí dlouhodobých plánů podle společné rybářské politiky.

3.12 V současné době podléhá řízení rybolovu na úrovni Společenství zásadám předběžné opatrnosti pro populace ryb. Přípustné celkové úlovky a každoročně stanovené míry rybolovu vyplývají z různých vědeckých odborných posudků. V případě zhoršení stavu jednotlivých populací jsou uplatněny plány na obnovu v rámci společné rybářské politiky, aby se populace dostaly zpět na biologicky udržitelnou úroveň.

3.13 EHSV považuje změnu systému řízení za důležitou, neboť díky tomu bude v budoucnu sledován ambiciózní biologický cíl. Tato změna zároveň znamená, že s každou každoroční úpravou dojde k významnému snížení cílové míry rybolovu, které se bezpochyby musí odrazit ve snížení rybářských loďstev a intenzity rybolovu, což povede k vyznaným ztrátám podniků v oblasti rybolovu. EHSV se obává, že prostředky Evropského rybářského fondu nebudou stačit na to, aby vyrovnaly tyto ztráty. Pokud by stanovených cílů ovšem přece bylo dosaženo, mohla by být situace pro podniky nadále činné v oblasti rybolovu velmi výhodná.

3.14 U tohoto přístupu by EHSV rád upozornil Komisi na to, že maximální udržitelný výkon různých populací ryb lze obtížně odhadnout. Vzhledem k takto neodhadnutelné situaci doporučuje Výbor Komisi, aby ve svých dlouhodobých plánech zajistila přiměřené každoroční úpravy.

3.15 Výzvu tudíž představuje nalezení způsobů, jak rybářským komunitám a podnikům pomoci bez problémů projít fází přechodu. Výbor se domnívá, že to bude vyžadovat štedřejší a nápaditější opatření na podporu než ta, která Komise dosud navrhla. Taková opatření jsou plně ospravedlnitelná jako prostředek zajištění včasného přechodu na budoucí udržitelnější systém rybolovu.

3.16 Výbor považuje každopádně za nezbytné, aby všechny zúčastněné strany byly zapojeny, tak jak se uvádí ve sdělení prostřednictvím častých slyšení regionálních poradních sborů do rozhodovacího procesu ohledně dlouhodobých plánů, tempa provádění a jejich důsledků. EHSV také považuje za nutné, aby se Poradní výbor pro rybolov a akvakulturu EU (PVRA) a Výbor pro sociální dialog v odvětví rybolovu účastnili těchto slyšení.

4 Konkrétní připomínky

4.1 V rámci provádění systémů řízení populací ryb založených na maximálním udržitelném výnosu je nutné zabývat se řadou dalších otázek, které se takového řízení bezprostředně týkají:

- důsledky pro životní prostředí a jejich vliv na změnu mořských ekosystémů,
- uplatnění systému řízení na smíšená loviště,
- provádění dlouhodobých plánů.

4.2 Důsledky pro životní prostředí a jejich vliv na změnu mořských ekosystémů

4.2.1 Podle obsahu sdělení je obtížné předpovědět, jak se budou mořské ekosystémy pod vlivem klimatických změn vyvíjet a jaké důsledky budou mít klimatické změny a další environmentální faktory na populace ryb.

4.2.2 Jelikož není známo, do jaké míry tyto faktory působí na životní prostředí, dochází Komise k závěru, že vliv rybolovu je ve většině případů přece jen nejsilnější. Nižší cílová míra rybolovu by tedy pomohla tomu, že populace ryb budou méně náchylné na ekologické změny.

4.2.3 Proto sdělení obsahuje návrh, aby byl úlovek omezen na stálou a udržitelnou cílovou míru rybolovu. Neboť teprve až se sníží cílová míra rybolovu a populace ryb budou obnoveny, budou k dispozici nové poznatky o ekosystémech a jejich produktivním potenciálu, na jejichž základě je možné upravit cíle dlouhodobého řízení.

4.2.4 EHSV s touto zásadou souhlasí, pokud bude u druhů, jejichž populace je ohrožena, postupně a udržitelně snížena cílová míra rybolovu. Komise se domnívá, že řízení rybí biomasy založené na krátkodobém nárůstu úlovků může vést k nepřijatelné nejistotě pro průmysl.

4.2.5 Přesto je Výbor toho názoru, že „další environmentální faktory“, které ve sdělení ani nejsou vyjmenovány, rovněž ovlivňují vývoj mořských ekosystémů, např. chování zlodějů, zneči-

štění, průzkum a využívání nalezišť ropy či plynu, pobřežní větrné elektrárny a těžba písku a kamení z moře.

4.2.6 EHSV žádá Komisi a členské státy EU, aby uložily podobná omezení podnikům, jejichž činnost má rovněž vliv na objem populací ryb a změnu mořských ekosystémů, jako budou uložena v oblasti rybolovu.

4.3 Uplatnění systému řízení na smíšená loviště

4.3.1 Provádění systému řízení rybolovu založeného na maximálním udržitelném výnosu pro smíšená loviště je zřejmě velmi problematické.

4.3.2 Jelikož jde o známý problém, nebude v tomto stanovisku o systému řízení smíšených lovišť pojednáno. EHSV je názoru, že právě v souvislosti s tímto druhem rybolovu je zapotřebí zintenzivnit kontakty mezi Komisí a regionálními poradními sbory a PVRA.

4.3.3 Ve sdělení je objasněn velký, podle názoru Výboru nesporný, význam, který má zachování rovnováhy mořských ekosystémů, neboť snížení populace jednoho druhu za účelem zvýšení výnosu jiného by byl velmi riskantní přístup.

4.3.4 Problematicnost systému spočívá v tom, že intenzita rybolovu všech druhů v ekosystému by podle sdělení měla být stejná jako (cílový) úlovek, kterým lze dosáhnout maximálního udržitelného výnosu v dlouhodobém horizontu. To znamená, že ohledně měr maximálního udržitelného výnosu, které jsou stanoveny pro různé druhy ekosystému, kterých se týká smíšený rybolov, se maximální úlovek v dlouhodobých plánech musí řídit podle druhu ryby, pro kterou byl pro dosažení maximálního udržitelného výnosu stanoven nejvyšší úlovek.

4.3.5 Sdělení dále obsahuje upozornění, že proto, aby se zabránilo náhodnému nadměrnému odlovu určitého druhu formou vedlejšího úlovku, bude možná nezbytné do některých dlouhodobých plánů začlenit dodatečná opatření, jako např. úpravy lovných zařízení, a oblasti a období zákazu rybolovu.

4.3.6 EHSV je toho názoru, že přístup tohoto systému řízení je sice v souladu s obsáhlým cílem společné rybářské politiky, Komise ale musí pečlivěji posoudit různé velikosti úlovků k dosažení maximálního udržitelného výnosu a projednat hospodářské a sociální následky dlouhodobých plánů v souvislosti se smíšeným rybolovem se zúčastněnými stranami.

4.4 Provádění dlouhodobých plánů

4.4.1 Dlouhodobé plány

4.4.1.1 Jak vyplývá ze sdělení, Komise má v úmyslu na základě nestranného vědeckého poradenství a za zohlednění hospodářského, sociálního a environmentálního dopadu navržených opatření vypracovat dlouhodobé plány, které bude konzultovat s dotčenými odvětvími.

4.4.1.2 V plánech se musí určit cílová míra rybolovu. Dále musí být uvedeno, jak je možno postupně snížit škodlivý dopad rybolovu – při zohlednění smíšených lovišť – na ekosystém a jaké techniky mají být uplatněny, aby bylo zabezpečeno, že všechny populace budou loveny v souladu s jejich příslušnými cílovými limity. Dále by měla existovat možnost využívat některé populace v míře nižší než je úroveň maximálního udržitelného výnosu s cílem dosáhnout nárůstu produktivity jiných druhů.

4.4.1.3 Pokud nejsou vědecké údaje dostačující pro zhodnocení opatření potřebných k dosažení podmínek maximálního udržitelného výnosu, měly by se plány řídit zásadou předběžné opatrnosti.

4.4.1.4 Plány a jejich cíle musí být podrobeny pravidelnému přezkumu.

4.4.1.5 EHSV je toho názoru, že tento nový směr politiky řízení rybolovu bude bezpochyby přinášet výhody poté, co bude dosaženo maximálního udržitelného výnosu všech populací ryb, na druhou stranu může mít drastické následky pro odvětví rybolovu: snížení úlovku povede ke snížení rybářských loďstev a krátkodobě ke ztrátě pracovních míst, což bude mít dále za následek oslabení hospodářství přístavů.

4.4.1.6 Proto Výbor Komisi důrazně vyzývá, aby v rámci uvedených konzultací v odvětví rybolovu ohledně tempa provádění dlouhodobých plánů ponechala určitý prostor, který by rybářům umožnil postupně přizpůsobení se tomuto novému systému řízení.

4.4.1.7 V případě smíšených lovišť je Výbor názoru, že je třeba poskytnout větší volnost, jestliže určité populace mohou být plně loveny, protože se nacházejí v dobrém stavu.

4.4.2 Řízení změn

4.4.2.1 Po vypracování a po přijetí dlouhodobých plánů, které stanoví přiměřené cíle pro populace ryb, mohou členské státy samy rozhodnout o rychlosti změn potřebných k dosažení těchto cílů a o způsobu, jak zvládnout přechodné období.

4.4.2.2 Ve sdělení jsou v souvislosti se způsobem provedení těchto změn objasněny dva obecné přístupy:

- omezit rybolovnou kapacitu (vyřazování plavidel) na úroveň potřebnou k provozování rybolovu v míře zajišťující maximální udržitelný výnos. Tento přístup by obecně přinesl větší hospodářskou výkonnost pro zbývající rybářská loďstva a současně úbytek rybolovných plavidel a pracovních míst.

- zachovat velikost rybářského loďstva za současného omezení účinnosti rybolovu snížením rybolovné kapacity plavidel, např. omezením rozměrů, tonáže či lovných zařízení či omezením počtu dní na moři. Tento přístup by zachoval současnou úroveň zaměstnanosti za cenu hospodářské neúčinnosti.

4.4.2.3 Rozhodnutí o hospodářském přístupu či strategii pro odvětví rybolovu učinění každý členský stát samostatně, zatímco Společenství poskytuje v této souvislosti rámec řízení pro postupné ukončení nadměrného rybolovu a finanční pomoc Evropského rybářského fondu.

4.4.2.4 Komise se ve sdělení přiklání jednoznačně k prvnímu přístupu, který obnáší snížení národní rybolovné kapacity, neboť jeho provádění je snadněji kontrolovatelné. Dosavadní zkušenosti ukázaly, že snížení rybolovné kapacity plavidel je ve srovnání s jinými řešeními z hlediska sociální přijatelnosti a prosazení méně problematické.

4.4.2.5 EHSV uznává, že přístup spočívající ve snížení rybolovné kapacity plavidel je spíše vhodný k tomu, aby postupně ukončil nadměrný rybolov. Výbor je ovšem přesvědčen, že každý členský stát po analýze hospodářských a sociálních důsledků zvolí pro něj vhodný přístup, přičemž nelze zapomínat na to, že lze použít obě možnosti současně, aby byl dosažen cíl maximálního udržitelného výnosu populací ryb.

4.4.2.6 Výbor souhlasí s návrhem provést analýzu hospodářských a sociálních důsledků změn na regionální místo na evropské úrovni, neboť vlastnosti každého loďstva se v závislosti na jednotlivém členském státu liší.

4.4.2.7 V tomto smyslu by dlouhodobé plány měly být zaměřeny na jednotlivá loviště, měly by se týkat populací ryb, které jsou loveny společně, a obsahovat prvky jako např. omezení rozsahu, v jehož rámci se rybolovná práva mohou každý rok měnit, aby zaručovaly stálý a plynulý přechod.

4.4.2.8 Konečně se ve sdělení konstatuje, že zavedení úplného souboru dlouhodobých plánů k dosažení cíle maximálního udržitelného výnosu bude vyžadovat čas. Proto Společenství s účinností od roku 2007 přijme rozhodnutí týkající se řízení, která zajistí, aby u žádné populace ryb, u níž již nyní existuje nadměrný rybolov, dále nestoupala míra rybolovu. EHSV je toho názoru, že Komise by měla předtím, než přijme rozhodnutí v roce 2007, předem konzultovat regionální poradní sbory, Poradní výbor pro rybolov a akvakulturu EU (PVRA) a Výbor pro sociální dialog v odvětví rybolovu.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zakazuje uvádět na trh, dovážet do Společenství a vyvážet z něj kočky a psí kůže a výrobky obsahující tyto kůže

KOM(2006) 684 v konečném znění – 2006/0236 (COD)

(2007/C 168/08)

Dne 4. prosince 2006 se Rada, v souladu s články 95 a 133 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 21. března 2007. Zpravodajem byl pan RETUREAU.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání dne 25. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 128 hlasy pro, 1 hlas byl proti a 5 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Výbor souhlasí s právním základem (článek 95 Smlouvy o založení ES) a typem nástroje (nařízení).

1.2 Komise nemůže použít vlastní pravomoc vyplývající ze Smlouvy o založení ES, která jí umožňuje zasáhnout proti krutosti vůči zvířatům, k níž navíc dochází mimo její území, a nemůže problém řešit jinak, než prostřednictvím svých pravomocí v oblasti obchodu a vnitřního trhu s kožšinami; dalším důvodem je existence různých vnitrostátních předpisů, jež je zapotřebí harmonizovat.

1.3 Výbor sdílí názor Komise, že jediným způsobem, jak odradit dovozce oděvů a hraček od masového dovozu kočičích a psích kůží a dalších výrobků obsahujících tyto kůže na území Unie, je absolutní zákaz, čímž bude možno bránit obchodování se zakázanými kožšinami ve velkém.

1.4 Výbor vyjadřuje přání, aby byl právně jasně definován pojem „kůže“, jenž by výslovně označoval kožšinu jako takovou i její oddělené složky (srst, kůže), čímž by se zákaz vztahoval na všechna možná užití kočičích a psích kůží.

1.5 Výbor trvá na zabezpečení účinnosti kontrolních postupů a použití komitologie pro stanovení nepřijatelnějších způsobů kontroly.

2. Odůvodnění

2.1 V návrhu nařízení založeného na článku 95 Smlouvy o založení ES (vnitřní trh) Komise navrhuje zákaz vyrábět a prodávat v Evropské unii kůže z koček a psů a dále je do Evropské unie dovážet nebo je z ní vyvážet.

2.2 Návrh nařízení reaguje na žádosti občanské společnosti a Evropského parlamentu a je považován za prioritu německého předsednictví.

2.3 Zdá se, že především v Asii jsou kočky a psi chováni a poráženi v žalostných podmínkách za účelem využití kůží

k výrobě oděvů, doplňků nebo hraček. Tyto kůže byly odhaleny na evropském vnitřním trhu.

2.4 Tyto kůže jsou zpravidla chemicky zpracovány a obarveny a prodávány pod označením skrývajícím jejich původ; jasná identifikace zvířecího původu takto zpracovaných kůží je vědecky obtížná, a to jak podle vzhledu či tkáně, tak pomocí analýzy DNA, neboť DNA je v procesu transformace zničena; určení přesného původu zvířete tak bude patrně možné pouze pomocí srovnávací metody hmotnostní spektrometrie. Celní kontrola bude tedy značně obtížná, což vysvětluje zejména odchylky uvedené v článku 4 návrhu.

2.4.1 V článku 4 se uvádí, že bude moci být tolerováno vlastnictví oděvů nebo předmětů obsahujících zakázané kůže za účelem osobního použití; podle názoru Výboru by osobní vlastnictví a použití tohoto soukromého majetku ve velmi omezeném množství jistě mohlo být vyňato z oblasti působnosti tohoto nařízení, aby nedošlo k nadbytečné byrokratické zátěži.

2.4.2 Případné použití kůží získaných jinak než chovem za účelem výroby kožšin, a takto označených, by eventuálně mohlo být řešeno prostřednictvím komitologie.

2.5 Z hlediska proporcionality představuje absolutní zákaz výroby, dovozu a obchodování vzhledem k ilegálním či nepříznámým dovozům a podvodnému označování oděvů a předmětů, jež mohou obsahovat kočky a psí kůže, jediné možné opatření.

2.6 Řada členských států a některé třetí země již přijaly předpisy o zákazu, jež se liší povahou i rozsahem; opatření na úrovni Společenství je odůvodněné vzhledem k potřebě harmonizovat vnitřní trh.

2.7 Zřizuje se informační a monitorovací systém pro odhalování a metody odhalování zakázaných kůží. Komitologie umožní sestavit seznam toho, co bude zapotřebí pro provádění kontrol.

2.8 Členské státy budou muset stanovit přiměřené a odrazující sankce.

3. Obecné připomínky

3.1 Výbor souhlasí s právním základem a formou nařízení; dobré životní podmínky zvířat, jež jsou definovány pro hospodářská zvířata, nelze použít pro psy a kočky.

3.2 Jedná se o společenský jev, kdy se v Evropě tato zvířata stala společníky člověka a nejsou chována na maso nebo kůže či pro výkon práce – s výjimkou určitých psích ras, jejichž využití jako doprovodu osob s postižením nebo při hledání osob ztracených pod sutinami či sněhovými lavinami nebo pro jiné užitečné úkoly po boku člověka pouze zvyšuje jejich příznivý obraz v očích veřejného mínění.

3.3 Komise nemůže použít vlastní pravomoc vyplývající ze Smlouvy o založení ES, která jí umožňuje zasáhnout proti krutosti vůči zvířatům, k níž navíc dochází mimo její území, a nemůže problém řešit jinak, než prostřednictvím svých pravomocí v oblasti obchodu a harmonizace vnitřního trhu s kožšinami a odstranění překážek pro obchod s kožšinami z důvodu existence různých vnitrostátních předpisů, jež je zapotřebí harmonizovat a zabránit roztržtosti trhu.

3.4 Vzhledem k závažným technickým obtížím, jež brání identifikaci zpracovaných kočičích a psích kůží, by byl návrh

omezující se na požadavky na označování v praxi nefunkční; Výbor sdílí názor Komise, že jediným způsobem, jak odradit dovozce oděvů a hraček od masového dovozu kočičích a psích kůží a dalších výrobků obsahujících tyto kůže na území Unie, je absolutní zákaz, čímž bude možno bránit obchodování se zakázanými kožšinami ve velkém.

3.5 Jakmile bude nařízení přijato, mělo by být oznámeno WTO v rámci necelních překážek. Je v souladu s předpisy mezinárodního obchodu.

4. Zvláštní připomínky

4.1 Výbor vyjadřuje přání, aby byl právně jasně definován pojem „kůže“, jenž by výslovně označoval kožšinu jako takovou i její oddělené složky (srst, kůže), čímž by se zákaz vztahoval na všechna možná užití kočičích a psích kůží.

4.2 Výbor se domnívá, že by bylo vhodné upřesnit nutnost neprovádět celní kontroly fyzických osob, zaměřené na předměty ryze osobní povahy, jež mohou tyto osoby vlastnit ve velmi omezeném množství při překračování vnitřních hranic nebo při příjezdu z třetí země; za obchod spadající do oblasti působnosti nařízení by rovněž neměly být považovány výměna či prodej oděvu nebo dar charitativní organizaci.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zákazu vývozu a bezpečném skladování kovové rtuti

KOM(2006) 636 v konečném znění – 2006/0206 (COD)

(2007/C 168/09)

Dne 15. listopadu 2006 se Rada, v souladu s čl. 133 a čl. 175 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 21. března 2007. Zpravodajem byl pan Osborn.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 25. dubna 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 126 hlasy pro a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Výbor podporuje aktivní závazek Evropské unie s mezinárodním úsilím zaměřeným na omezení výroby a používání rtuti všude na světě a na zajištění bezpečných metod skladování a odstraňování. Proto je důležité, aby Evropa šla příkladem svým vlastním řešením problému se rtutí v rámci Unie, a podpořila tak lepší kontrolní opatření všude na světě.

1.2 Výbor proto podporuje obecný cíl konkrétního návrhu Komise v právě navrhovaném nařízení týkající se zákazu vývozu rtuti z Evropy a požadavku na bezpečné skladování přebytku rtuti v Evropě. EHSV se domnívá, že zákaz vývozu kovové rtuti z Evropy a požadavek na bezpečné skladování až do jejího odstranění je za stávajících okolností mimořádně závažný a aktuální, neboť výroba chloru a alkalických hydroxidů na bázi rtuti nyní v Evropě končí.

1.3 Výbor myslí na budoucnost a vybízí proto Komisi, aby co nejdříve realizovala ostatní části strategie týkající se rtuti a vytvořila opatření na další snižování použití rtuti v postupech a výrobcích v Evropě a na zajištění bezpečného odstranění rtuti obsažené v tocích odpadů.

1.4 Výbor se domnívá, že by právní zákaz měl nabýt účinnosti co nejdříve a že do té doby by Komise a dotyčné firmy měly být povzbuzovány, aby učinily vše, co bude v jejich silách, k omezení vývozu na minimum.

1.5 Výbor podporuje opatření týkající se skladování navrhovaná v tomto nařízení Komisí jako opatření, která jsou v současné době nejlepší. Posouzení bezpečnosti musejí provádět příslušné orgány všech navrhovaných zařízení určených ke skladování a jakmile budou tato zařízení v provozu, měla by zajistit pravidelné monitorování lokality. Výbor vyzývá Komisi, aby požadovala od členských států zprávy o postupu v této otázce, kromě toho bude nutné navrhnout další opatření, pokud se ukáže, že opatření pro skladování jsou nedostatečná.

2. Důvody pro předložení stanoviska

2.1 Rtuť je přirozenou součástí země s průměrným množstvím přibližně 0,05 mg/kg v zemské kůře a významnými místními rozdíly. Rtuť je také přítomna ve velmi malém množství v biosféře. Absorpce rtuti rostlinami může také vysvětlit její přítomnost ve fosilních palivech, jako je uhlí, ropa a zemní plyn.

2.2 Hladina rtuti v životním prostředí se významným způsobem zvýšila od počátku průmyslového věku. Spalování fosilních paliv uvolňuje značné množství rtuti. Kromě toho se rtuť získává z nerostů (hlavně z rumělky) a využívá se v řadě průmyslových aplikací. Rtuť se do životního prostředí také šíří z průmyslových procesů a z odpadu. Postupy z minulosti zanechaly odkaz, kterým je přítomnost rtuti ve skládkách odpadu, hlušinách z dolů, znečištěných průmyslových lokalitách, půdě a usazeninách. Kvůli transkontinentálnímu a celosvětovému přenosu rtuti jsou postiženy dokonce i oblasti jako Arktida, v nichž nedochází k významnému uvolňování rtuti.

2.3 Jakmile jednou dojde k uvolnění rtuti, zůstává v životním prostředí, kde je součástí koloběhu mezi vzduchem, vodou, usazeninami, půdou a biotou různých forem. Její forma se může změnit (především mikrobiálním metabolismem) na metylrtuť, jež má schopnost hromadit se v organismech (angl. „**bioaccumulate**“) a koncentrovat v potravinových řetězcích („**biomagnify**“), zejména ve vodním potravinovém řetězci (ryby a mořští savci). Methylrtuť je proto nejobávanější formou rtuti. Téměř veškerá rtuť obsažená v rybách je metylrtuť.

2.4 Rtuť je v současnosti přítomna v různých složkách životního prostředí a potravy (zejména v rybách) na celém světě v množství, jež nepříznivě ovlivňuje lidi a zvířata. V některých částech světa, včetně některých oblastí Evropy, je velké množství lidské populace vystaveno takové hladině rtuti, jež významně přesahuje bezpečnou úroveň. Existuje rozšířená mezinárodní dohoda, že uvolňování rtuti do životního prostředí by mělo být omezeno na minimum a ukončeno všude tam, kde to bude možné, a to co nejrychleji.

2.5 Navzdory celosvětovému poklesu spotřeby rtuti (celosvětová poptávka je o více než polovinu menší než v roce 1980) a nízkým cenám stále ještě existuje v řadě zemí světa získávání rtuti z těžby. V Evropě primární výroba rtuti nyní skončila, dochází však stále k separaci rtuti jako vedlejšího produktu jiných těžebních postupů.

2.6 Velké množství rtuti se dostává na celosvětový trh také v důsledku přeměny nebo zavírání zařízení na výrobu chloru a alkalických hydroxidů rtuťovým procesem v Evropě. Tato zbytková rtuť se běžně prodává za nízkou cenu společnosti Miñas de Almadén ve Španělsku, která ji pak rozprodává zemím všude na světě.

2.7 Navzdory obrovskému úsilí nemohou ani Euro Chlor ani Almadén zajistit, aby rtuť vyvážená z EU v souladu s touto dohodou nezpůsobovala další globální znečišťování v důsledku ztráty kontroly po opuštění zařízení Almadén. Mohlo by to vést k většímu využití rtuti v neregulovaných procesech a výrobcích v jiných zemích a k většímu výskytu rtuť kontaminovaných odpadů nebo emisí. Proto je žádoucí zabránit zvýšenému přísunu přebytku rtuti ze zastavovaných výrob chloru a alkalických hydroxidů na bázi rtuti na celosvětový trh.

3. Shrnutí návrhu Komise

3.1 Dne 28. ledna 2005 schválila Komise sdělení Radě a Evropskému parlamentu o strategii Společenství týkající se rtuti (KOM(2005) 20 v konečném znění). Tato strategie, která navrhla dvacet akcí, se zaměřuje na všechny aspekty životního cyklu rtuti. Dvě z akcí navržených ve strategii se týkají vývozu a skladování rtuti.

3.2 Návrh nařízení Komise o zákazu vývozu a bezpečném skladování kovové rtuti nyní tato opatření posunuje dopředu. Cílem návrhu je zákaz vývozu kovové rtuti ze Společenství a zajištění toho, aby tato rtuť nebyla zpětně uváděna na trh a byla bezpečně skladována v souladu s akcemi 5 a 9 stanovenými ve strategii Společenství týkající se rtuti. Základním cílem je omezit další zvětšování celosvětového množství již uniklé rtuti.

3.3 Navrhované nařízení by mělo od 1. července 2011 zakázat vývoz rtuti z EU. Rtuť, která se již nepoužívá v průmyslu výroby chloru a alkalických hydroxidů, rtuť získávaná z čištění zemního plynu nebo z výroby neželezných kovů, musí být od tohoto data bezpečně skladována.

3.4 V souvislosti se svým návrhem vedla Komise rozsáhlé konzultace a společnost MAYASA, španělská vláda a evropský průmysl výroby chloru a alkalických hydroxidů, tj. zainteresované strany, kterých se tato záležitost nejvíce dotýká, souhlasily se zákazem od navrženého data. Komise bere v úvahu, že Evropská rada chemického průmyslu (CEFIC), se dobrovolně zavázala zajistit bezpečné skladování rtuti z průmyslu výroby chloru a alkalických hydroxidů od 1. července 2011.

4. Obecné poznámky

4.1 Výbor vyjadřuje silnou podporu cíli, jenž má z Evropy učinit vůdce ve světovém úsilí o snižování uvolňování a emisí rtuti do životního prostředí omezením výroby a spotřeby rtuti a podporou nahrazování rtuti jinými bezpečnějšími materiály, postupy a výrobky. Výbor se domnívá, že by nařízení REACH tyto snahy usnadnilo.

4.2 Výbor vyjadřuje potěšení nad tím, že těžba a získávání rtuti ze rtuťonosných rud bylo v Evropské unii nyní zastaveno. Výbor se domnívá, že Komise by měla mít i nadále tuto záležitost pod kontrolou a měla by být připravena uložit zákaz, kdykoli by hrozilo, že v Evropě dojde k obnovení těžby rtuti pro komerční účely. EHSV rovněž Komisi doporučuje, aby zvážila další opatření pro omezení výroby rtuti jako vedlejšího produktu při těžbě jiných nerostů a zajistila bezpečné skladování a odstranění přebytku rtuti.

4.3 Co se týče oblastí mimo Evropu, Výbor podporuje aktivní závazek Evropské unie s mezinárodním úsilím zaměřeným na omezení výroby a používání rtuti na celém světě a na zajištění bezpečných metod skladování a odstraňování. Proto je důležité, aby Evropa šla příkladem svým vlastním řešením problému se rtuť v rámci Unie, a podpořila tak lepší kontrolní opatření všude na světě.

4.4 V této souvislosti je prvním užitečným krokem zákaz vývozu kovové rtuti z Evropy a požadavek na bezpečné skladování rtuti až do jejího odstranění. To je za stávajících okolností, když by se v důsledku ukončení výroby chloru a alkalických hydroxidů na bázi rtuti v Evropě mohlo na světový trh jinak dostat velké množství přebytku rtuti, mimořádně závažné a aktuální. Výbor proto podporuje obecný cíl konkrétního návrhu Komise v právě navrhovaném nařízení týkající se zákazu vývozu rtuti z Evropy a požadavku na bezpečné skladování přebytku rtuti v Evropě.

4.5 Tím to však nemůže skončit. Výbor očekává, že Komise učiní další kroky k vytvoření opatření na další snižování použití rtuti v postupech a výrobcích v Evropě a na zajištění bezpečného odstranění rtuti obsažené v tocích odpadů. EHSV rovněž vybízí Komisi, aby mimo jiné zvážila, jaké kroky lze učinit na mezinárodní úrovni, a posílit tak lepší nakládání se rtuť všude na světě, včetně jednání o vhodných možnostech spolupráce, jež by vedla k podpoře šíření technologií nahrazujících rtuť a řešení týkajících se zachycování rtuti a jejího uskladnění, a možná mezinárodní dohody o nakládání se rtuť a její kontrole.

5. Zvláštní poznámky

5.1 Výbor upozorňuje na to, že stávající návrh se týká pouze vývozu kovové rtuti (článek 1). EHSV se domnívá, že by se měla naléhavě zvážit možnost rozšíření zákazu na sloučeniny rtuti a výrobky obsahující rtuť, jak stanoví článek 5. Bylo by žádoucí stanovit pro toto přezkoumání časový plán. Kromě toho je třeba zvážit další opatření, která by vyžadovala nahrazení rtuti méně toxickými či znečišťujícími materiály ve výrobcích a postupech v Unii.

5.2 Komise původně navrhla, aby zákaz nabyl účinnosti v roce 2011. Parlament doporučil změnu na rok 2010. Nevládní organizace neustále prosazují, aby zákaz nabyt účinnosti dříve. Výbor se domnívá, že by právní zákaz měl nabyt účinnosti co nejdříve a že do té doby by Komise a dotyčné firmy měly být povzbuzovány, aby učinily vše, co bude v jejich silách, k omezení vývozu na minimum.

5.3 Komise navrhuje (článek 2), aby rtuť vzešlá v důsledku zastavení výroby chloru a alkalických hydroxidů, rtuť získávaná z čištění zemního plynu a rtuť získávaná z těžby rud neželezných kovů a jejich hutní výroby byla skladována bezpečně. Článek 3 přesně stanoví skladování rtuti buď v podzemním solném dole nebo v zařízení speciálně navrženém pro dočasné skladování kovové rtuti. Tato zařízení musejí vykazovat stanovenou bezpečnost a postupy pro nakládání se rtutí. Členský stát by měl nést odpovědnost za zřízení těchto zařízení nebo za to, že se za tímto účelem připojí k jinému členskému státu, který má pro to příznivější podmínky. Společně se zákazem vývozu by tato ustanovení měla zajistit, že tyto přebytky rtuti z hlavních průmyslových postupů budou zcela odstraněny z trhu a že budou bezpečně skladovány.

5.4 Výbor podporuje tato opatření týkající se skladování jako v současné době nejlepší. Výbor pokládá za velmi důležité, aby posuzování vlivů na životní prostředí a posuzování bezpečnosti, která mají provádět příslušné orgány všech navrhovaných zařízení určených ke skladování, byla důkladná a pečlivá, a jakmile budou tato zařízení v provozu, měla by zajistit pravidelné monitorování lokality. Výbor vybízí Komisi, aby požadovala od členských států zprávy o postupu v této otázce a aby byla připravena navrhnout další opatření, pokud se ukáže, že opatření pro skladování jsou nedostatečná.

5.5 Je důležité, aby subjekty používající rtuť nesly náklady na její bezpečné uskladnění. Výbor konstatuje, že opatření pro uskladnění přebytku rtuti, jenž vznikl v důsledku zastavení výroby chloru a alkalických hydroxidů, je třeba realizovat po

konzultacích a dohodě s příslušnými průmyslovými podniky a že organizace Euro Chlor paralelně s tímto nařízením vytváří dobrovolnou dohodu, která příslušné členy zaváže k používání zařízení pro bezpečné skladování rtuti. Výbor vítá tuto iniciativu odpovědného průmyslového seskupení. Za předpokladu, že tato opatření zahrnují všechny příslušné firmy a mohou být prováděna transparentním způsobem, jež lze kontrolovat, Výbor souhlasí s tím, že je to nejlepší způsob, jak zajistit jejich účinnou realizaci. Výbor Komisi doporučuje, aby prověřila možnost dosažení podobných dohod s jinými významnými průmyslovými výrobci kovové rtuti, jako je energetický průmysl a průmysl zabývající se těžbou a hutní výrobou neželezných kovů.

5.6 Výbor zdůrazňuje, že monitorování a prosazování nových opatření bude mimořádně důležité. V důsledku požadavku na skladování a odstraňování se rtuť v podstatě změní z aktiva, které lze uvádět na trh, na pasivum, které svým majitelům způsobí náklady. Za těchto okolností budou bezohledné subjekty v pokušení vyhnout se odstranění rtuti řádnými cestami a namísto toho ji vyvážet na nelegální skládky odpadů. Abychom se vyhnuli těmto nežádoucím důsledkům, bude nutné pečlivě vést záznamy a vykonávat dohled.

5.7 Výbor naléhavě žádá Komisi, aby co nejdříve zvážila další kroky k realizaci ostatních částí strategie týkající se rtuti. EHSV považuje za důležité zejména podporovat co nejrychlejší ukončení používání rtuti ve svítidlech, klenotnictví, zubním lékařství a kosmetických výrobcích a urychlit opatření vedoucí ke snížení nebo úplnému odstranění emisí rtuti z velkých spaloven, krematorií a z dalších významných zdrojů znečištění ovzduší rtutí. Bude možná také zapotřebí dalších opatření, která při zjištění velkého množství rtuti v jiných tocích odpadů zajistí, že rtuť bude zachycována ke skladování či odstranění, aby se nešířila a neznečišťovala širší životní prostředí. Všechna tato další opatření by samozřejmě měla být podrobně vyhodnocena, co se týče významu přínosu příslušné činnosti pro celosvětový problém se rtutí a nákladů a dopadů navržených řešení.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu rozhodnutí Rady o hlavních směrech politik zaměstnanosti členských států

KOM(2006) 815 v konečném znění – 2006/0271 (CNS)

(2007/C 168/10)

Dne 12. ledna 2007 se Rada, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Zaměstnanost, sociální věci, občanství, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 23. března 2007. Zpravodajkou byla paní O'NEILL.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání dne 25. dubna 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 129 hlasy pro, 4 hlasy byly proti, nikdo se nezdržel hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Podle čl. 128 odst. 2 Smlouvy je zapotřebí, aby Rada po konzultaci s Evropským parlamentem, Výborem regionů a EHSV svým rozhodnutím potvrdila, že současné hlavní směry zaměstnanosti mají pokračovat v roce 2007.

1.2 EHSV podporuje návrh, aby hlavní směry zaměstnanosti na období 2005-2007 pokračovaly i v roce 2007, přičemž je třeba vzít v úvahu zdůrazněné oblasti obav a doporučení.

1.3 EHSV důrazně doporučuje, aby časový rozvrh a postup, které mají být přijaty, byly zavčas rozšířeny mezi co nejvíce zainteresovaných subjektů, aby se maximalizoval přínos tohoto postupu, stavělo se na dobré vůli, zajistila se co největší účast zainteresovaných subjektů a poskytl se dostatek času na odpovědi ve fázi přípravy na úrovni EU a na národní úrovni.

1.4 EHSV doporučuje klást v nových hlavních směrech zaměstnanosti větší důraz na zapojení osob se zvláštními potřebami a stanovit specifické cíle a zvýšit uznání požadavků sociální politiky. EHSV zdůrazňuje, že je důležité, aby sociální partneři a občanská společnost byli co nejdříve zapojeni do vypracovávání hlavních směrů Komise a aby s nimi byl také konzultován závěrečný dokument.

1.5 EHSV doporučuje, aby Komise ihned učinila kroky k tomu, aby se spolu s EHSV angažovala v přípravě hlavních směrů zaměstnanosti a navázala formální a neformální kontakty s cílem zaujmout aktivní přístup k vypracování hlavních směrů zaměstnanosti na následující tři roky.

1.6 EHSV požaduje, aby hlavní směry obsahovaly ambicióznější, měřitelné cíle, které mohou být v nových hlavních směrech srovnávány na úrovni EU a členských států, a více donucovacích pravomocí pro Komisi.

1.7 EHSV doporučuje, aby ve všech členských státech byly k dispozici odpovídající systémy IKT s cílem zajistit lepší sběr údajů a usnadnit monitorování a hodnocení jak členskými státy, tak Komisí.

1.8 EHSV stále doporučuje, aby národní programy reforem zahrnovaly více konkrétních dokladů definovaných cílů, časových rozvrhů, nákladů a rozpočtových prostředků.

2. Návrh rozhodnutí Komise

2.1 Komise počátkem roku 2007 předložila EHSV návrh jako součást konzultačního procesu směřujícího ke schválení hlavních směrů politik zaměstnanosti členských států na rok 2007, které musejí být potvrzeny rozhodnutím Rady.

2.2 Komise navrhuje, aby hlavní směry politik zaměstnanosti stanovené na období let 2005-2008 ⁽¹⁾ na základě článku 128 Smlouvy byly platné i pro rok 2007, a členské státy k nim budou ve svých politikách zaměstnanosti přihlížet ⁽²⁾.

2.3 Návrhem tohoto rozhodnutí Komise bere v úvahu Lisabonskou strategii z roku 2005, která je založena na novém cyklu řízení a zahrnuje integrovaný balíček hlavních směrů, jež zůstanou v platnosti až do roku 2008. Tyto hlavní směry se týkají hospodářského, sociálního a environmentálního rozměru.

2.4 Vyžaduje se, aby členské státy připravily národní programy reforem, které zhodnotila Komise. Tato výroční zpráva uvádí pokrok, kterého bylo dosaženo při plnění hlavních směrů, a poskytuje závěry, ze kterých vychází návrh na pokračování v nich.

3. Předchozí připomínky EHSV

EHSV komentoval hlavní směry ve dvou předchozích stanoviscích ⁽³⁾. Zabýval se v nich těmito konkrétními oblastmi:

— Časový plán vypracování a přijetí hlavních směrů byl velmi napjatý a neumožnil jednak skutečnou diskusi o tomto důležitém tématu s řadou zainteresovaných subjektů na úrovni EU i na národní úrovni, což mělo dopad na demokratické procesy ve vztahu k vypracování národních programů.

⁽¹⁾ KOM(2005) 141 v konečném znění, Integrované hlavní směry pro růst a zaměstnanost (2005-2008).

⁽²⁾ KOM(2006) 815 v konečném znění, Návrh rozhodnutí Rady o hlavních směrech politik zaměstnanosti členských států.

⁽³⁾ Stanovisko EHSV k hlavním směrům zaměstnanosti na období 2005-2008 (zpravodaj: pan Malosse), Úř. věst. C 286, 17.11.2005 a stanovisko EHSV k hlavním směrům zaměstnanosti (zpravodaj: pan Greif), Úř. věst. C 195, 18.8.2006.

- Vzhledem k důrazu, který se ve stávajících hlavních směrech klade na to, aby si členské státy stanovily své vlastní cíle, stále panuje obava, že opatření politiky zaměstnanosti již nemohou být posuzována vůči konkrétním a měřitelným cílům, jak tomu bylo v předchozích programech, následkem čehož jsou národní programy reforem méně ambiciózní, pokud jde o politiku zaměstnanosti, práva a povinnosti pracujících.
- Je nutné klást větší důraz na začlenění mládeže do trhu práce, s určitými zárukami prvního zaměstnání nabízejícího perspektivy do budoucnosti.
- Je nutné i nadále klást důraz na boj proti diskriminaci z důvodu věku, zdravotního postižení nebo etnického původu.
- Přechod na znalostní ekonomiku vyžaduje mnohem důslednější a cílenější přístup k odborné přípravě a celoživotnímu učení s cílem přizpůsobit se novým technologiím a restrukturalizaci průmyslové základny a umožnit jednotlivcům získat přenositelné dovednosti.
- Zapojování investic do výzkumu a vývoje a do inovací by mělo být důslednější, aby se jednak povzbudila ekonomika a jednak vytvořila nová pracovní místa.
- Otázce rovného postavení žen a mužů a potřebě udržovat v rovnováze pracovní a rodinný život se nevěnovala dostatečná pozornost.
- Je třeba věnovat větší pozornost dopadu demografických změn a problému stárnutí obyvatelstva v produktivním věku.
- Potřeba posílit a monitorovat provádění politik přistěhovalectví a jejich dopadu na plánování národní pracovní síly.
- Význam toho, že na národní úrovni a na úrovni EU bude k dispozici přiměřené financování za účelem provádění opatření politiky zaměstnanosti.

4. Obecné připomínky

4.1 EHSV v předchozích stanoviscích uvítal přijetí integrovaných hlavních směrů na období 2005-2008 a nadále zdůrazňuje, že úspěch závisí na tom, že členské státy vezmou svoje povinnosti vážně a uvedou dohodnuté priority do praxe na národní úrovni. Je nutné klást značný důraz na skutečné zapojení všech sociálních partnerů a občanské společnosti do všech fází vypracovávání a provádění.

4.2 EHSV bere na vědomí pokrok, kterého bylo dosaženo, pokud jde o hospodářský růst v EU-25 a specifická opatření zaměstnanosti ⁽⁴⁾, trvá však jeho znepokojení, že stále existuje nerovnost mezi prováděním různých opatření uvnitř různých členských států a mezi nimi, a nadále se domnívá, že k provedení významné změny chybí pocit naléhavosti a priority.

4.3 EHSV by uvítal, kdyby Komise měla větší roli při vytváření celoevropských a národních cílů a monitorovala a vyhodnocovala pokrok, což by posílilo výroční zprávy národních programů reforem v každém členském státě a zvýšilo jejich hodnotu.

⁽⁴⁾ Provádění obnovené Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost – „Rok výsledků“, KOM(2006) 816 v konečném znění.

4.4 EHSV vítá návrhy Komise vyčlenit na podporu provádění hlavních směrů zaměstnanosti finance ze strukturálních fondů, sociálního fondu a fondu globalizace. EHSV stále zdůrazňuje, že je důležité mít k dispozici na evropské a národní úrovni vhodné financování, aby se iniciativám v oblasti zaměstnanosti dala přednost.

4.5 EHSV znovu opakuje své obavy týkající se nedostatečného pokroku a přál by si, aby opatření a změny provedené v hlavních směrech zaměstnanosti na období 2008-2010 odrážely potřebu zdokonalení.

5. Oblasti trvajících obav

V hlavních směrech pro růst a zaměstnanost vypracovaných v roce 2005 byly stanoveny specifické oblasti ke zlepšení. EHSV se nadále obává, že dosud není splněna řada cílů, že na národní úrovni nedochází k určování priorit, a uvítal by, aby pro nové hlavní směry, které mají být vydány v roce 2008, byla zavedena opatření, jež by tyto nedostatky řešila.

- V tomto období se pravděpodobně nedosáhne celkového cíle 70 % pro celkovou zaměstnanost. Ačkoli stanovená míra zaměstnanosti žen dosáhne navržených 60 %, zahrnuje práci na částečný úvazek a pružnou a dočasnou práci.
- Nebude dosaženo ani navrženého cíle 50 % pro starší pracovníky (mezi 45 a 65 lety podle definice Komise), přestože zde došlo k pokroku.
- Rozvoj strategií pro zdravotně postižené osoby nebo osoby se zvláštními požadavky v zaměstnání a jejich zapojení jsou stále nedostatečné.
- Nadále panuje znepokojení, pokud jde o úroveň nezaměstnanosti mládeže, jež stále roste, a aby se přijímala odpovídající opatření ke zlepšení situace.
- Hlavním problémem jsou základy vzdělání ve vztahu k modernímu trhu práce, protože chybějí základní a středně pokročilé dovednosti a dovednosti neodpovídají kvalifikacím, co se týče trhu pracovních míst. Nadále trvají značné obavy, aby opatření pro odbornou přípravu a celoživotní učení byla prováděna účinně a aby se buď veřejný nebo soukromý sektor skutečně zavázal k finanční podpoře.
- Stále není kladen dostatečný důraz na celoživotní učení v každém věku, zejména pak pokud jde o starší pracovníky. To je zvláště znepokojivé s ohledem na přizpůsobivost pracovních sil.
- Obavy přetrvávají, pokud jde o integraci migrujících pracovníků v členských státech, kteří na trhu práce zaplňují největší mezery v dovednostech.
- Ačkoli EHSV podporuje mobilitu pracovníků mezi členskými státy, je znepokojen dopadem, jenž má na zemi původu přesun kvalifikovaných pracovníků a přesouvání schopností mezi zeměmi EU. Tato situace musí být monitorována a musejí se podniknout kroky s cílem zajistit zachování rovnováhy kvalifikovaných pracovních sil, aby byla zajištěna udržitelnost.

- Je třeba prozkoumat vliv na místní pracovní příležitosti, pokud jde o otázku, proč nezaměstnaní o místní volná místa neusilují.
- Zjištění, že stále zaostává znalostní ekonomika založená na výzkumu a inovacích.
- Členské státy nevěnují dostatečnou pozornost integrovanému přístupu k „životnímu cyklu“. EHSV trvale vyzývá členské státy, aby podporovaly snahy o harmonizaci pracovního a rodinného života. To je úkol pro společnost jako celek. Obzvláště poskytování zařízení péče o děti umožňuje sladit rodinné a pracovní povinnosti a umožňuje ženám pokračovat v placeném zaměstnání, případně se po přestávce na trh práce rychle vrátit ⁽⁵⁾.
- Potřeba, aby členské státy pokročily se strategiemi na zvýšení přizpůsobivosti pracovníků a podniků, zejména potenciálu pojetí flexicurity ⁽⁶⁾.
- Je stále nutné se zabývat otázkami týkajícími se dopadu „nehlášené práce“ na členské státy a jednotlivce.
- Přijetí a provádění agendy slušné práce ⁽⁷⁾ a zásad kvality práce ⁽⁸⁾ je v některých členských státech stále vynikající.
- Průměrná míra produktivity v Evropě zůstává ve srovnání s USA nízká, což je odrazem míry a úrovně investic do lidí a myšlenek.
- Přestože je míra veřejných investic v Evropě srovnatelná s USA, investice soukromého sektoru značně zaostávají.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

6. Činnosti prováděné Komisí

6.1 Komise po obdržení výročních zpráv od členských států provedla zhodnocení, jehož výsledkem je sdělení o provádění obnovené Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost – rok výsledků, které podává přehled dosavadního pokroku. Letos je přidána podrobná příloha, která předkládá doporučené činnosti konkrétně požadované po každém členském státu. Ačkoli to má zásadní význam, protože to přispěje ke zhodnocení celkového dopadu hlavních směrů, zdůrazňuje to obavy EHSV, že provádění hlavních směrů je nesourodé a chybí zde pocit naléhavosti. Komise musí mít více pravomocí k určení měřitelných cílů, koordinaci činností a prosazení pokroku.

6.2 EHSV vítá navrhované zhodnocení dopadu, jež Komise spolu s řadou agentur provede k tomuto tříletému programu, aby posoudila jeho účinnost a ovlivnila přípravu nových hlavních směrů politik zaměstnanosti na období 2009-2011.

6.3 EHSV vítá navržený konzultační proces k novým hlavním směrům politik zaměstnanosti, který bude zahájen po zveřejnění předběžného návrhu Komise v prosinci 2007 s cílem předložit konečný návrh Radě k přijetí v červnu 2008. EHSV zdůrazňuje důležitost konzultací s členskými státy a všemi zainteresovanými stranami a jejich zapojení co nejdříve během tohoto procesu, a to jak na úrovni EU, tak na národní úrovni.

6.4 EHSV podtrhuje, že je důležité, aby měl možnost posoudit zhodnocení dopadu co nejdříve během roku 2007, aby posoudil obsah, dostal informace a aktivně odpovídal s cílem ovlivnit přípravu hlavních směrů a vypracovávání národních programů.

⁽⁵⁾ Stanovisko EHSV k hlavním směrům politiky zaměstnanosti na období 2005-2008 (zpravodaj: pan Malosse), Úř. věst. C 286, 17.11.2005, s. 41, odst. 3.2.3.

⁽⁶⁾ Stanovisko EHSV k tématu Flexicurity: případ Dánska (zpravodaj: paní Vium), Úř. věst. C 195, 18.8.2006.

⁽⁷⁾ Stanovisko EHSV k tématu Podpora slušné práce pro všechny, 19. prosince 2006 (CESE 92/2007), zpravodaj: pan Etty.

⁽⁸⁾ Improving quality in work (Zlepšení kvality zaměstnání), KOM(2003) 728 v konečném znění, Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Improving quality in work: a review of recent progress (Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o zlepšení kvality zaměstnání: studie nedávno dosaženého pokroku) (pozn. překl.: není k dispozici v českém znění).

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře

KOM(2006) 275 v konečném znění

(2007/C 168/11)

Dne 7. června 2006 se Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 22. března 2007. Zpravodajkou byla paní BREDIMA SAVOPOULOU a spoluzpravodaji pan CHAGAS a pan NILSSON.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 26. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 157 hlasy pro a 2 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Zelená kniha přichází s novým chápáním moře v EU, což by mělo být vítáno. Je to poprvé, co se mění suchozemská mentalita projevující se v politikách EU. Symbolické poselství zelené knihy, že Evropa byla vždy především námořním společenstvím, píše novou kapitolu EU ohledně moří.

1.2 Zelená kniha prosazuje holistický, průřezový a strategický přístup k oceánům. Výklad, který doporučuje nahradit roztříštěnost širokou vizí, si zasluhuje širokou podporu.

1.3 Kladné prvky zelené knihy výrazně přesahují možné prvky záporné. EHSV schvaluje většinu návrhů obsažených v zelené knize (o rybolovu, přístavech, stavbě lodí, námořní dopravě, pobřežních regionech, energetice v pobřežních vodách, výzkumu a vývoji, životním prostředí, cestovním ruchu, „modré“ biotechnologii), jež jsou předmětem konkrétních pojmů.

1.4 EHSV souhlasí, že námořním službám a přístavům EU náleží v globalizované ekonomice zásadní úloha. Vítá, že zelená kniha uznává mezinárodní povahu lodní dopravy, což vyžaduje globální pravidla. EU požaduje pozitivní činnosti s cílem zvrátit obecně negativní vnímání lodní dopravy a nedostatek uznání, které se dostává lodní dopravě a námořníkům, pokud jde o jejich přínos pro společnost. EHSV sdílí názor, že by členské státy měly urychleně ratifikovat klíčové mezinárodní námořní úmluvy (IMO/MOP) a zajistit, že budou řádně uplatňovány.

1.5 Námořní klastry mají zaujímat v budoucí námořní politice EU ústřední postavení. EHSV je přesvědčen, že by EU měla zadat studii, aby je definovala a porovnála s námořními klustry jiných oblastí. Námořní klastry budou nástrojem zachování námořního know-how v EU.

1.6 Základem integrované námořní politiky musí být zvýšení investic do námořního vzdělání a odborné přípravy s cílem podporovat poskytování bezpečných, účinných a vysoce kvalitních služeb. Možný nedostatek zkušených námořníků představuje alarmující důsledek pro infrastrukturu námořní bezpečnosti EU a bude se zvyšovat, pokud se nevyřeší společným úsilím vlád a EU. Pokud to nebude zajištěno, Evropa bude postupně ztrácet znalosti a zkušenosti nezbytné pro námořní činnosti, které jsou klíčové pro bezpečnost (inspekce lodí, vědecká pozorování, právo, pojištění, dopravní služby pro plavidla, záchranné operace, pobřežní hlídky a lodivodské služby). Dále se mohou celé námořní klastry rozdělit nebo přemístit do dalších regionů.

1.7 EHSV konstatuje v mnoha případech vynětí rybářů a námořníků z evropské sociální legislativy (např. směrnice o hromadném propouštění⁽¹⁾, o převezech podniků⁽²⁾, o informování a projednávání⁽³⁾ a o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb⁽⁴⁾). Nehledě na to, jaké důvody stojí za těmito výjimkami, je důležité, aby tam, kde to je vhodné, byla tato diskriminace ukončena. Proto vyzývá Komisi, aby tyto výjimky za úzké spolupráce se sociálními partnery přehodnotila.

1.8 Globální oteplování a související klimatická změna mění scénáře, protože do roku 2050 mohou zmizet celé ostrovy, pobřežní oblasti mohou být zatopeny, zásoby ryb vyčerpány, mořské mikroorganismy zničeny, což by mělo dopad na potravní řetězec, a hladina moří může stoupnout o 7 metrů. EHSV naléhavě žádá Komisi, aby řešila celkovou problematiku v kontextu mezinárodních organizací. Sama Komise by měla urychleně přijmout integrovaný environmentální přístup ve veškeré své činnosti, nikoli pouze v té, která se týká námořní problematiky, ale též ve všech návrzích, které předkládá Parlamentu a Radě.

⁽¹⁾ Směrnice Rady 98/59/ES ze dne 20. července 1998 o hromadném propouštění, Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 16-21.

⁽²⁾ Směrnice 2001/23/ES týkající se zachování práv zaměstnanců v případě převodu podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů.

⁽³⁾ Směrnice 2002/14/ES, kterou se stanoví obecný rámec pro informování zaměstnanců a projednávání se zaměstnanci v Evropském společenství, Úř. věst. L 80, 23.3.2002.

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996, Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1-6.

1.9 EHSV se domnívá, že řešení emisí v ovzduší může vytvářet nezamýšlené důsledky a nesrovnalosti mezi politikami. Znečištění ovzduší je komplexní problematika a omezení jedné znečišťující látky může mít negativní vliv na jiné znečišťující látky, např. skleníkové plyny. Upřednostňovaným řešením je holistický mezinárodní přístup, který by našel dlouhodobé přínosy v oblasti životního prostředí.

1.10 EHSV konstatuje, že se v odvětví lodní dopravy kvůli nedostupnosti kvalitnějších zásob v rafineriích spaluje málo kvalitní ropa. Vyzývá Komisi, aby řešila kvalitu zásob a provedla tak průlom v otázce emisí, které do ovzduší vypouští lodě.

1.11 EHSV souhlasí s tím, že se myšlenka „společného evropského námořního prostoru“ týká pouze virtuálního námořního prostoru, kde se zjednoduší správní a celní formalities pro námořní služby v rámci EU a poskytne se jim podobný režim jako dopravě nákladními automobily nebo vlaky na vnitřním trhu. Po vysvětlení, které Komise ve sdělení jasně vyjádřila, může EHSV tento koncept podporovat, pokud budou v mezinárodních vodách (na volném moři) dodržovány úmluvy UNCLOS a IMO včetně „svobody plavby“ a „práva pokojného průjezdu“ v rámci výlučné ekonomické zóny (Exclusive Economic Zone – EEZ).

1.12 EHSV výrazně podporuje vytváření „kvalitních pobřežních“ států, které jsou chybějícím článkem v řetězci kvality. „Kvalitní“ pobřežní státy by měly poskytovat lodím základní služby – odpovídající zařízení pro sběr lodního odpadu, útočiště pro lodě v tísní, pokojný průjezd, rovné zacházení s námořníky a pomoc při plavbě. Tento návrh by měla EU přednést v rámci IMO, aby byla vyvinuta příslušná měřitelná kritéria výkonnosti pobřežních států.

1.13 EHSV vítá, že zelená kniha uznává úlohu, kterou může hrát při provádění námořní politiky, včetně územního plánování. Může být též nástrojem při podpoře námořní identity EU a námořního kulturního dědictví a pro zvýšení zájmu veřejnosti o otázku globálního oteplování.

1.14 Zelená kniha je prvním pokusem převést při vytváření politik EU důraz ze souše na moře. EHSV blahopře Komisi za toto obnovení rovnováhy a odpovídá parafrází Themistokla: „Evropa bude mít budoucnost tak dlouho, dokud bude mít lodě a moře“ („Budeme mít zemi a vlast tak dlouho, dokud budeme mít lodě a moře“).

1.15 EHSV žádá Komisi, aby jej konzultovala ohledně svého akčního plánu o zelené knize.

2. Úvod

2.1 Po dobu padesáti let svého trvání EU vypracovala mnoho politik týkajících se moří, které pojednávaly o námořní dopravě, přístavech, stavbě lodí, rybolovu, mořském prostředí, pobřežních regionech a energetice v pobřežních vodách. Avšak tyto politiky byly vyvíjeny odděleně, aniž by se využívalo jejich

synergií. Nadešel čas spojit všechny tyto prvky dohromady a vytvořit novou širokou vizi pro budoucnost.

2.2 Dne 7. června 2006 zveřejnila Evropská komise zelenou knihu nazvanou „Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře“. Na iniciativu předsedy Barossa by se mělo nahlížet v kontextu strategických cílů Evropské komise (2005-2009), které konstatovaly potřebu komplexní námořní politiky zaměřené na rozvoj vzrůstající námořní ekonomiky a využití úplného potenciálu námořních činností environmentálně udržitelným způsobem. Za tímto účelem bylo komisaři Borgovi svěřeno řízení pracovní skupiny pro námořní politiku složené z komisařů.

2.3 Zelená kniha klade zásadní otázky v různých oblastech za použití integrovaného holistického přístupu, jenž umožňuje vnitřní propojení mezi odvětvími. Jako výsledek konzultací se zúčastněnými stranami zahájila zelená kniha jednu z největších konzultačních akcí v historii EU, při níž byli občané tázáni, jaká je jejich představa o zacházení s oceány a moři.

2.4 Od počátku osmdesátých let EHSV následoval směr vytyčený EU při vypracovávání těchto odvětvových politik a přispěl svým konzistentním názorem k jejich formování. Nyní sdílí názor Komise, že pro budoucnost je třeba nová strategická vize.

3. Obecné poznámky

3.1 Souvislosti

3.1.1 Zelená kniha přichází s novým chápáním moře v EU, což by mělo být vítáno. „Jak nepatřičné je nazývat naši planetu Zemí, když se v podstatě jedná o oceán“. Podtitul zelené knihy je příznačný a svědčí o záměrech Komise při jejím vydání. Je to poprvé, co se mění suchozemská mentalita projevující se v politikách EU. Nejvýznamnější je symbolické poselství iniciativy zelené knihy – Evropa je především námořním společenstvím. EU má bohatou námořní kulturu, která by neměla být přehlížena. Od dávnověku jsme svědky vzniku různých národů námořníků, jejichž kolébkou byla Evropa: Řekové, Italové, Španělé, Britové, Portugalci, Skandinávci (Vikingové), Němci (hanza) a Nizozemci. V současné době jsou Řecko, Kypr a Malta na seznamu deseti států s největším celosvětovým námořním rejstříkem.

3.1.2 Zelená kniha vychází v době hlubokých strukturálních změn v rozvoji světového námořního obchodu – obrovské lodě, obrovské přístavy a terminály, moderní logistika, bezpapírový obchod, pokračující vývoj celodenních kontejnerových plavidel, avšak nárůst formalit, které musí v přístavech posádka vyřídit během registrace, vzestup moderního pirátství/terorismu a zvyšující se tlak na sociální odpovědnost podniků. Globalizace je se všemi svými následky (pozitivními i negativními) v tomto odvětví očividná.

3.1.3 Na zelenou knihu je třeba nahlížet také v souvislosti se vznikem nových obchodní mocností (země BRIC – Brazílie, Rusko, Indie, Čína), selháním rozhovorů v rámci WTO, vlastnictvím 40 % světového loďstva zeměmi nacházejícími se okolo Tichého oceánu a dalších 40 % států evropskými. Celá diskuse probíhá v době, kdy ceny ropy rostou, neustále se diskutuje o bezpečnosti dodávek energie a o alternativních zdrojích energie a vyvstávají obavy z globálního oteplování.

3.1.4 Existuje mnoho aspektů a lidských činností spojených s mořem (rybolov, životní prostředí, doprava, výzkum a vývoj, výzkum mořského dna, energetika, stavba lodí, přístavy, cestovní ruch). Zelená kniha zkoumá složité vztahy mezi mořskými a námořními činnostmi a zasazuje se o integrovanější tvorbu politik.

3.2 Hospodářské aspekty

3.2.1 EHSV vítá vzrůstající význam námořní dimenze Evropy v zelené knize, která píše novou kapitolu v postoji EU k mořím. Sdělení zdůrazňuje zásadní úlohu, již mají služby lodní dopravy pro evropskou ekonomiku a pro každodenní život a blahobyt občanů EU, kteří o ní často ani nevědí. EHSV podporuje názor týkající se mezinárodní konkurenceschopnosti lodní dopravy a přístavů v globalizovaném prostředí a potřebu mezinárodních pravidel na světovém trhu. Námořní doprava a přístavy jsou uznávány jako klíčový prvek logistického řetězce, který spojuje jednotný trh se světovou ekonomikou. Jsou vskutku světovou špičkou a nikoli upadajícími odvětvími. Obojí představuje klíčové prvky lisabonské politiky, které z Evropy činí nejkonkurenceschopnější subjekt na světě. EHSV konstatuje, že v rámci EU byla v nedávné době úspěšná stavba lodí v oblasti specializovaných kategorií lodí.

3.2.2 Zelená kniha bude mít rovněž pozitivní důsledky pro celkové vnímání lodní dopravy a rozvoj námořních klastrů, jež jsou největší na světě. Námořní klastry mají zaujmout ústřední postavení v budoucí námořní politice EU. EHSV je přesvědčen, že by EU měla zadat studii, která by je definovala a porovnála s námořními klastry jiných oblastí. Námořní klastry budou nástrojem udržování námořního know-how v EU.

3.2.3 EU by měla podněcovat iniciativy zaměřené na vytváření pozitivního vnímání lodní dopravy a přístavů v rámci široké veřejnosti. Přetížení přístavů a další překážky, které omezují účinnost služeb, by měly být řešeny. Investice do přístavů a spojení s vnitrozemím poskytne Evropě účinný a bezproblémový logistický řetězec. Růst pobřežní plavby během posledního desetiletí by se měl i nadále zvyšovat v rámci integrovaného evropského dopravního systému.

3.2.4 Přestože se uznává, že skoro 90 % vnějšího obchodu EU využívá přepravy po moři, že podíl takového obchodu v rámci Společenství přesahuje 40 % a že subjekty se sídlem v EU kontrolují více než 40 % světového obchodního loďstva, klade zelená kniha důraz pouze na pobřežní plavbu a koncept „mořských dálnic“. Avšak neměla by se podceňovat rostoucí účast lodní dopravy EU na obchodních činnostech mezi třetími zeměmi a ostatními světadíly.

3.3 Sociální aspekty

3.3.1 Globalizace přináší zásadní výzvy v oblasti námořní zaměstnanosti v Evropě. EHSV plně uznává význam zachování evropského námořního know-how; to je zásadní jak pro samotný průmysl, tak pro zachování námořních klastrů, které jsou zásadní pro hospodářské a sociální zájmy Společenství. Existuje řada činností, které jsou prováděny na úrovni vnitrostátní, evropské i mezinárodní a které mohou být užitečně rozvíjeny; zde je důležitá úloha sociálních partnerů. Společně mohou výrazným způsobem přispět ke zvýšení evropského námořního know-how a pracovních příležitostí pro námořníky z EU. EHSV naléhavě žádá Komisi, aby spojila síly s členskými státy při zvyšování povědomí a vylepšování profilu průmyslu a jeho pracovníků.

3.3.2 Základem integrované námořní politiky musí být zvýšení investic do námořního vzdělání a odborné přípravy s cílem podporovat poskytování bezpečných, účinných a vysoce kvalitních služeb. Možný nedostatek zkušených námořníků představuje alarmující důsledek pro infrastrukturu námořní bezpečnosti EU a bude se zvyšovat, pokud se nevyřeší společným úsilím EU, vlád a průmyslu. Jinak bude Evropa postupně ztrácet znalosti a zkušenosti nezbytné pro námořní činnosti, které jsou klíčové pro bezpečnost (inspekce lodí, vědecká pozorování, právní předpisy, pojištění, dopravní služby pro plavidla, záchranné operace, pobřežní hlídky a lodivodské služby). Bez toho se mohou celé námořní klastry rozdělit nebo přemístit do dalších regionů.

3.3.3 Důležitým faktorem pro přitažlivost povolání námořníka jsou možnosti zaměstnávání bývalých námořníků v pobřežních oblastech. Projekt mapování kariér Svazu provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF) by mohl pomoci ukázat možnosti plánování kariéry pro evropské námořníky, a tím volbu povolání v lodní dopravě učinit přitažlivější. Tento koncept by měl být podporován a používán na vnitrostátní úrovni.

3.3.4 Vhodný rámec EU pro podporu evropského námořního know-how a odborné přípravy bude mít pozitivní dopad

na celé námořní klastry⁽⁵⁾. Vyžadují se další opatření na poskytování podpory odborné přípravy námořníků, kteří se chtějí stát důstojníky, a opatření ohledně investic do středisek vzdělávání námořního personálu (námořní vzdělávání a odborná příprava) v rámci celé EU, aby se zajistilo poskytování odborné přípravy v souladu s osvědčenými postupy a souborů dovedností, které budou přiměřené technologickému rozvoji (např. „e-navigace“).

3.3.5 Úmluva o námořních pracovních normách MOP z roku 2006 (Maritime Labour Standards Convention – MLC)⁽⁶⁾ přijatá jednohlasně a nahrazující 30 klíčových úmluv MOP poskytne pevný, komplexní a globální základ pro pracovní normy námořníků. EHSV podporuje pokračující jednání mezi EU a sociálními partnery, jejichž cílem je vytvoření právních předpisů EU transponujících MLC prostřednictvím dohody sociálních partnerů, přičemž by byla zohledněna ustanovení o zachování úrovně ochrany zahrnuté v úmluvě MOP. Budoucí námořní politika EU by měla vyžadovat, aby členské státy ratifikovaly a prováděly MLC, listinu práv námořníků. Podobně se vyzývá Komise, aby rozvíjela všechny možné kontakty s cílem zajistit v roce 2007 přijetí úmluvy MOP o pracovních podmínkách na rybářských plavidlech, která nebyla přijata v roce 2005.

3.3.6 EHSV je přesvědčen, že existuje prostor pro zlepšení obecného vnímání povolání v loďní dopravě a povolání námořníka pomocí vhodných kampaní upravených podle národních podmínek. EHSV může být nástrojem při podpoře námořní identity a kulturního dědictví EU. Při příležitosti Evropského roku mezikulturního dialogu⁽⁷⁾ by vytvoření Evropského námořního dne nebo Evropského dne oceánů mohlo přispět k lepšímu povědomí Evropanů ohledně významu tohoto odvětví.

3.3.7 Měla by se dále zkoumat možnost zastoupení různých stran v námořních klastrech financujících vytváření programů odborné přípravy s cílem zajistit zachování přiměřené nabídky evropského námořního know-how, které se později může uplatnit v souvisejících činnostech v pobřežních oblastech.

3.3.8 EHSV lituje nedostatků v zelené knize, jež se týkají sociálních aspektů ohledně pracovníků z různých oblastí námořních činností, kromě dopravy a rybolovu. Naléhá na Komisi, aby řešila sociální aspekty námořních činností (např. stavbu lodí, lodivodství, přístavy, energetiku, výzkum mořského dna).

3.4 Environmentální aspekty

3.4.1 EHSV sdílí postoj zelené knihy, že zachování evropských mořských zdrojů je zásadní pro vylepšení její konkurenceschopnosti a zaměstnanosti.

Vyjadřuje znepokojení nad tím, že lidská činnost a přírodní katastrofy stále více ohrožují mořské prostředí. Jeho ochrana je bezpodmínečně nutná pro dlouhodobou udržitelnost na naší planetě. EHSV je přesvědčen, že by integrovaný meziodvětvový přístup mohl být důležitým nástrojem všech zúčastněných stran pro udržitelné řízení v oblasti životního prostředí a maximalizaci synergií mezi pododvětvími.

3.4.2 Biologická rozmanitost mořského prostředí musí být chráněna prostřednictvím provázaných politik EU, které kladou odpovědnost na všechny zúčastněné strany, řetězec odpovědnosti. Komise se vyzývá, aby provedla výzkum s cílem poskytnout vědecké znalosti o tom, jak by mořské prostředí a biologická rozmanitost mohly lépe přispět ke kvalitě lidského života. Upřednostňovaným řešením je holistický mezinárodní přístup k nalezení celkového dlouhodobého environmentálního přínosu.

3.4.3 V souvislosti s holistickým přístupem vyzývá EHSV Komisi, aby řešila znečištění moře pocházející z vnitrozemských zdrojů (průmyslové, městské, zemědělské činnosti), které představuje 80 % celkového znečištění moří. Kromě toho se zdá, že zelená kniha pomůže významnou složku znečištění moří způsobenou rekreačními zařízeními. To by se mělo neprodleně řešit. EHSV se domnívá, že je zapotřebí vytvořit politiku EU pro boj proti obchodování s toxickým odpadem na moři (export do třetích zemí). Tímto směrem postupuje provádění Úmluvy HNS, směrnice o sledování lodí a návrh směrnice o trestněprávní ochraně životního prostředí.

3.4.4 Jeden z nezamýšlených důsledků a nesrovnalostí mezi politikami se vztahuje k řešení emisí v ovzduší. G8 stanovila (v červnu 2006) emise v ovzduší, které pocházejí z dopravy, za prioritní oblast pro naléhavou činnost zaměřenou na řešení globálního oteplování. Nedávné sdělení o omezení celosvětové změny klimatu⁽⁸⁾ specificky omezuje emise z dopravy a emise jiných skleníkových plynů. Znečištění ovzduší je komplexní problematika a omezení jedné znečišťující látky může mít negativní vliv na jiné znečišťující látky, např. skleníkové plyny. EHSV podporuje omezení emisí CO₂ z lodí. Avšak jejich dopad bude mít pouze malý význam, pokud se stejně neomezí emise z činností v pobřežních oblastech, které zdaleka nejvíce přispívají ke globálnímu oteplování. Podle Sternovy zprávy⁽⁹⁾ vydané nedávno ve Spojeném království přispívá doprava k emisím skleníkových plynů pouze 14 %, z čehož loďní a železniční doprava vytváří 1,75 % celosvětových emisí.

⁽⁵⁾ Podle studie BIMCO/ISF (BIMCO: Baltická a mezinárodní námořní rada/ISF: Mezinárodní loďní federace) věkový profil důstojníků u tradičních námořních národů i nadále roste, aniž by cokoli svědčilo o tom, že poptávka po jejich službách bude klesat.

⁽⁶⁾ <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/mlc2006/index.htm>.

⁽⁷⁾ Dokument předsednictví Spojeného království (prosinec 2005), existuje mnoho inovačních iniciativ vykonávaných v rámci EU a zvýšený důraz na výměnu osvědčených postupů by mohl být užitečný.

⁽⁸⁾ KOM(2007) 2 (10.1.2007). NAT/310: stanovisko k tématu Čelíme klimatické změně – úloha občanské společnosti (27.9.2006).

⁽⁹⁾ NAT/276: stanovisko k tématu Udržitelný rozvoj v zemědělství, lesnictví a rybolovu s ohledem na klimatické změny (27.1.2006). http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_report.cfm.

3.4.5 V návaznosti na minulé stanoviska zdůrazňuje EHSV, že by členské státy EU měly urychleně ratifikovat mezinárodní úmluvy o námořní bezpečnosti a ochraně životního prostředí a zajistit, že budou náležitě prosazovány. Přestože je námořní doprava nejvíce energeticky účinná a nejméně ohrožuje životní prostředí, podporuje EHSV mezinárodně převažující názor o limitech emisí do ovzduší, které budou nižší, než je nedávno závazně stanovila příloha úmluvy VI MARPOL ⁽¹⁰⁾. Opatření pro snížení námořních emisí musí být nákladově účinná a jejich výsledkem nesmí být odklon Evropy od vodní dopravy k méně environmentálně spolehlivým způsobům dopravy. Po konzultacích sociálních partnerů by měla EU podporovat opatření zaměřená na zřízení loděnic na vyřazování lodí (obchodních i vojenských), kterým skončila životnost.

3.4.6 EHSV podporuje cíle Tematické strategie ochrany a zachování mořského prostředí. Z environmentálního hlediska může být rozumné dále členit celou mořskou oblast EU do regionů, aby se tak stanovilo, co každý region požaduje (mořské územní plánování), a současně uznávat, že to, co je pro jeden region nezbytné nebo nejlepší, nemusí být nutné pro jiný region. EHSV vítá, že zelená kniha uznává jeho roli fóra pro výměnu názorů ohledně provádění obecných zásad tvorby námořní politiky, včetně územního plánování.

4. Zvláštní poznámky

4.1 Zlepšení tvorby právních předpisů

4.1.1 Doporučuje se uznání potřeby zlepšit tvorbu právních předpisů, aby se předešlo nesrovnalostem mezi politikami (např. doprava/životní prostředí, doprava/hospodářská soutěž), a záměr vytvořit mezinárodní prostor v oblasti tvorby právních předpisů a jejich prosazování. Dále by se měla podporovat myšlenka samoregulace jako doplňku právních předpisů.

4.1.2 EHSV plně schvaluje přístup zelené knihy, že opatření na úrovni EU by se měla podnikat pouze tehdy, když přináší přidanou hodnotu. EU byla kritizována za snahu „poevropštit“ mnoho otázek, které by mohly být adekvátně řešeny na vnitrostátní nebo mezinárodní úrovni. Pokud se uvažuje o budoucích politikách v kontextu „zlepšení tvorby právních předpisů“, měla by tato kritika být brána vážně.

4.2 Vnější vztahy

4.2.1 Co se týče návrhu na budoucí účast EU v mezinárodních námořních organizacích jako jednoho subjektu současně se svými členskými státy, přínos odborných znalostí členských států EU v mezinárodních organizacích (jako je IMO

a MOP) má vysoké renomé a neměl by být omezen, ale spíše posílen. V současné době existuje rámec pro posílenou spolupráci a koordinaci členských států EU v kontextu mezinárodních organizací. EHSV podporuje cíl uplatňovat vliv ES vůči třetím zemím s cílem motivovat je k tomu, aby uplatňovaly a ratifikovaly nejdůležitější mezinárodní námořní úmluvy (např. úmluvu o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené znečištěním ropnými palivy, úmluvu HNS a úmluvu LLMC z roku 1996).

4.2.2 Účinná a efektivní námořní politika EU v oblasti vnějších vztahů by měla zajistit správně fungující mezinárodní rámec pro služby lodní dopravy. Jednání o službách v rámci WTO (GATS) jsou důležitá pro zaručení přístupu na trh. Přestože bylo kolo jednání v Dohě přerušeno, námořní stabilizační dohoda (bránící novým ochranným opatřením ze strany členských států WTO) by měla platit i nadále. Námořní dvoustranná dohoda s Čínou stanovila správně fungující rámec pro konstruktivní vztahy s Čínou a podobná dohoda by měla být uzavřena s Indii.

4.2.3 Zelená kniha zastává názor, že právní systém založený na Úmluvě OSN o mořském právu (UNCLOS) ⁽¹¹⁾ musí být dále rozvíjen, aby se čelilo novým výzvám. EHSV je přesvědčen, že úmluva UNCLOS je nezbytná pro křehkou rovnováhu zájmů, jež by neměla být narušena, především koncepty „svobody plavby“ a „práva pokojného průjezdu“ v rámci výlučné ekonomické zóny (Exclusive Economic Zone – EEZ). Další pobřežní státy by se k tomu mohly odhodlat a zrušit „svobodu plavby“ z méně neškodných důvodů. To by mohlo mít závažné důsledky pro námořní obchod na některých významných světových vodních cestách.

4.3 Společný evropský námořní prostor

4.3.1 Myšlenka považovat EU pro celní/správní účely za jeden stát může být pouze vítána, pokud budou v mezinárodních vodách (na volném moři) dodržovány úmluvy UNCLOS a IMO včetně „svobody plavby“ a „práva pokojného průjezdu“ v rámci výlučné ekonomické zóny (Exclusive Economic Zone – EEZ). EHSV chápe myšlenku „společného evropského námořního prostoru“ tak, že se vztahuje pouze na virtuální námořní prostor, kde se zjednoduší správní a celní formality pro námořní služby v rámci EU a poskytne se jim podobný režim jako dopravě nákladními automobily, vlaky nebo jako vnitrozemské vodní dopravě na vnitřním trhu. Po vysvětlení, které Komise ve sdělení jasně vyjádřila, může EHSV tuto myšlenku podporovat ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ Sternova zpráva odhaduje, že náklady nečinnosti budou v rozmezí 5-20 % světového HDP.

Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973, ve znění protokolu z roku 1978 vztahujícímu se k tématu (MARPOL 73/78), viz: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258.

⁽¹¹⁾ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁽¹²⁾ Srov. TĚN/258: stanovisko k tématu Společná politika pro přístavy v EU (Úř. věst. C 325, 30.12.2006).

4.4 Mořské prostředí

4.4.1 Regionální a místní kvalita ovzduší by měla být řešena prostřednictvím mechanismů úmluvy MARPOL, a to možným vytvořením dalších oblastí kontrol emisí síry (Sulphur Emission Control Areas – SECA). Paliva s nízkým obsahem síry vyžadují dodatečné investice do rafinérií a energií, aby byla odstraněna síra, což může zvýšit emise CO₂ a přispět ke globálnímu oteplování. Kromě toho je neudržitelné používat příliš velké množství různých úrovní kontroly emisí v různých oblastech a přístavech světa.

4.4.2 Pokud se týká emisí z plavidel, je názor, že „emise NO_x do ovzduší z plavidel budou v roce 2020 vyšší v porovnání s emisemi pocházejícími ze souše“, diskutabilní. EHSV vyzývá Komisi, aby zohlednila odezvy klimatické změny na plavbu a prozkoumala trasy plavidel v Arktidě.

4.4.3 Ochrana mořského prostředí a biologické rozmanitosti ve vodách mimo rámec vnitrostátní jurisdikce se pro mezinárodní společenství stala důležitou prioritou. V této souvislosti si vztah mezi UNCLOS a Úmluvou o biologické rozmanitosti žádá vysvětlení. EU a její členské státy by měly aktivně spolupracovat při vypracování globálního námořního hodnocení OSN.

4.4.4 Evropská komise navrhla dlouhodobou environmentální strategii pro vyčištění a ochranu Středozemního moře. Tento jedinečný ekosystém se zhoršuje, jelikož environmentální tlaky zvyšují ohrožení lidského zdraví a hospodářské činnosti závislé na moři. Podobně si Baltské a Černé moře, prakticky uzavřená moře, zaslouží zvláštní pozornost s ohledem na značné množství ruské ropy, která se přes ně přepravuje, a na celkový nárůst dopravy a eutrofizace z vnitrozemských zdrojů a řek. Existuje rovněž sporná diskuse o environmentálních dopadech navrhovaného potrubí v Baltském moři (Rusko/Německo). Výše uvedené problémy jsou ještě zhoršovány činností vojenských plavidel, která nespádají do působnosti pravidel EU a stále více škodí životnímu prostředí a cestovnímu ruchu.

4.5 Rybolov

4.5.1 Odvětví rybolovu⁽¹³⁾ výrazně závisí na udržitelném mořském prostředí a jeho budoucnost spočívá v optimálně fungujícím mořském ekosystému, a to z hlediska biologického, hospodářského a sociálního.

4.5.2 Jako základ pro všechny správy rybolovu by mohl sloužit „Kodex chování pro zodpovědný rybolov“ (FAO). Odvětví rybolovu musí vyvíjet lepší nástroje (např. vybavení, lovná zařízení), aby se zvýšila selektivita a snížilo poškození mořského dna. V souvislosti s integrovaným přístupem existuje potřeba stanovit mořské chráněné oblasti, aby se biotopy ochránily před neregulovaným a nezákonným rybolovem a získaly se lepší údaje o úlovcích. Lepší územní plánování může rozvíjet

námořní cestovní ruch, chránit rybolov a podporovat regionální rozvoj a vyšší zaměstnanost v rámci námořního odvětví ve venkovských oblastech.

4.6 Evropské pobřežní hlídky

4.6.1 EHSV si klade otázky ohledně přidané hodnoty podporování myšlenky evropských pobřežních hlídek v tomto stádiu. Studie proveditelnosti, která bude brzy prezentována, poskytne cenné informace o uvažování Komise v tomto ohledu. S přihlédnutím ke stávajícím rozdílům ve struktuře, funkcích a odpovědnosti různých vnitrostátních orgánů členských států je EHSV přesvědčen, že žádoucích cílů může být dosaženo rovněž zlepšenou spoluprací příslušných orgánů členských států, především pokud se týká bezpečnosti, nelegálního přístěhovalectví, obchodu s lidmi a společného vyšetřování nehod.

4.7 Evropský rejstřík

4.7.1 Předmětem zájmu je návrh komplementárního a nepovinného evropského rejstříku (např. EUROS). Vlajka EU je přitažlivá jako symbol evropské jednoty a výkonnosti, je však ukvapeným krokem, pokud nejsou hospodářské, daňové a sociální politiky členských států harmonizovány. Takový návrh se dá považovat za prubířský kámen celkové harmonizace EU ve vzdálené budoucnosti, která ještě není na dohled. Navíc je použití spojení „komplementární evropský rejstřík“ zavádějící a vybízí k otázce, jaké dodatečné výhody může takový rejstřík poskytovat mimo rámec vnitrostátních rejstříků prostřednictvím hlavních směrů ES pro lodní dopravu. Pozitivní opatření a ostatní pobídky mohou být usměrňovány prostřednictvím hlavních směrů a mohou být dostupné všem vnitrostátním rejstříkům. V každém případě by mělo vytvoření specifického rejstříku Společenství doprovázet uznání a posílení evropského sociálního práva platného pro tento nový rejstřík.

4.8 „Kvalitní“ pobřežní stát

4.8.1 EHSV se důrazně zasazuje o stanovení „kvalitních“ pobřežních států, jež jsou chybějícím článkem v řetězci kvality. „Kvalitní“ pobřežní státy by měly poskytovat lodím základní služby. „Kvalitní“ pobřežní stát například plní své mezinárodní povinnosti tím, že ratifikuje a provádí mezinárodně schválené úmluvy, dodržuje pokyny IMO/MOP o rovném zacházení s námořníky, poskytuje odpovídající zařízení pro sběr odpadu, pomáhá s plavebními mapami, poskytuje útočiště lodím v tísní (spíše než by ji odepřel a riskoval přírodní katastrofu), zajistí, že budou podniknuty všechny kroky k usnadnění bezpečného pokojného průjezdu jeho vodami a poskytne pobídky kvalitním lodím v jeho přístavech nebo plujících v jeho vodách. Naneštěstí se zdá, že se některé pobřežní státy nechtějí zavázat k plnění této důležité úlohy.

⁽¹³⁾ NAT/333: stanovisko k tématu Provádění udržitelnosti v rybolovu EU pomocí maximálního udržitelného výnosu. NAT/316: stanovisko (25.9.2006) k tématu Zlepšování hospodářské situace v odvětví rybolovu. NAT/280: stanovisko (16.12.2005) k tématu Společná rybářská politika a mořské právo. Úř. věst. C 318, 23.12.2006 a Úř. věst. C 65, 17.3.2005

4.8.2 Zelená kniha poskytuje možnost vytvořit měřitelná kritéria a „osvědčené postupy“ pro pobřežní státy. Tento návrh by měly členské státy přednést v rámci IMO s cílem vytvořit vhodná měřitelná kritéria pro hodnocení výkonnosti pobřežních států.

4.8.3 EHSV podporuje návrh Výboru regionů ⁽¹⁴⁾ na zřízení Evropského pobřežního a ostrovního fondu, který by zahrnoval různé námořní činnosti.

4.9 Cestovní ruch v pobřežních oblastech

4.9.1 EHSV konstatuje, že Evropa je nejvýznamnější turistickou destinací na světě. Podporuje myšlenku rozvoje alternativního kvalitního cestovního ruchu v pobřežních oblastech. Zelená kniha potvrzuje, že udržitelný cestovní ruch vytvoří různé služby cestovního ruchu s cílem odlehčit mořským břehům, poskytovat alternativní zdroje příjmů rybářům a rozvíjet činnosti, jež udržují kulturní dědictví. EHSV může s těmito výše uvedenými iniciativami jen souhlasit.

4.10 Sociální věci

4.10.1 EHSV konstatuje, že rybáři a námořníci jsou vyjmuti z evropských sociálních právních předpisů v následujících smě-

nicích: o hromadném propouštění, o převezech podniků a o informování a projednávání ohledně umísťování zaměstnanců. Tato výjimka byla původně ospravedlnitelná tím, že sociální právní předpisy byly původně navrženy spíše pro průmysl na souši než pro zvláštnosti zaměstnávání na moři. EHSV vyzývá Komisi, aby v úzké spolupráci se sociálními partnery tyto výjimky přehodnotila.

4.11 Dohody o nalodění

4.11.1 Zvýšené bezpečnostní aspekty přiměly několik členských států EU, aby se třetími zeměmi uzavřely dvoustranné dohody o nalodění. EHSV je přesvědčen, že koordinovaný přístup členských států EU k takovým iniciativám je žádoucí a že by se při uplatňování těchto pravidel měla práce koordinovaně dělit mezi členské státy včetně jejich námořnictev. Alternativou by mohla být včasná ratifikace protokolů úmluv o potlačování protiprávních činů (Suppression of Unlawful Acts – SUA) členskými státy. Protokoly SUA mají podobné cíle jako bezpečnostní iniciativa proti šíření zbraní, ale obsahují významné záruky k ochraně legitimních obchodních zájmů provozovatelů lodní dopravy a lidských práv námořníků.

V Bruselu dne 26. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁴⁾ Stanovisko Výboru regionů 258/2006 (13.-14.2.2007).

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Společná politika pro přístavy v EU

(2007/C 168/12)

Dne 6. července 2006 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s čl. 29 odst. 2 svého Jednacího řádu, rozhodl vypracovat stanovisko k tématu *Společná politika pro přístavy v EU*.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 22. března 2007. Zpravodajem byl pan SIMONS.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 26. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 137 hlasy pro, 2 hlasy proti a 7 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry

1.1 Toto stanovisko z vlastní iniciativy se zaměřuje na aspekty evropské přístavní politiky, o kterých by zúčastněné strany v přístavním sektoru měly být schopny dosáhnout shody. Proto je stanovisko vypracováno na základě podrobných konzultací s organizacemi zainteresovaných stran, které byly vyzvány, aby vyjádřily svůj názor na dvou veřejných slyšeních ve dnech 20. listopadu 2006 a 20. února 2007 ⁽¹⁾.

1.2 Slyšení potvrdilo, že evropská přístavní politika by se měla zabývat těmito tématy:

- a) Zajištění udržitelného rozvoje přístavů a jejich kapacity,
- b) Vytvoření jasného a transparentního rámce pro financování přístavních investic,
- c) Vyjasnění postupů pro uvolnění trhu přístavních služeb,
- d) Vyřešení provozních překážek, které oslabují účinnost přístavů,
- e) Zabezpečení příznivých a bezpečných podmínek a situace pro výkon práce a nastolení konstruktivních pracovních vztahů v přístavech,
- f) Podpora celkové konkurenceschopnosti a pozitivního vnímání přístavů.

1.3 Tato témata velkou měrou odpovídají tématům předloženým Evropskou komisí při konzultačním procesu o budoucí evropské přístavní politice. Tato konzultace byla iniciována po stažení dvou návrhů směrnic Komise o uvolnění trhu přístavních služeb a pravděpodobně bude uzavřena do června 2007 ⁽²⁾.

1.4 Z diskuse o směrnici o přístavních službách vyplynuly rozsáhlé informace o oblastech, jako je financování přístavů a postupy uvolnění trhu přístavních služeb. Jakýkoliv pokrok v těchto oblastech by měl proto vést v krátké době k hmatatelným výsledkům.

1.5 Provozní překážky, zvláště ty, které se vztahují k administrativním postupům a dopravě v zázemí, mohou být řešeny v souvislosti s existujícími iniciativami, jako jsou například programy modernizace cel, liberalizace železnice a program pro vnitrozemskou plavbu (NALADES). Patří také do širšího kontextu přezkumu Bílé knihy o dopravě ⁽³⁾ a sdělení Komise týkající se logistiky ⁽⁴⁾.

1.6 EU může stimulovat vysoké standardy spolehlivosti a bezpečnosti v evropských přístavech poskytnutím odpovídající (finanční) podpory programům pro vzdělávání a odbornou přípravu a posílením platných bezpečnostních předpisů.

1.7 Je nanejvýš důležité rozvíjet dobrou sociální politiku v přístavech, a to v úzké spolupráci se sociálními partnery, kteří jsou za ni primárně odpovědní. Vlády členských

⁽¹⁾ Tyto organizace byly pozvány na slyšení: European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customs Services (CLECAT), European Community Shipowners' Association (ECSA), European Community Association of Ship Brokers and Agents (ECASBA), European Shippers' Council (ESC), Association of European Chambers of Commerce and Industry (EUROCHAMBRES), European Maritime Pilots' Association (EMPA), European Boatmen's Association (EBA), European Tugowners Association (ETA), European Transport Workers' Federation (ETF), International Dockers' Council (IDC), European Sea Ports Organisation (ESPO), European Federation of Inland Ports (EFIP), Federation of European Private Port Operators (FEPOR), European Harbour Masters' Committee (EHMC) and Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), EUROGATE.

⁽²⁾ Viz tato dvě stanoviska EHSV k tomuto tématu: stanovisko EHSV k návrhu Směrnice Evropského parlamentu a Rady o uvolnění trhu přístavních služeb, Úř. věst. 21.2.2002, s. 122–129 a stanovisko EHSV k návrhu Směrnice Evropského parlamentu a Rady o uvolnění trhu přístavních služeb (KOM(2004) 654 v konečném znění – 2004/0240 (COD)) Úř. věst. C 294, 25.11.2005, s. 25–32. Viz také stanovisko EHSV ke sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu o vzdělávání a přijímání námořníků, Úř. věst. C 80, 3.4.2002, s. 9–14 a stanovisko EHSV k tématu Budoucí přístupnost Evropy námořní cestou: vývoj a jak jej předvídat, Úř. věst. C 157, 28.6.2005, s. 141 – 146.

⁽³⁾ Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období, KOM(2006) 314 v konečném znění.

⁽⁴⁾ Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě (KOM(2006) 336 v konečném znění).

států a sociální partneři mají k dispozici nástroje nezbytné k realizaci dobré sociální politiky, a to úmluvy Mezinárodní organizace práce (MOP) o práci v přístavech, jež mohou mimo jiné cenným způsobem přispět k vytvoření rovných podmínek hospodářské soutěže. Komise musí členské státy vyzvat k ratifikaci těchto úmluv.

1.8 EU může také stimulovat mladé lidi, aby si zvolili zaměstnání v přístavech, podobně jako prováděla akce na přilákání mládeže k práci na moři. Pokročilá námořní příprava napomáhá zajištění dostatku kvalitních lodivodů, přístavních velitelů a dalších přístavních odborníků do budoucna.

1.9 Dodatečný užitek by navíc mohl přinést evropský sociální dialog o námořních přístavech za předpokladu, že se významné evropské organizace zainteresovaných stran dohodnou na programu společného zájmu.

1.10 V kontextu evropské přístavní politiky je životně důležitá zásadní diskuse o udržitelném rozvoji přístavů. Přístavy mají významnou odpovědnost dosáhnout vysokých ekologických standardů a měly by být podporovány v tom, aby dále investovaly do této oblasti. Mezitím se ovšem jasně ukázalo, že problémy jsou do velké míry také způsobovány nejednoznačností environmentální legislativy EU.

1.11 Bude třeba dalšího šetření, aby se zjistilo, zda programy územního plánování mohou pomoci vytvořit větší právní jistotu a více příležitostí pro rozvoj přístavů. Zároveň je nutno vzít na vědomí, že přístavy často leží v blízkosti oblastí výjimečných a významných přírodních kvalit, jež je nutno chránit a vhodně sladit s rozvojem přístavů.

1.12 EHSV chápe, že koncept „společného evropského námořního prostoru“ v zelené knize o námořní politice se vztahuje na virtuální námořní prostor. Pokud to odpovídá vizi Komise a pokud to Komise dává jasně najevo, může EHSV tento koncept podpořit za předpokladu, že bude v mezinárodních vodách (na volném moři) respektovat Úmluvu Organizace spojených národů o mořském právu (UNCLOS) a úmluvu Mezinárodní námořní organizace (IMO), včetně „volné plavby“ a „právo pokojného průjezdu“ v rámci výlučné ekonomické zóny (EEZ).

1.13 Konečně by EU měla hrát podpůrnou úlohu při zachování celkové konkurenceschopnosti přístavů EU v celosvětovém kontextu a při stimulaci iniciativ zaměřených na obnovení pozitivního obrazu přístavů, a tak přispívat k podpoře přístavů ze strany široké veřejnosti. To vyžaduje inovační přístup zahrnující kulturní, turistický a rekreační potenciál přístavních měst.

1.14 Evropská přístavní politika nezahrnuje nutně vytvoření nové legislativy. Zvláště právně nevynutitelné předpisy (tzv. soft law) ⁽⁵⁾ mohou být dobrou alternativou legislativy na jedné straně a individuální přístup ke každému případu na straně druhé.

⁽⁵⁾ Právně nevynutitelné předpisy (soft law) se týkají pravidel chování, která jsou stanovena v nástrojích, které nejsou právně závazné, ale mohou mít určité nepřímé právní účinky a mají za cíl praktické účinky. Příkladem jsou interpretační sdělení, pokyny a kodexy zásad.

1.15 Evropská přístavní politika by se měla celkově zdržet zbytečných intervenčních opatření, a zaměřit se na: a) uplatňování pravidel Smlouvy tam, kde je to nutné, b) zabezpečení schopnosti přístavů náležitě plnit svoji veřejnou úlohu, c) stimulaci tržně orientovaného chování a d) podporu pozitivního obrazu tohoto odvětví u veřejnosti. Existující legislativa EU, která brzdí zdravý a udržitelný rozvoj námořních přístavů, by měla být v případě potřeby revidována.

2. Výzvy, před kterými stojí evropské přístavy

2.1 Nejzákladnější kritika návrhu směrnice o přístavních službách spočívala v tom, že nebere v úvahu vývojové trendy na trhu a výzvy, které tyto trendy znamenají pro evropské přístavy, že se pokusila použít jeden univerzální model týkající se správy přístavů pro všechny a opomínila sociální aspekt přístavů. Tyto faktory nesmí být přehlíženy při provádění důkladnější analýzy evropské přístavní politiky ⁽⁶⁾.

2.2 Námořní přístavy jsou jedním z rychle rostoucích odvětví v oblasti dopravy evropského hospodářství. To platí obzvláště pro kontejnerovou dopravu. V několika evropských regionech pokulhávají kapacity a způsobují závažná přetížení (zácpy) ⁽⁷⁾.

2.3 Proto je nutné optimální využití existujících přístavních zařízení a rozvoj nových přístavních kapacit ⁽⁸⁾ tam, kde je to nutné. Také je třeba zajistit optimální námořní přístupové cesty do přístavů (bagrování) i infrastrukturu zázemí. Přístavy se mohou nacházet ze zřejmých důvodů pouze v pobřežních regionech, včetně ústí řek, pro které je charakteristický tvrdý boj o prostor. Přístavy si uvědomují svůj vliv na životní prostředí a v posledních letech provedly značné investice pro dosažení přísných ekologických standardů. To však nevylučuje odpor místních obcí a měst, které se soustředí na negativní externalitu přístavů a neuvědomují si vždy přidanou hodnotu a pozitivní stránky spojené s přístavy. Navíc právní nejistota způsobená legislativou EU na ochranu přírody přispívá k překážkám u důležitých plánů rozvoje přístavů, čímž dochází k vážným zpožděním.

2.4 Rozvoj kapacit přístavů vyžaduje značné investice. Z důvodu omezování vládních rozpočtů je pro financování infrastruktury a superstruktury přístavů životně důležitý soukromý kapitál. To vyžaduje dlouhodobé zapojení soukromých investorů v přístavech.

⁽⁶⁾ Pro širší přehled o vývojových tendencích na trhu a výzvách viz: ESPO and ITMMA, Factual Report on the European Port Sector (ESPO a ITMMA, faktická zpráva o evropském přístavním sektoru), 2004.

⁽⁷⁾ Nedávná analýza viz: Ocean Shipping Consultants, The European and Mediterranean Container port Markets to 2015, 2006.

⁽⁸⁾ Stanovisko EHSV k tématu Budoucí přístupnost Evropy námořní cestou: vývoj a jak jej předvídat, Úř. věst. C 157, 28.6.2005, s. 141 – 146.

2.5 Vedle intenzivního růstu je evropský přístavní sektor charakterizován procesem globalizace a konsolidace. Evropské námořní přístavy jednají s mezinárodními přepravními společnostmi a vytvořila se velká seskupení provozovatelů terminálů, která nyní poskytují služby v několika evropských přístavech ⁽⁹⁾.

2.6 Hospodářská soutěž evropských přístavů by se měla zaměřit na logistické řetězce ⁽¹⁰⁾. Tradiční rozdělení úkolů v rámci logistických řetězců se rozvolňuje vlivem vertikálních integračních strategií. Evropské přístavy jsou stále více vystaveny konkurenci uvnitř dodavatelských řetězců a staly se „přirozeným místem“ pro logistické služby. Námořní přístavy potřebují pro optimální fungování všechny druhy dopravy.

2.7 Námořní přístavy jsou intermodální styčné body a jejich účinnost závisí velmi na účinnosti služeb poskytovaných jak na pevnině, tak na moři. Námořní přístavy jsou navíc upřednostňovaná místa pro provádění hraničních kontrol lodní bezpečnosti, zabezpečení, cel, veřejného zdraví, kvality životního prostředí, sociálních výhod a sociálních podmínek na palubě atd.; mnoho z těchto kontrol se provádí pouze v námořním sektoru a nejsou vždy řádně koordinovány a harmonizovány.

2.8 Jako důsledek výše popsaných procesů řídící subjekty přístavů v mnoha případech přezkoumávají svou tradiční roli přístavních orgánů jako součást reformních procesů.

3. Témata pro evropskou přístavní politiku

3.1 Jak bylo zdůrazněno výše, evropská přístavní politika by se měla soustředit na stimulování udržitelného růstu, vytváření atraktivního investičního klimatu v přístavech, zvyšování právní jistoty, optimalizaci integrace námořních přístavů v dodavatelském řetězci, zvyšování celkové konkurenceschopnosti a zajištění řádné sociální politiky a konstruktivních sociálních vztahů tak, aby všechny tyto aspekty mohly přispívat k vytváření pozitivního vnímání přístavů, jež by představovaly lákavá pracovní místa.

3.2 Tento celkový cíl může být rozdělen do šesti tematických oblastí, které byly uznány Evropskou komisí:

- a) Zajištění udržitelného rozvoje přístavů a jejich kapacity,
- b) Vytvoření jasného a transparentního rámce pro financování přístavních investic,
- c) Vyjasnění postupů pro uvolnění trhu přístavních služeb,

⁽⁹⁾ To platí především v oblasti nákladu v kontejnerech, kde bylo již v roce 2002 70 % trhu kontrolováno šesti velkými provozovateli (ESPO a ITMMA, s. 38), ale tento jev se vyskytuje také na trhu se suchými hromadnými náklady a náklady všeobecně.

⁽¹⁰⁾ Podrobnosti viz stanovisko EHSV TEN/262 ke sdělení Komise Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě, KOM (2006) 336 v konečném znění.

- d) Vyřešení provozních překážek, které oslabují účinnost přístavů,
- e) Podpora bezpečnosti a spolehlivosti provozu a optimální pracovní podmínky v přístavech,
- f) Podpora celkové konkurenceschopnosti a pozitivního vnímání přístavů.

V následující části jsou tyto tematické oblasti popsány podrobněji.

4. Zajištění udržitelného rozvoje přístavů a jejich kapacity

4.1 Přístavy často leží v blízkosti oblastí výjimečných přírodních kvalit a mimořádného významu. Vyvážení ekologických a ekonomických hodnot se v mnoha přístavech ukázalo jako náročný úkol, jehož plnění vede k četným konfliktním situacím. Evropské námořní přístavy však dosáhly značného pokroku v plnění vysokých ekologických standardů a zlepšování environmentálního řízení ⁽¹¹⁾ a během let úspěšně uzavřely konstruktivní dohody s nevládními organizacemi a místními zainteresovanými stranami o řešeních, jež jsou přínosná pro přírodu i pro přístavy.

4.2 Nicméně právní nejistoty při uplatňování legislativy na ochranu přírody i nadále způsobují vážná zpoždění u mnoha projektů. Je obecně uznáváno, že tato zpoždění jsou do velké míry způsobena nejednoznačností příslušné legislativy EU, jako je například směrnice o ptácích a směrnice o stanovištích a rámcová směrnice o vodě. Definice základních pojmů je nejasná ⁽¹²⁾ a vede k rozdílným interpretacím v členských státech.

4.3 Komise může pomoci napravit tuto situaci tím, že poskytne pokyny k výkladu současné legislativy. Zároveň by to mělo stimulovat evropské námořní přístavy, aby se ujal své odpovědnosti v oblasti environmentálního řízení například podporováním šíření osvědčených postupů pomocí iniciativ samotného odvětví, například ECOPORTS ⁽¹³⁾.

4.4 Avšak nedostatečná pozornost věnovaná hospodářským faktorům a konfliktům s dřívějšími právními režimy platnými pro oblasti vyčleněné pro rozvoj přístavů v právním rámci samotném je také hlavní příčinou problémů. Udržitelný rozvoj znamená rovnováhu mezi hospodářskými, sociálními a ekologickými hledisky, které v současnosti nebylo úplně dosaženo.

⁽¹¹⁾ Základní přehled například viz ESPO Environmental Survey 2004 – Review of European Performance in Port Environmental Management.

⁽¹²⁾ Evropské směrnice o ptácích a stanovištích například vedou k různým výkladům, co se týká náležitého hodnocení, dřívějších dohod, analýzy alternativ, tak zvaných „nutných důvodů převažujícího veřejného zájmu“, požadavků na odškodnění atd.

⁽¹³⁾ Projekt ECOPORTS podporovaný Komisí probíhal do roku 2005 a stimuloval vedoucí pracovníky přístavů k samoregulaci v environmentálních otázkách. Jeho práci nyní provádí nadace ECOPORTS. www.ecoports.com.

4.5 Základní nedostatky existujících environmentálních předpisů EU byly objasněny v nedávné studii sponzorované Evropskou komisí v rámci projektu koordinační platformy námořní dopravy (Maritime Transport Coordination Platform, MTCP) ⁽¹⁴⁾. Studie také uvádí konkrétní politická doporučení pro dosažení větší právní jistoty pro projekty rozvoje přístavů včetně vytvoření souvislé sítě strategických oblastí rozvoje přístavů.

4.6 Ve své nedávno předložené Zelené knize o námořní politice ⁽¹⁵⁾ zavádí Evropská komise pojem námořního územního plánování ⁽¹⁶⁾, který je ve spojení s integrovanou správou pobřežních oblastí (ICZM), rozumí se v teritoriálních vodách, zaměřen na kontrolu vzrůstající konkurence mezi námořními aktivitami pro využití evropských pobřežních vod a poskytováním větší právní jistoty.

4.6.1 Je možno pouze uvítat myšlenku, aby EU byla pro celní/administrativní účely považována za jednu zemi, avšak pod podmínkou, že bude v mezinárodních vodách (na volném moři) respektovat Úmluvu Organizace spojených národů o mořském právu (UNCLOS) a úmluvu Mezinárodní námořní organizace (IMO), včetně „volné plavby“ a „právo pokojného průjezdu“ v rámci výlučné ekonomické zóny (EEZ). EHSV chápe, že koncept společného evropského námořního prostoru se vztahuje na virtuální námořní prostor, ve kterém budou zjednodušeny administrativní a celní formalities pro námořní služby v rámci EU tím, že jim bude udělen podobný režim jako kamionové a železniční dopravě nebo vnitrozemské plavbě na vnitřním trhu. Pokud to odpovídá vizi Komise a pokud to Komise dává jasně najevo, může EHSV tento koncept podpořit ⁽¹⁷⁾.

4.7 Konečně současný přístup k námořním přístavům v rámci transevropských dopravních sítí (TEN-T) by mohl být přepracován, aby byly vytvořena intenzivnější podpora Evropy pro projekty infrastruktury v zájmu důležité pro přístavy. Projekty společného zájmu v rámci TEN-T mohou být považovány za převažující veřejný zájem v souvislosti s environmentální legislativou ⁽¹⁸⁾, jelikož status TEN-T již zohledňuje environmentální hlediska.

4.8 Řešení popsána výše by se měla vyhnout centralizovanému plánování přístavů na úrovni EU, ani by neměla vést k přísné vnitrostátní politice plánování přístavů. V podstatě by

měla posílit princip zdola nahoru tak, aby návrhy projektů byly stanovovány řídicím subjektem přístavu ve spojení s regionálními a vnitrostátními orgány a aby byla brána v úvahu objektivní ekonomická hodnocení, která odpovídají společným metodologickým standardům a respektují platný právní rámec.

5. Vytvoření jasného a transparentního rámce pro financování přístavních investic

5.1 Rozsáhlé investice nutné v námořních přístavech vyžadují jasný finanční právní rámec na úrovni EU. Právní jistota je obzvláště potřebná u podmínek poskytování veřejných financí v přístavech bez porušení hospodářské soutěže. Shoda panuje v tom, že neefektivnější způsob, jak toho dosáhnout je pomocí pokynů ke státní podpoře.

5.2 Účelem pokynů ke státní podpoře by mělo být vyjasnění ustanovení Smlouvy o EU o státní podpoře (zvláště články 73, 86, 87 a 88), které se týkají přístavů. Pokyny by měly stanovit případy, ve kterých je veřejné financování považováno za státní odporu a musí to být oznámeno Komisi pro přezkoumání. Jestliže podpora splňuje kritéria stanovená ve výjimkách Smlouvy, Komise ji může prohlásit za slučitelnou se Smlouvou.

5.3 Všeobecně je uznáváno, že veřejné financování následujících investic a činností není považováno za státní podporu, a členské státy by proto neměly oznamovat tyto systémy financování Komisi:

- a) Poskytnutí a provoz (včetně údržby) infrastruktury mimo přístavní zónu, která spojuje přístav s pevninou a námořními přístupovými cestami. K údržbě námořních přístupových cest patří také bagrování a zachování průchodnosti těchto cest prostřednictvím služeb ledoborců.
- b) Kompenzace činností řídicích subjektů přístavu, které nejsou ekonomické povahy a které normálně spadají do zodpovědnosti řídicích subjektů přístavu při výkonu jejich oficiálních pravomocí jako veřejného orgánu jak vně, tak uvnitř přístavu.

5.4 Poskytnutí a provoz infrastruktury přístavu je však složitější otázka. Je možno rozlišovat mezi přístupovou a obrannou infrastrukturou na jedné straně a vnitřní infrastrukturou přístavu na druhé straně. První může být definována jako infrastruktura, která poskytuje přístup z moře a pevniny do přístavní zóny včetně námořního přístupu a obranných prací, pozemní přístupové připojení na veřejnou dopravu a infrastruktura pro základní služby požadované v přístavní zóně. Vnitřní infrastruktura přístavu může být definována jako stavby v areálu přístavu, které usnadňují dodávky služeb pro lodě a náklady.

5.5 Důležitým faktorem zde je, zda infrastruktura přístavu je v obecném zájmu přístavu nebo je vyhrazena pro specifického uživatele nebo provozovatele. Pokyny by měly toto prakticky odlišit.

⁽¹⁴⁾ E. Van Houdonk, MTCP Report on the impact of EU environmental law on waterways and ports (Zpráva MTCP o dopadu environmentálního práva EU o vodních cestách a přístavech), 2006.

⁽¹⁵⁾ Zelená kniha: Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře, KOM(2006) 275 v konečném znění.

⁽¹⁶⁾ Podle Zelené knihy má námořní územní plánování klíčovou úlohu při snižování zranitelnosti mořských a pobřežních oblastí. Komplexní systém územního plánování by mohl zlepšit stabilní právní prostředí pro odvětví, ve kterých musí být provedeny velké investice ovlivňující rozmístění hospodářské činnosti. Koordinace všech námořních činností pomocí inovačního námořního územního plánování by mohla zajistit hospodářsky a ekologicky udržitelný rozvoj pobřežních regionů.

⁽¹⁷⁾ Viz stanovisko TEN/255 ke sdělení Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře (Úř. věst. C 93, 27.4.2007).

⁽¹⁸⁾ Jak bylo doporučeno výše uvedenou studií MTCP.

5.6 Panuje shoda ohledně podpory na poskytování a provoz přístavní superstruktury, tj. povrchové úpravy, budovy, mobilní a pevné vybavení potřebné pro poskytování služeb. Veřejné financování v těchto oblastech je všeobecně považováno za státní podporu.

5.7 Pokud budeme předpokládat, že je možno provést jasné odlišení mezi investicemi a činnostmi, ať již jsou veřejně financovány v rámci pravidel státní podpory, nebo ne, zdá se logické řídit se zásadou, že řídicí subjekt přístavu by měl mít úplnou finanční nezávislost, aby dokázal získat zpátky od uživatelů náklady investic a činností, které nejsou pokryty oprávněnou státní podporou.

5.8 Stejně tak by bylo vhodné změnit směrnici o transparentnosti⁽¹⁹⁾ tak, aby platila pro všechny přístavy. Takto bude požadováno od řídicích subjektů přístavů, aby udávaly přísun veřejných peněz ve svém účetnictví a vedly zvláštní účetní rozvahy, jestliže poskytují jak veřejné, tak běžné hospodářské služby. Posledně uvedené jsou zvláště důležité z důvodu možnosti obdržení veřejných financí jako náhrady za závazky veřejné služby.

6. Vyjasnění postupů pro uvolnění trhu přístavních služeb

6.1 Na základě zkušeností s oběma legislativními návrhy Evropské komise o uvolnění trhu přístavních služeb by bylo dobré vydat pokyny na základě existujícího právního rámce EU a přezkoumat, které nástroje by mohly být užitečné pro přístavy a jak by mohly být aplikovány.

6.2 Pro mnoho přístavů by byly velmi užitečné pokyny a doporučení, na rozdíl od legislativy, o používání výběrových postupů, jako jsou výběrová řízení nebo jiné přijatelné nástroje, podmínky pro koncese a smlouvy o pronájmu pozemků atd.

6.3 Takové pokyny by mohly být užitečné pro vyjasnění právního statusu těchto služeb (např. některých úkolů lodivoda), které jsou veřejnou službou, například pro celkovou bezpečnost v přístavech.

7. Vyřešení provozních překážek, které oslabují účinnost přístavů

7.1 Vedle strukturálních problémů z důvodu chybějících odpovídajících infrastrukturních kapacit, které již byly zmíněny výše, se často poukazuje na překážky spíše provozního charakteru, které brzdí účinnost přístavů. Všeobecně se objevují a)

v administrativní byrokracii, kontrolách a inspekcích a b) v neúčinnosti dopravy v zázemí.

7.2 Panuje shoda v tom, že EU by měla udělat pokrok v modernizaci cel⁽²⁰⁾ a zajistit, aby její politiky v oblasti cel, námořní bezpečnosti, zabezpečení, veřejného zdraví a kvality životního prostředí byly řádně koordinovány a harmonizovány a aby nebyly neoprávněně převáděny odpovědnosti vlády na přístavy.

7.3 Myšlenka společného námořního prostoru předložená Komisí by mohla zajistit, aby námořní doprava na krátké vzdálenosti měla rovné podmínky v oblasti administrativních a celních postupů jako pozemní doprava, a neměla by být snaha zavést legislativní omezení v mezinárodních vodách (širé moře), což je proti zásadě volné navigace a právu na klidný průjezd nebo uvalit omezení, která nejsou kompatibilní s mezinárodními pravidly a nařízeními. Je možno pouze uvítat myšlenku, aby EU byla pro administrativní/celní účely považována za jednu zemi. EHSV chápe, že koncept společného evropského námořního prostoru se vztahuje na virtuální námořní prostor, ve kterém budou zjednodušeny administrativní a celní formality pro námořní služby v rámci EU tím, že jim bude udělen podobný režim jako kamionové nebo železniční dopravě na vnitřním trhu.

7.4 Kromě toho by Komise měla zvýšit své úsilí k vyřešení překážek v zázemí pomocí provádění programu NAIADES pro vnitrozemskou plavbu, balíčku opatření pro železnice a politiky efektivnosti zaměřené na silniční dopravu. Při řešení těchto druhů dopravy by neměla zůstat stranou sociální politika a neměla by se jí věnovat jen nízká pozornost, jak tomu naneštěstí bylo v případě nedávných dokumentů Komise vztahujících se k vnitrozemské plavbě (Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období, program NAIADES).

8. Podpora vhodných a bezpečných pracovních podmínek a konstruktivních pracovních vztahů v přístavech

8.1 Účinnost provozu přístavů závisí jak na spolehlivosti, tak na složce bezpečnosti, které jsou přes technologický pokrok do velké míry určovány lidským faktorem. To vysvětluje potřebu kvalifikovaných a dobře vyškolených pracovníků v přístavech zajišťujících všechny služby a činnosti jak na pevnině, tak na palubách plavidel. Tento předpoklad platí bez ohledu na to, zda přístavy a poskytovatelé přístavních služeb jsou ve veřejném nebo soukromém vlastnictví.

8.2 Sociální partneři by v rozvoji a zachování těchto kompetencí měli sehrát klíčovou úlohu. Je vhodné, aby Komise podpořila jejich přínos na evropské úrovni tím, že usnadní sociální dialog.

⁽²⁰⁾ V současné době čeká na vyřízení několik návrhů, které mají za cíl modernizovat cla, včetně dvou legislativních návrhů revize celního kodexu a akčního plánu Cla 2013: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_strategy/index_en.htm.

⁽¹⁹⁾ Směrnice 1980/723/EHS, změněná směrnicí 2000/52/ES.

8.3 Evropské přístavy odpovídají za zachování vysokých standardů spolehlivosti a bezpečnosti. Evropská unie může stimulovat tyto standardy poskytnutím odpovídající (finanční) podpory programům pro vzdělávání a odbornou přípravu a vymáháním platných bezpečnostních předpisů. EU může také stimulovat mladé lidi, aby si zvolili zaměstnání v přístavech, podobně jako prováděla akce zaměřené na přilákání mládeže k práci na moři. To působí také na práci v přístavech. Pokročilá námořní příprava napomáhá zajištění dostatku kvalitních lodivodů, přístavních velitelů a dalších přístavních odborníků do budoucna.

8.4 Pro dobrou politiku pro přístavy mají zásadní význam konstruktivní sociální vztahy. I v této oblasti musí Komise vytvořit vhodné celkové podmínky.

8.4.1 V tomto ohledu by se Komise měla nejprve vyjádřit, zda jsou úmluvy 137 a 152 Mezinárodní organizace práce týkající se práce v přístavech slučitelné se zásadami Smlouvy a *aquis communautaire* dříve, než vyzve členské státy, aby tyto úmluvy ratifikovaly.

8.5 Pro dosažení optimálních pracovních podmínek v přístavech a pozitivního sociálního klimatu obecně je životně důležitý řádný sociální dialog. Takový dialog existuje ve většině evropských přístavů a měl by být zaveden všude tam, kde ještě není. Pokud se významné evropské organizace zainteresovaných

stran dokáží dohodnout na společném programu jednání, může mít takový dialog i přidanou hodnotu na evropské úrovni.

9. Podpora celkové konkurenceschopnosti a pozitivního vnímání přístavů

9.1 Z důvodu velkého významu přístavního sektoru pro Evropu, má Evropská unie za úkol zvýšit celkovou konkurenceschopnost a přispívat k pozitivnímu vnímání přístavů zvláště tím, že se bude zabývat výše uvedeným tématy, ale také pomocí specifických opatření uvedených v této kapitole.

9.2 V rámci své politiky vnějších vztahů by EU měla věnovat zvláštní pozornost případům nekalé hospodářské soutěže ze strany sousedních přístavů v nečlenských zemích EU. To platí zvláště pro přístavy v Baltském moři, Černém moři a Středozemním moři.

9.3 EU by měla také obnovit pozitivní vnímání přístavů u evropských občanů tím, že bude zdůrazňovat přínos přístavů pro evropský obchod, blahobyt, soudržnost a kulturu, a tím bude vytvářet podporu širší veřejnosti přístavům.

9.4 A nakonec může EU stimulovat spolupráci a výměnu osvědčených postupů a inovací mezi přístavy tím, že bude podporovat pragmatické, neteoretické výzkumné projekty vycházející zevnitř odvětví.

V Bruselu dne 26. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě

KOM(2006) 336 v konečném znění

(2007/C 168/13)

Dne 28. června 2006 se Komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 22. března 2007. Zpravodajem byl pan BARBA-DILLO LÓPEZ.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 26. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 150 hlasy pro, 2 hlasy proti a 5 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Pro udržení a zvýšení konkurenceschopnosti EU je nezbytně nutné, aby odvětví dopravy bylo účinné. Nákladní doprava je považována za motor obchodu a prosperity. K dosažení vysoké efektivity a úzké spolupráce mezi různými druhy dopravy je proto nutné moderní řízení komplexních dopravních toků.

1.2 Logistika hraje při zabezpečování ekologické mobility hlavní roli, neboť přispívá k ochraně životního prostředí a lepší energetické účinnosti tím, že účinněji, efektivněji a konkurenceschopněji strukturuje nákladní dopravu. Logistiku nelze považovat za faktor, který kontroluje a ovlivňuje dopravní řetězec, uplatňování moderních logistických řešení naopak umožňuje efektivní plánování, řízení, kontrolu a provádění unimodálních a multimodálních dopravních toků.

1.3 Infrastruktura vytváří materiální síť potřebnou pro rozvoj vnitřního trhu dopravy, jehož optimalizace musí přinést odpovědi na dvě výzvy: snížit přetížení dopravy a zvýšit přístup prostřednictvím využití všech možností financování. Účinné a racionální využívání infrastruktur je zárukou dosažení ekologické mobility. Každé opatření na racionální využívání infrastruktur musí obsahovat i logistická opatření v oblasti osobní dopravy. Neboť klíčem k ekologické mobilitě není pouze nákladní doprava.

1.4 Poskytovatelé i zákazníci používají logistické nástroje k optimalizaci dopravy s cílem učinit obchodní výměnu účinnější a efektivnější a minimalizovat jízdy naprázdno.

1.5 Logistika dopravy vyžaduje kompetentní a dobře odborně připravené zaměstnance a vedoucí pracovníky, kteří ovládají svou profesi a znají a dodržují bezpečnostní a zdravotní předpisy; proto je v oblasti logistiky zapotřebí ve spolupráci se sociálními partnery vypracovat plány základního a vyššího odborného vzdělávání.

1.6 Odvětví dopravy je velkým spotřebitelem energie z fosilních paliv. K prvořadým cílům proto musí patřit snížení závislosti na těchto palivech a snížení emisí CO₂. K dosažení těchto cílů je nezbytně nutné vypracovat pro oblast dopravy program pro výzkum, vývoj a inovace a vyčlenit pro něj odpovídající finanční prostředky, aby se optimalizovalo využívání alternativních zdrojů energie a překročilo – především z daňového hlediska – k diferencující politice, která by upřednostňovala uplatňování a využívání nových technologií šetrných k životnímu prostředí.

1.7 Logistiku je třeba vidět jako hospodářskou činnost, kterou vykonává odvětví dopravy samotné, zatímco úřady musí vytvořit odpovídající rámcové podmínky pro to, aby obchodní toky probíhaly účinněji, efektivněji a konkurenceschopněji.

1.8 Jako u pobřežní plavby, kde se spolupůsobení odvětví při zjišťování problémů a odpovídajících řešení ukázalo být velkým úspěchem, je třeba rozšířit tuto praxi i na jiné druhy dopravy, aby bylo dosaženo srovnatelných úspěchů.

1.9 Nové technologie, především družicový navigační systém Galileo, který bude v budoucnu sloužit ke sledování a vyhledávání nákladu, významně přispívají k rozvoji moderní, účinné a efektivní logistiky. Technologický vývoj však nesmí vést k omezení obchodu, nýbrž musí být v celé EU interoperabilní a dostupný pro MSP. Program pro výzkum, vývoj a inovace se musí stát prioritou 7. rámcového programu, neboť technologické inovace by mohly otevřít nové perspektivy pro odvětví.

1.10 Statistky o logistice dopravy musí důsledně zohledňovat všechny druhy dopravy a jejich aktivity, pokud mají poskytnout spolehlivý přehled o jejich vývoji a situaci.

1.11 Než dojde k vytvoření dopravní sítě zaměřené na nákladní dopravu, je třeba vyřešit problémy, které vyplývají z interoperability železniční dopravy. Musí být zlepšeny systémy jejího řízení, aby se zvýšila její účinnost, efektivita a konkurenceschopnost ve srovnání s ostatními druhy dopravy.

1.12 K rozvoji logistiky dopravy v EU přispěje zavedení parametrů kvality a jednoho správního místa, neboť měření kvality na evropské úrovni na jedné straně umožní určitou jednotnost při hodnocení účinnosti logistiky a koordinované a jednotné správní postupy na straně druhé urychlí celní formality.

1.13 K dosažení vytyčených cílů je nezbytné, aby se zástupci různých druhů dopravy podíleli na vypracování budoucího akčního plánu Komise.

2. Úvod

2.1 Logistika hraje při zabezpečování ekologické mobility hlavní roli, neboť přispívá k ochraně životního prostředí a lepší energetické účinnosti tím, že účinněji a efektivěji strukturuje nákladní dopravu.

2.2 Ve svém přezkumu bílé knihy z roku 2001 v polovině období Evropská komise implicitně uznává význam nákladní dopravy jako hnací síly obchodu a hospodářské prosperity v EU.

2.3 Zkušenosti nasbírané od zveřejnění bílé knihy v roce 2001 do přezkumu v polovině období v létě 2006 ukázaly, že bez silniční dopravy se nelze obejít a že všechny pokusy převést dopravní toky na jiné druhy dopravy měly velmi malý úspěch.

2.4 Sociálně hospodářský vývoj Unie závisí z velké části na volném pohybu osob a zboží, přičemž je třeba brát zřetel na ochranu životního prostředí. Nelze hovořit o rozvoji, pokud nebude zohledněna nutnost vytvořit a udržet síť infrastruktury v souladu s rostoucími potřebami EU.

2.5 Ekologická mobilita je zaručena především racionálnější a účinnějším využitím dopravních sítí jak pro osobní, tak i nákladní dopravu.

2.6 Logistika hraje při zabezpečování ekologické mobility neodmyslitelnou roli. Rychlý nárůst nákladní dopravy bezpochyby přispívá k rozvoji hospodářství a zaměstnanosti, ale není jisté, že nákladní doprava sama o sobě způsobuje dopravní přetížení, nehody, hluk, znečištění, větší závislost na dovážených fosilních palivech a energetické ztráty.

2.7 Každé opatření na racionalizaci využívání infrastruktury proto musí obsahovat také logistická opatření na využívání soukromé osobní dopravy tím, že budou vytvořeny příznivé podmínky pro používání veřejných dopravních prostředků. Klíčem k ekologické mobilitě není pouze nákladní doprava.

2.8 Na druhé straně je jisté, že poptávka po silniční dopravě ve společnosti nevzniká z rozmaru, ale proto, že se jedná o doposud nejrychlejší, nejflexibilnější a nejúčinnější druh dopravy, i přes pokus přesunout dopravu na železnici a vodní

cesty, jehož výsledky byly – kromě pobřežní a vnitrostátní plavby – nejen chabé, ale dokonce takřka nevýhodné.

2.9 Bylo by scestné se domnívat, že jak poskytovatelé dopravních služeb tak i zákazníci by již nevyužili logistických nástrojů k optimalizaci nezbytných druhů a prostředků dopravy, aby zlepšili účinnost a efektivitu svých obchodů. Ale moderní logistická řešení budou dále zvyšovat účinnost různých druhů dopravy a jejich kombinací.

2.10 Některé druhy dopravy se musí střednědobě a dlouhodobě stát mnohem operativnější a konkurenceschopnější, jestliže bude žádána taková politika kombinace druhů dopravy, která vznikne spontánně a z přesvědčení těch, kdo dopravní služby poptávají. Aby bylo možno dosáhnout větší hospodářské soutěže a lepšího rozdělení na všechny druhy dopravy, musí se zamezit neúčinnosti určitých druhů dopravy.

2.11 Přepravci se snaží co nejvíce optimalizovat svůj výkon na kilometr prostřednictvím nákladu a udržují jízdy naprázdno na minimu nezbytném pro každodenní práci.

2.12 Nerovnováha v nabídkách přepravy nákladu mezi místem původu a cílovou destinací bude vždy velkým problémem, i když budou nabízena moderní logistická řešení, neboť bude vždy nerovnováha mezi doručením a odesláním nákladu, bez ohledu na použitý druh dopravy. Žádný druh dopravy si nemůže dovolit nehledat náklad pro zpáteční cestu.

2.13 Pokud se týče využívání neekologičtějších druhů dopravy – podle akčního plánu Komise pro energetickou účinnost ⁽¹⁾ – je nutno upozornit na to, že studie Komise k tématu dopravy a životního prostředí nejsou rozděleny podle soukromých a veřejných druhů dopravy, což by ukázalo negativní dopady intenzivního a neomezeného používání osobních automobilů m.j. na objem dopravy, znečištění životního prostředí a spotřebu energie.

2.14 Začlenění logistiky do dopravní politiky není novou praxí. Velký pokrok v logistických opatřeních byl z velké části příznivě ovlivněn přizpůsobením tradičních dopravních podniků požadavkům trhu. Velké pokroky v oblasti logistiky vyplývají v první řadě ze schopnosti přizpůsobit se a z flexibility dopravních podniků, které absorbují přesuny z jiných produktivních oblastí.

2.15 Zákazníci a přepravci jsou první, kdo uplatňují opatření logistické podpory. Faktorem, který kontroluje a ovlivňuje dopravní toky, není logistika, ale podniky, které v rámci svých rozhodnutí a činů při hospodářských činnostech přijímají logistická opatření.

⁽¹⁾ Sdělení Komise Akční plán pro energetickou účinnost: využití možností – KOM(2006) 545 v konečném znění.

2.16 Často existuje tendence zveličovat význam logistiky za pomoci nesmírných částek obrátu, jako by to byla samostatná činnost, avšak zapomíná se při tom, že nejdůležitější část tohoto účtu souvisí s dopravou a příbuznými činnostmi, protože to je oblast, do níž se investuje fixní kapitál, která váže fixní náklady a ve které se uskutečňuje přeprava zboží.

2.17 Komise a Parlament mohou přispět přidáním hodnotou k rozvoji logistiky nákladní dopravy v Evropě, pokud se jim podaří vytvořit operační rámec bez třenic mezi jednotlivými druhy dopravy. Musí vytvořit příznivé podmínky pro jejich vzájemné přiblížení, bez opatření zaměřených proti některému druhu dopravy.

3. Obecné připomínky

3.1 Jak již bylo zmíněno při jiných příležitostech, klíčovým výrazem v přezkumu bílé knihy v polovině období je tzv. „komodalita“, tj. účinné využívání různých druhů dopravy, ať již nezávisle na sobě nebo ve vzájemné kombinaci, které je nejlepší zárukou dosažení jak vysokého stupně mobility, tak i dobré ochrany životního prostředí.

3.2 EHSV se zájmem zaznamenává, že se ve sdělení poukazuje na to, že se musí dosáhnout optimální doplňkovosti různých druhů dopravy v rámci účinného a plynulého evropského dopravního systému, který uživatelům poskytne co nejlepší dopravní služby. Vzhledem ke stávajícím výrobním systémům by ale bylo předčasné tvrdit, že – kromě určitých dopravních úseků – již dnes existují konkurenceschopné alternativy k silniční nákladní dopravě.

3.3 EHSV také považuje za vhodné, aby rozvoj logistiky nákladní dopravy byl v první řadě hospodářskou činností a úkolem, který toto odvětví vykonává samo, zatímco úkolem úřadů je vytvořit vhodné rámcové podmínky, avšak přenechat způsob fungování logistiky obchodních toků podnikům.

3.4 EHSV se domnívá, že zahrnutí logistického rozměru do dopravní politiky se musí uskutečnit s přiměřeným zohledněním různých druhů dopravy, tj. že logistické úvahy musí být faktorem politického rozhodování.

3.5 Správná doplňkovost druhů dopravy a využití moderních logistických řešení umožňují efektivní plánování, řízení, kontrolu a provádění unimodálních a vícemodálních dopravních řetězců.

3.6 Komise musí klást větší důraz na to, aby se optimalizovala efektivnost a účinnost jednotlivých druhů dopravy. Je tedy nutné, aby se námořní i železniční doprava stala výkonnější díky hospodářské soutěži nebo dokonce deregulaci, a ne díky znevýhodňování jiných druhů dopravy. Silniční dopravu je třeba považovat

za nenahraditelného partnera ostatních druhů dopravy; její koordinace a intermodalita musí být zlepšeny a učiněny předmětem nezbytných opatření, aby mohla poskytovat své služby s přiměřenou flexibilitou a za výhodné ceny.

3.7 Politika musí stavět na bezpečnosti, šetrnosti k životnímu prostředí, efektivitě a účinnosti dopravních prostředků a poskytnout uživatelům svobodu volby druhu dopravy podle svých potřeb.

3.8 Ve sdělení se uvádí, že v minulých letech se objevily jisté zajímavé trendy, jako např. zadávání logistických činností, a že tuto spolupráci mezi odesílateli a poskytovateli služeb provází vysoká míra integrace organizačních struktur a informatiky.

4. Oblasti činnosti

4.1 Určení problémových míst a jejich řešení

4.1.1 EHSV se domnívá, že na určení problémových míst a jejich řešení – kromě výměny znalostí a zkušeností, šíření osvědčených postupů a vývoje politických opatření – se musí podílet všechny zainteresované subjekty.

4.1.2 U pobřežní plavby bylo určení problémových míst a jejich řešení velmi úspěšné, avšak podle sdělení v současné době neexistuje ucelený obraz konkrétních překážek, které by bránily rychlejšímu rozvoji logistiky nákladní dopravy v Evropě.

4.1.3 Je ale známa řada aspektů, které přímo narušují silniční nákladní dopravu a omezují její operační manévrovací prostor – také kvůli chybějící harmonizaci právních předpisů v otázkách, které by byly důležité pro vytvoření spravedlivého konkurenčního trhu v rozšířené unii.

4.2 Informační a komunikační technologie (IKT)

4.2.1 Inteligentní dopravní systémy přispívají k účinnějšímu a racionálnějšímu využívání infrastruktur, a tím ke snížování počtu nehod a objemu dopravy a ke zlepšení ochrany životního prostředí.

4.2.2 Evropský družicový navigační systém GALILEO, který bude fungovat od roku 2010, bude poskytovat budoucí aplikace pro všechny druhy dopravy, jako např. sledování a vyhledávání nákladu, iniciativu „inteligentní automobily“⁽²⁾ k podporování nových technologií pro vozidla, program SESAR, který přispěje k lepšímu řízení letecké dopravy v jednotném evropském vzdušném prostoru, nebo systém ERMTS, jehož prostřednictvím má být zlepšena interoperabilita mezi železničními sítěmi jednotlivých států; všechny tyto aplikace budou mít pozitivní dopad na logistiku.

⁽²⁾ Sdělení o iniciativě Inteligentní automobil „Zvyšování povědomí o informačních a komunikačních technologiích pro promyšlenější, bezpečnější a čistší vozidla“ – KOM(2006) 59 v konečném znění.

4.2.3 Zdá se být účelné, aby se technologická řešení v zájmu zajištění integrity jednotného trhu nestala překážkou obchodu, nýbrž aby byla v celé EU vyvíjena v souladu s interoperabilními standardy. Ke zvýšení účinnosti logistiky jsou nezbytné společné normy obecně přijímané výrobci a provozovateli, stejně tak jako synergie mezi různými systémy.

4.2.4 Je třeba odhadnout počáteční náklady na technologii a software, které ponesou malé a střední podniky a nesmí proto představovat žádnou překážku pro jejich plné prosazení na trhu.

4.2.5 EHSV sdílí názor, že logistika nákladní dopravy musí i nadále zůstat prioritou výzkumu v rámci 7. rámcového programu, neboť technologické inovace by mohly otevřít nové perspektivy pro odvětví.

4.3 Logistická odborná příprava

4.3.1 EHSV je toho názoru, že se vzdělávání a odborná příprava nesmí omezovat na logistiku dopravy, ale že oblast dopravy a oblast logistiky musí být považovány za rozdílné a doplňující se učební látky.

4.3.2 Bylo by vhodné pokusit se jednoznačně stanovit obory v oblasti logistiky, protože v tomto ohledu dosud neexistují žádné statistické údaje nebo jednoznačné definice. Důležitou roli zde hrají sociální partneři, protože mohou vypracovat odpovídající rámec pro vzdělávání.

4.4 Statistické údaje

4.4.1 EHSV je přesvědčen, že se nezle spokojit s omezeným statistickým pohledem na logistiku, nýbrž že je třeba se také důkladně zabývat činnostmi různých druhů dopravy a funkcemi, které s nimi souvisí.

4.4.2 Je jisté důležité získat spolehlivý obraz o situaci a vývoji logistiky v čase, ale nesmí se zapomínat na podíl dopravy a skladování. Ve Statistickém programu Společenství na období 2008 až 2012 ⁽³⁾ se uvádí, že ve statistikách EU musí být zlepšen jeden aspekt, a sice rozlišení podle druhů dopravy, hlavně v dopravě silniční.

4.5 Využití infrastruktury

4.5.1 Kvalita infrastruktury má pro logistiku nákladní dopravy zásadní význam.

4.5.2 Podle názoru EHSV závisí socioekonomický vývoj do velké míry na volném pohybu osob a zboží.

4.5.3 Transevropské dopravní sítě jsou nezbytné pro rozvoj vnitřního trhu dopravy, ale výchozí stav není ve všech členských státech stejný. To mezi jiným znamená, že ne všechny transevropské dopravní sítě jsou přetížené. Problémy tedy mají nejrůznější charakter.

4.5.4 EHSV souhlasí s tím, že komodální logistické řetězce udržují v určitých koridorech plynulou dopravu, aby se optimalizovalo využívání infrastruktur různých unimodálních a multimodálních druhů dopravy.

4.5.5 EHSV považuje za vhodné zohlednit problematiku určitých okrajových regionů a nejvzdálenějších regionů. Aby byly také přiměřeně zásobovány, je nezbytné urychlit termíny a zvýšit prostředky, které EU vyčlenila na vybudování transevropských sítí; zvláštní význam při tom má prostupnost Pyrenejí a Alp. Celková lepší přístupnost by poskytla více příležitostí pro regionální rozvoj díky nárůstu konkurenceschopnosti, který s tím souvisí.

4.5.6 Kromě navýšení rozpočtových prostředků musí Evropská unie v zájmu vybudování a udržování infrastruktury podporovat zřízení systému smíšeného financování, které poskytuje právní jistotu a právní záruky pro účast soukromého kapitálu pod podmínkou, že cenová politika vyjde vstříc zájmům všech zúčastněných stran.

4.5.7 Pokud kvůli nedostatku odpovídající infrastruktury nebo jejího nesprávného využívání vzniknou problémy, je třeba přijmout protiopatření.

4.6 Výkonnost služeb

4.6.1 Uznávání kvality

4.6.1.1 Zavedení referenčních veličin pro logistiku nákladní dopravy pro účely hodnocení a kontroly výkonnosti služeb na evropské úrovni může být pro sektor zajímavé, pokud se bude jednat o nástroj srovnávání, který mohou využít jak podniky, tak zákazníci.

4.6.1.2 Stanovení řady evropských referenčních veličin by zaručovalo určitou jednotnost při hodnocení účinnosti logistiky.

4.6.1.3 EHSV je však toho názoru, že vytvoření nových označení kvality nesmí sektoru přinést žádnou dodatečnou administrativní zátěž a žádné zbytečné náklady.

⁽³⁾ Návrh rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o statistickém programu Společenství na období 2008 až 2012 – KOM(2006) 687 v konečném znění.

4.6.2 Síť pro služby železniční nákladní dopravy

4.6.2.1 EHSV se připojuje k názoru, že vytvoření železniční sítě orientované na nákladní dopravu, která umožní vytvoření speciálních koridorů zaměřených na nákladní dopravu, je samo o sobě sice zlepšením, nicméně ne řešením problémů nedostatečné účinnosti a spolehlivosti, které vyplývají mj. z příliš nízké technické a administrativní interoperability.

4.7 Podpora a zjednodušení multimodálních řetězců

4.7.1 Jedno správní místo a „společný evropský námořní prostor“

4.7.1.1 EHSV podporuje vytvoření jednoho správního místa (jedné přepážky) pro logistické toky, zvláště bude-li mít multimodální charakter, u kterého bude vyřizování všech celních a dalších formalit probíhat koordinovaně.

4.7.2 Podpora multimodality

4.7.2.1 EHSV podporuje vybudování sítě středisek na podporu pobřežní plavby tak, aby byla zároveň zajištěna i podpora multimodálních logistických řešení ve vnitrozemských dopravních řetězcích.

4.7.3 Multimodální záruky

4.7.3.1 EHSV vítá, že nezávisle na řešení, které bude nalezeno pro otázky záruk v Evropě, Komise prozkoumá, jakou přidanou hodnotu přinese normalizace přepravního dokladu pro multimodální přepravní operace.

4.8 Normy pro nakládání

4.8.1 Iniciativa Komise, která spočívá v navržení jednotných evropských norem pro intermodální nákladové jednotky pro dopravu v rámci EU ⁽⁴⁾, představuje opatření k harmonizaci současné situace ohledně váhy a rozměrů nákladových jednotek, ale pro tento účel musí být zohledněny stávající charakteristiky dopravních sítí a přezkoumány možnosti používání těchto rozměrů, aniž by se zhoršila bezpečnost.

5. Cesta vpřed

5.1 Pro akční plán pro logistiku nákladní dopravy, který má být schválen v roce 2007, je nutno zvážit různé návrhy, které vycházejí ze zúčastněných druhů dopravy, a to dříve, než dojde Komise přijme případná regulační opatření.

V Bruselu dne 26. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

PŘÍLOHA

Následující text stanoviska specializované sekce byl zamítnut ve prospěch pozměňovacího návrhu přijatého shromážděním, ale získal alespoň jednu čtvrtinu odevzdaných hlasů:

Odstavec 4.5.8

„4.5.8 EHSV navrhuje, aby dočasná omezení provozu nařízená úřady jednotlivých států byla nahrazena omezeními koordinovanými Unií; k tomuto účelu jsou nezbytné odpovídající předpisy Společenství, které musí být uvedeny do souladu se stanovením minimální transevropské silniční sítě, která nebude podléhat žádným omezením, a umožní tak nepřerušovanou silniční dopravu, přičemž bude brán ohled na slučitelnost s potřebami uživatelů sítí, jež jsou odlišné od potřeb dopravců.“

Výsledek hlasování:

93 hlasů pro vyškrtnutí odstavce, 49 proti a 10 členů se zdrželo hlasování.

⁽⁴⁾ KOM(2003) 155 v konečném znění, ve znění KOM(2004) 361 v konečném znění [pozn. překl. – nejsou k dispozici v češtině].

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Střednědobý přezkum programu na podporu pobřežní plavby [KOM(2003) 155 v konečném znění]

KOM(2006) 380 v konečném znění

(2007/C 168/14)

Dne 13. července 2006 se Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 22. března 2007. Zpravodajem byl pan CHAGAS.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 25. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 108 hlasy pro a 2 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry

1.1 EHSV soustavně podporoval opatření zaměřená na rozvoj pobřežní plavby vzhledem k jejím možnostem pro růst a vytváření pracovních míst a jako alternativu za jiné druhy dopravy, které jsou méně šetrné k životnímu prostředí, což by přispělo k menšímu přetížení silniční dopravy, ke snížení počtu nehod, hluku a znečištění ovzduší.

1.2 EHSV ve svém stanovisku k programu, jenž byl představen v roce 2003, zdůraznil potřebu zajistit zásadní úlohu koordinačních orgánů představujících propojení s průmyslem a usnadnit integraci do intermodálního logistického systému. EHSV požaduje, aby členské státy a sociální partneři vyvinuli větší úsilí k vytvoření sítě koordinačních orgánů.

1.3 Komise a členské státy musí naléhavě převzít odpovědnost a vytvořit podmínky prospěšné pro rozvoj nových druhů dopravy, nejenom poskytnutím infrastruktury k usnadnění intermodality, ale rovněž vyplněním mezery způsobené neschopností průmyslu čelit nedostatku skutečné další spolupráce směřující k hospodářské, ale i sociální a environmentální udržitelnosti.

1.4 EHSV zaznamenal pokrok dosažený díky akcím navrženým v programu na podporu pobřežní plavby z roku 2003 a žádá o rychlé uskutečnění dalších plánovaných akcí, především odstraňování zjištěných překážek. Žádoucími výsledky může být dosaženo pomocí rozvoje koordinačních orgánů a rozšíření oblasti jejich působnosti o vnitrozemskou multimodalitu a související logistiku.

1.5 ESHV se domnívá, že v současném sdělení by mělo být uvedeno vytvoření společného námořního prostoru EU, jako krok, který může zásadním způsobem přispět k tomu, aby pobřežní plavba získala význačné místo v přepravě zboží uvnitř Společenství. Bylo by naprosto logické, aby lodní doprava mezi

přístavy EU byla považována za vnitrostátní, spíše než mezinárodní dopravu, což by představovalo zřejmé výhody z hlediska jednodušších celních postupů.

2. Souvislosti

2.1 Evropská komise přijala v roce 2003 program na podporu pobřežní plavby ⁽¹⁾, jako reakci na pozvání Rady ministrů ve složení pro dopravu adresované Komisi a členským státům, s úmyslem zajistit jednak její růst, ale i její efektivní integraci do stávajícího intermodálního dopravního řetězce.

2.2 Tento program obsahoval 14 akcí, z nichž pět mělo legislativní povahu, čtyři technickou a pět provozní; byly rozděleny na praktická opatření a měly stanovené termíny.

2.3 Ve stanovisku přijatém při této příležitosti ⁽²⁾ EHSV zdůraznil potřebu „přísného zavádění termínů navrhovaného Komise“ a poukázal na to, že „bez odstranění některých překážek se nemůže pobřežní plavba rozvíjet směrem k intermodalitě“.

3. Sdělení Komise

3.1 Toto sdělení Komise posuzuje situaci ohledně zavádění opatření stanovených v programu představeném v roce 2003, hodnotí pokrok dosažený v těchto akcích a argumentuje ve prospěch dalšího postupu.

3.2 Legislativní akce

— Směrnice o některých ohlašovacích formalitách pro lodě (IMO-FAL) ⁽³⁾ – provedení směrnice do vnitrostátních právních předpisů je téměř dokončeno.

⁽¹⁾ KOM(2003) 155 v konečném znění.

⁽²⁾ CESE 1398/2003, zpravodaj: pan Chagan. Úř. věst. C 32, 5.2.2004.

⁽³⁾ Zjednodušené formuláře Mezinárodní námořní organizace.

- Subvenční program Marco Polo (stanovuje námořní dálnice jako specifickou novou akci, v níž je definice tohoto pojmu dokončena; první námořní dálnice bude zprovozněna v roce 2010) byl z poloviny dokončen.
- Na konečné přijetí návrhu směrnice o intermodálních přepravních jednotkách předloženého Komisi se stále čeká.
- Směrnice 2005/33/ES zavádí zlepšenou environmentální výkonnost, zejména pokud jde o SO_x, NO_x a částice.

3.3 Technické akce

- Příručka celních postupů pro pobřežní plavbu byla dokončena.
- Identifikace a odstranění překážek, aby pobřežní plavba mohla být úspěšnější (např. odstraňování administrativních překážek) je z poloviny dokončena.
- Sbližování používání předpisů na vnitrostátní úrovni a informatizace celních postupů Společenství – nový elektronický tranzitní systém NCTS (New Computerised Transit System) funguje od roku 2003; akce byla z poloviny dokončena.
- Výzkum a technický rozvoj – tematická síť pro pobřežní plavbu REALISE dokončila svou práci na konci roku 2005. Akce byla z poloviny dokončena.

3.4 Provozní akce

- Jedno správní místo – akce byla z větší části dokončena.
- Koordinační orgány pobřežní plavby zastupují námořní správy členských států, jež konzultují Komisi – akce byla z větší části dokončena.
- Střediska na podporu pobřežní plavby v Evropě nabízí nestranné a objektivní poradenství o využívání pobřežní plavby. Akce byla z větší části dokončena. Bude pokračovat rozšiřování územní působnosti středisek pro zajištění přinejmenším jejich finanční jistoty.
- Lepší image pobřežní plavby (např. prostřednictvím Evropské sítě pro pobřežní plavbu) – akce byla z větší části dokončena.
- Statistické informace – první nástroj, který již testuje Eurostat, umožní soudržná srovnání způsobů dopravy; je nutné zdokonalit současnou převodní matici.

3.5 Komise usoudila, že navrhované akce jsou správné, ale domnívá se, že v některých případech je potřeba stanovit nové cíle s novými termíny. V jiných případech usiluje o přesnější či rozšířenou formulaci cílů. Uvádí také, že přístavy Společenství musí být lépe začleněny do logistického řetězce.

4. Obecné poznámky

4.1 EHSV soustavně podporoval opatření zaměřená na rozvoj pobřežní plavby vzhledem k jejím možnostem pro růst a vytváření pracovních míst a jako alternativu za jiné druhy dopravy, které jsou méně šetrné k životnímu prostředí, což by přispělo k menšímu přetížení silniční dopravy, ke snížení počtu nehod, hluku a znečištění ovzduší.

4.2 Za sebou jdoucí programy a opatření k podpoře pobřežní plavby přinesly významné výsledky, které se odrážejí v prvé řadě v průměrné roční míře růstu 3,2 % od roku 2000 (8,8 % pro náklad přepravovaný v kontejnerech) a dále i v odstranění velkého množství zjištěných překážek, jež omezují další rozvoj této oblasti – z původních 161 překážek zůstává pouze 35. Tento údaj pravděpodobně zahrnuje i ty překážky, které se odstraňují nejhůře, což znamená, že s odhodláním je nutné pokračovat tímto směrem.

4.3 Rada přijala na svém zasedání dne 11. prosince 2006 řadu závěrů týkajících se sdělení Komise, společně s doporučeními pro legislativní rámec, která posilují rozvoj a podporu pobřežní plavby a spolupráci členských států s Komisí, a obecně podporuje opatření navrhovaná ve střednědobém přezkumu.

4.4 Komise se při posuzování výsledků programu přibližně tři roky po jeho přijetí domnívá, že program je „z větší části dokončen“, přestože uvádí, že pobřežní plavba potřebuje pevnější integraci do „logistického dodavatelského řetězce“. Vychází však najevo, že významná část navrhovaných opatření by již měla být dokončena. Příkladem zpoždění je akce č. 14 týkající se statistických informací, která byla navržena již ve sdělení z roku 1992. Eurostat již testuje první nástroj.

4.5 EHSV ve svém stanovisku ⁽⁴⁾ k programu, jenž byl představen v roce 2003, zdůraznil potřebu zajistit zásadní úlohu koordinačních orgánů představujících propojení s průmyslem a usnadnit integraci do intermodálního logistického systému. EHSV požaduje, aby členské státy a sociální partneři vyvinuli větší úsilí k vytvoření sítě koordinačních orgánů.

4.6 Není zřejmé, zda „multimodální ... dodavatelský řetězec“ skutečně existuje, přestože Komise uvádí, že souhrn různých logistických systémů a intermodálních sítí nemůže být považován za multimodální síť jako takovou. Nedostatek koordinace a spolupráce mezi různými segmenty dopravy je zcela jasně hlavní překážkou pro zavedení a rozvoj koherentní a udržitelné dopravní politiky Společenství.

⁽⁴⁾ Viz poznámka pod čarou č. 2.

4.7 Komise a členské státy musí naléhavě převzít odpovědnost a vytvořit podmínky prospěšné pro rozvoj nových druhů dopravy, nejenom poskytnutím infrastruktury k usnadnění intermodality, ale rovněž vyplněním mezery způsobené neschopností průmyslu čelit nedostatku skutečné další spolupráce směřující k hospodářské, ale i sociální a environmentální udržitelnosti.

5. Konkrétní poznámky

5.1 Legislativní akce

5.1.1 Ze všech navrhovaných opatření nebylo uskutečněno pouze jedno, a sice zavedení nových evropských přepravních jednotek. Některé hospodářské subjekty měly k tomuto návrhu závažné výhrady a argumentovaly tím, že přijetí nových modelů přepravních jednotek by mělo proběhnout na mezinárodní úrovni, spíše než na úrovni čistě evropské. EHSV potvrdil některé z těchto obav, jež vyžadují vhodnou odpověď. Komise nedávno znovu otevřela diskusi k tomuto návrhu a zdá se, že některé z výše uvedených obav by se mohly týkat i přepracování, které by mělo zajistit, aby zavedení nových modelů kontejnerů nezbytně nevyžadovalo změny modelů stávajících.

5.1.2 Program Marco Polo musí i nadále hrát významnou úlohu při financování a rozvoji nových a stávajících linek. K tomu by mohlo přispět stanovení námořních dálnic jako specifické nové akce. Kolem pojmu námořních dálnic však přetrvávají jisté nejistoty. Pokud má být podporována myšlenka rozšířit jejich uplatnění mimo TEN-T, musí být jejich zavedení transparentní a nesmí způsobit žádné narušení hospodářské soutěže.

5.1.3 Úsilí průmyslu v oblasti environmentální výkonnosti přineslo kladné výsledky. Je však potřeba dále tuto výkonnost vylepšovat, nehledě na srovnání s ostatními způsoby dopravy. Musí být zvýšeny a aktivně podporovány investice do výzkumu a vývoje pro čistší paliva a motory. Právní předpisy Společenství v této oblasti musí být v souladu s možným vývojem přehodnoceny. Mělo by se rovněž investovat do modernizace některých segmentů loďstva Společenství.

5.1.4 EHSV nechápe, proč se toto sdělení vůbec nezmiňuje o vytvoření společného námořního prostoru EU, které bylo zmíněno v jiných dokumentech, jako je Zelená kniha o budoucí námořní politice, střednědobý přezkum bílé knihy z roku 2001 a sdělení o logistice zboží. To by mohlo rozhodujícím způsobem přispět k tomu, aby pobřežní plavba získala význačné místo v přepravě zboží uvnitř Společenství. Bylo by naprosto logické, aby lodní doprava mezi přístavy EU byla považována za vnitrostátní, spíše než mezinárodní dopravu, což by představovalo zřejmé výhody z hlediska jednodušších celních postupů.

5.2 Technické akce

5.2.1 EHSV zaznamenal pokrok dosažený díky navrhovaným technickým akcím a naléhá na Komisi a členské státy, aby započaly s jejich zaváděním. Je zvláště důležité, aby kontaktní skupiny mezi jednotlivými administrativami pokračovaly svou práci, a stanovily tak společná řešení k překonání zbývajících překážek.

5.3 Provozní akce

5.3.1 Jedním z hlavních závěrů Komise ohledně uplatňování těchto opatření je skutečnost, že oblast působnosti středisek na podporu pobřežní dopravy musí být rozšířena o vnitrozemskou multimodalitu a související logistiku. Je nadmíru důležité, aby byla prohloubena spolupráce mezi různými logistickými segmenty.

5.3.2 Taktéž kontaktní skupiny by mohly pomoci nalézt místní nebo regionální řešení pro odstranění překážek s cílem zvýšit výkonnost pobřežní plavby. Mělo by být podpořeno zapojení sociálních partnerů, jakož i fóra námořního průmyslu.

5.3.3 Poskytovat spolehlivé, harmonizované a úplné informace je také velice důležité. Jak bylo uvedeno výše, tato potřeba byla stanovena ve starším sdělení z roku 1992. EHSV uznává nedávno uskutečněný pokrok a vyzývá Komisi a členské státy, aby se této otázce věnovaly více.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

KOM(2006) 569 v konečném znění – 2006/0182 (COD)

(2007/C 168/15)

Dne 10. listopadu 2006 se Rada, v souladu s čl. 71 odst. 1 c) Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 22. března 2007. Zpravodajem byl pan SIMONS.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 26. dubna 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor jednomyslně následující stanovisko.

1. Závěry

1.1 Výbor vítá iniciativu Komise, jež má přispět k obsahové stránce třetího pilíře politiky silniční bezpečnosti, a sice řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Paralelně s činnostmi zaměřenými na řidiče a na zlepšení stavu vozidel si návrh směrnice klade za cíl začlenit bezpečnost do všech fází plánování, koncepce a využívání silničních infrastruktur v transevropské dopravní síti (TEN-T). Všechny tyto aspekty jsou z hlediska politiky silniční bezpečnosti stejně důležité.

1.2 Přestože si je Výbor vědom skutečnosti, že na místech, kde jsou infrastruktury již dobře rozvinuty bude dopad opatření týkajících se silničních infrastruktur obecně menší než dopad činností zaměřených na řidiče nebo vozidla, je přesvědčen, že je nutno i zde použít veškeré prostředky, aby se zlepšila silniční bezpečnost a snížil se počet obětí.

1.3 Podle názoru Výboru by se neměla navrhovaná opatření pro třetí pilíř politiky silniční bezpečnosti omezit pouze na transevropskou síť, ale měla by se vztahovat na všechny silnice členských států, které jsou mimo městské oblasti, protože je prokázáno, že na nich dochází k mnoha nehodám. Jestliže je cílem snížit co nejvíce počet obětí a pokud konstatujeme, že největší potenciál „zisku“ lidských životů (1 300 mrtvých místo 600) se nachází právě v jiných infrastrukturách než těch, které patří k TEN, oprávněně očekáváme, že Komise bude tomuto aspektu věnovat mnohem větší pozornost. Výbor se domnívá, že čl. 71 odst. 1 c) Smlouvy o založení Evropského společenství je pro tento účel dobrým základem.

1.4 Výbor proto vyzývá členské státy, aby schválily rozšíření pole působnosti směrnice na všechny silnice, které se nachází mimo městské oblasti.

1.5 Komise se rozhodla představit svoji činnost formou směrnice. Z hlediska účinnosti navržených opatření se Výbor domnívá, že směrnice nebude mít žádný dopad, protože tento nástroj ponechává členským státům příliš velkou volnost, a nebude tudíž jednotně uplatněn. S ohledem na cíl Komise, jímž je snížit počet mrtvých na evropských silnicích do roku

2010 o polovinu, v porovnání s rokem 2000, je podle Výboru nezbytné použít závaznější právní nástroj než směrnici, jehož opatření budou respektována všemi dotčenými stranami, na úřadech, jakož i v soukromém sektoru.

1.6 Povinnost dodržet zásadu subsidiarity v rámci právního základu uvedeného v odstavci 1.3 není žádnou překážkou. Naopak jistota jednotného použití, tak potřebného v tomto případě, vyžaduje právě zásah Společenství.

1.7 Výbor si rovněž přeje zdůraznit, že je důležité analyzovat příčiny silničních nehod. Jen tak bude možné přesně stanovit, do jaké míry je velikost silniční infrastruktury původcem nehod, a učinit příslušná opatření.

2. Úvod

2.1 Až do devadesátých let byly silniční nehody považovány za jev související s mobilitou, jež charakterizuje náš hospodářský způsob života a naši společnost.

2.2 Role Evropského společenství byla také omezena. To nemělo jasné kompetence, a nemohlo proto příliš jednat. Mohlo nanejvýše přijímat směrnice, zejména v oblasti technických norem, s cílem zlepšit bezpečnostní zařízení vozidel (povinné používání bezpečnostních pásů, omezovače rychlosti pro nákladní vozy atd.).

2.3 Od počátku 21. století však v úvahách o této oblasti dochází k rozhodujícím změnám. Studie prokázaly, že silniční bezpečnost je jednou z hlavních starostí evropských občanů. Obzvláště to platí, pokud se týče silniční dopravy, tedy způsobu dopravy, který stojí nejvíce lidských životů.

2.4 V roce 2000 zahynulo více než 40 000 osob a přes 1 700 000 dalších bylo zraněno při silničních nehodách v Evropské unii složené z patnácti členských států. Přímé měřitelné náklady spojené se silničními nehodami se zvýšily na 45 mld. eur, zatímco nepřímé náklady, včetně fyzických a psychických škod způsobených obětmi a jejich rodinám, dosahují výše 160 mld. eur ročně.

2.5 Od přijetí Maastrichtské smlouvy je Evropské společenství vybaveno lepšími právními nástroji pro přijímání opatření v oblasti silniční bezpečnosti, přestože je skutečná společná politika v této oblasti ještě obtížná vzhledem k použití zásady subsidiarity.

2.6 Bílá kniha z roku 2001 „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas učinit rozhodnutí“ a sdělení z června 2003 o evropském akčním programu pro bezpečnost silničního provozu věnují velkou pozornost opatřením, která by mohla zlepšit silniční bezpečnost. Opatření související se silniční infrastrukturou představují souběžně s činnostmi zaměřenými na řidiče a vozidla třetí klíčový prvek této strategie.

2.7 Co se týče infrastruktur silniční bezpečnosti, v současné době neexistuje žádná iniciativa na evropské úrovni. Bezpečnost silničního provozu se skutečně zlepšila na silnicích vybavených systémy řízení a kontroly dopravy založenými na informačních a komunikačních technologiích (IKT), avšak používání těchto nástrojů ještě zdaleka není systematické.

2.8 Pokud jde o zlepšení zabezpečení infrastruktur, zbývá ještě mnoho práce. Nicméně lze konstatovat, že vnitrostátní orgány mají tendenci snižovat finanční prostředky určené pro silniční infrastrukturu, zatímco uživatelé považují kvalitu a úroveň silniční bezpečnosti za čím dál důležitější.

2.9 Komise se proto pokouší předložením návrhu přezkoumávané směrnice začlenit bezpečnost do všech fází procesu infrastruktury transevropské dopravní sítě (TEN-T). Kromě zhodnocení dopadů na hospodářství a životní prostředí si klade za cíl začlenit zhodnocení dopadů na silniční bezpečnost.

3. Obecné poznámky

3.1 Výbor se domnívá, že cíl Komise, jímž je snížení počtu obětí smrtelných úrazů na silnicích do roku 2010 o polovinu, v porovnání s rokem 2000 (ze 40 000 v roce 2000 na 25 000 v roce 2010), je poměrně ctižádostivý. Vyjádřil se v tomto smyslu již ve svém stanovisku z 10. prosince 2003 ke sdělení Komise „Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – snížení počtu obětí silničních nehod v Evropské unii na polovinu do roku 2010: sdílená odpovědnost“.

3.2 Je nutno připomenout, že v roce 2005 byl počet obětí dopravních nehod vyčíslen ještě na 41 500 osob. A to i přesto, že mezitím byla v oblasti zlepšení silniční bezpečnosti učiněna četná opatření. Výbor se domnívá, že každá oběť silničního provozu je zbytečnou obětí, a proto od Komise očekává mnohem energičtější zásah k dosažení určeného cíle. Komise by mohla například zahájit velkou evropskou kampaň ve prospěch silniční bezpečnosti a doporučit členským státům, aby učinily přísnější opatření vedoucí ke snížení počtu obětí silničního provozu.

3.3 Výbor se domnívá, že opatření Společenství, která mají za cíl zlepšit silniční bezpečnost a zaměřují se na řidiče a vozidla, se projevila jako neúčinnější. Usuzuje, že opatření týkající se zlepšení silniční infrastruktury, třetího pilíře politiky

silniční bezpečnosti, jsou méně účinná a že budou mít v závislosti na situaci v daném členském státě menší dopad na snížení počtu obětí nehod. Výbor se však domnívá, že má být uděláno vše pro snížení počtu obětí, například tím, že budou zavedeny normy pokud jde o velikost silniční infrastruktury a dopravních značek v EU.

3.4 Názor Výboru týkající se důsledků návrhu směrnice potvrzuje analýza dopadu návrhu směrnice z roku 2003, kterou provedla tematická síť ROSEBUD. Podle závěrů této studie je realistické se domnívat, že provádění směrnice o bezpečnosti infrastruktury na silnicích transevropské sítě by umožnilo každoročně snížit počet mrtvých o více než 600 a počet zraněných o více než 7 000. Kdyby však byla tato směrnice použitelná pro všechny silnice mimo městské oblasti, počet obětí by se snížil přibližně o 1 300 ročně, což by znamenalo roční finanční úsporu ve výši 5 mld. eur.

3.5 Výbor se domnívá, že čl. 71 odst. 1 c) Smlouvy o založení Evropského společenství je pro tento účel dobrým základem. Výbor proto vyzývá členské státy, aby schválily rozšíření pole působnosti směrnice na všechny silnice, které se nacházejí mimo městské oblasti.

3.6 Návrh směrnice zahrnuje minimální soubor prvků, které jsou podle Komise nezbytné k dosažení bezpečnosti a rozšíření postupů, které se ukázaly jako účinné. V tomto ohledu Komise uvádí čtyři následující postupy, které hrají hlavní roli ve všech systémech řízení bezpečnosti silničních infrastruktur: hodnocení dopadu na silniční bezpečnost, audit silniční bezpečnosti, určení vysoce rizikových silničních úseků (tzv. „černá místa“) a bezpečnostní kontroly jako součást pravidelné údržby silnic. Výbor má vážné výhrady, pokud jde o účinnost opatření navržených formou směrnice; ve skutečnosti tyto čtyři uvedené postupy jistě nebudou použity jednotně ve všech členských státech Evropské unie.

3.7 Komise se domnívá, že směrnice je totiž nejvhodnějším nástrojem, aby se současně dosáhlo zlepšení bezpečnosti a omezení administrativních nákladů a byly přitom zachovány různé tradice, hodnoty a normy, které platí v členských státech. Výbor tento názor nesdílí z důvodů, které jsou uvedeny v odstavci 3.4 a 3.5 tohoto stanoviska.

3.8 Směrnice nebude mít žádaný dopad, protože tento nástroj ponechává členským státům příliš velkou volnost, a nebude tudíž jednotně uplatněn. S ohledem na cíl Komise, jímž je snížit počet mrtvých na evropských silnicích do roku 2010 o polovinu, v porovnání s rokem 2000, je podle Výboru nezbytné použít závaznější právní nástroj než směrnici, jehož opatření budou respektována všemi dotčenými stranami na úřadech, jakož i v soukromém sektoru.

3.9 Podle Komise by návrhy, které jsou uvedeny v návrhu směrnice, znamenaly pouze okrajové zvýšení nákladů, zvýšení, které by bylo rychle zmírněno snížením počtu nehod. Výbor se táže, na jakém základě spočívá toto tvrzení Komise.

4. Zvláštní poznámky

4.1 Podle názoru Výboru by se navrhovaná opatření týkající se silničních infrastruktur, třetího pilíře politiky silniční bezpečnosti, stejně jako obou dalších pilířů – řidičů a vozidel – neměla omezovat pouze na transevropskou síť, ale měla by být rozšířena na všechny silnice, které jsou mimo městské oblasti, protože je prokázáno, že na nich dochází k mnoha nehodám.

4.2 To je také jeden z výsledků veřejných konzultací, jež proběhly prostřednictvím internetu od 12. dubna do 19. května 2006. Velká část osob, které se průzkumu účastnily, navrhla rozšířit ustanovení směrnice na silnice, které nejsou součástí transevropské sítě, protože právě na těchto silnicích by bylo možno zachránit největší počet lidských životů.

4.3 Tento návrh směrnice stanoví postupy týkající se hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti a bezpečnostních kontrol. Každý stát by měl sdělit jednotným způsobem požadované informace v souladu se specifiky uvedenými v přílohách. Výbor se domnívá, že prostor ponechaný členským státům prostřednictvím takového nástroje jako je směrnice je příliš velký, než aby mohl umožnit řádné srovnání dopadů směrnice.

4.4 Například v příloze I směrnice je v odstavci s názvem Hodnocení dopadů bezpečnosti silničního provozu uveden jistý počet prvků, které by členské státy měly v hodnocení zohlednit. Tento výčet ponechává členským státům tak velký prostor, že je velice nepravděpodobné, že budou získány srovnatelné výsledky.

4.5 Totéž platí pro kritéria uvedená v příloze II směrnice, která se týkají se auditů bezpečnosti silničního provozu. I zde mají členské státy mnoho možností k interpretaci.

4.6 Pokud jde o bezpečnostní kontroly, k výše uvedenému argumentu se přidává fakt, že v příloze III směrnice je mezi kritérii a prvky pro podávání zpráv kontrolními skupinami

uvedena i *analýza zpráv o nehodách*. Výbor se domnívá, že by se neměly analyzovat *zprávy* o nehodách, ale spíše *příčiny* těchto nehod. Tento poslední aspekt bohužel chybí v článku 7 návrhu směrnice i v její příloze IV, která přitom podrobně vyjmenovává údaje, které mají být uvedeny ve zprávách o nehodách.

4.7 Jak Výbor prohlásil ve svém stanovisku z 10. prosince 2003 ke sdělení Komise „Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – snížení počtu obětí silničních nehod v Evropské unii na polovinu do roku 2010: sdílená odpovědnost“, vypracování map smrtelných nehod, na nichž by byla vyznačena zejména „černá místa“ a které by doprovázela analýza příčin nehod, by umožnilo mít k dispozici užitečné informace. Výbor dále v témže stanovisku upozornil na práce organizace „Euro-Rap“, která vydává mapy silnic různých evropských zemí s uvedením stupně nebezpečnosti jednotlivých silnic. Tyto mapy jsou vypracovány na základě počtu skutečně provedených nehod.

4.8 Výbor Komisi doporučuje, aby ke svému návrhu přidala doporučení členským státům týkající se zvyšování počtu hlídaných parkovišť podél hlavních cest, pro všechny uživatele včetně postižených. Zvýšení bezpečnosti parkovišť je žádoucí, jinak řidiči pokračují v cestě, což může vést například k porušení předpisů týkajících se doby řízení a odpočinku, a tím i k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

4.9 Výbor se domnívá, že otázce osvětlení dálnic není věnována dostatečná pozornost. Je nutné, aby členské státy harmonizovaly svou politiku v této oblasti s cílem zlepšit bezpečnost silničního provozu.

4.10 Výbor chce dále Komisi upozornit, že vizuální upozornění členských států na „černá místa“ silniční infrastruktury, tedy silnice, na nichž často dochází k nehodám, je důležitým nástrojem pro zvyšování povědomí účastníků silničního provozu.

V Bruselu dne 26. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 97/67/ES týkající se úplného dosažení vnitřního trhu poštovních služeb Společenství

KOM(2006) 594 v konečném znění – 2006/0196 (COD)

(2007/C 168/16)

Dne 1. prosince 2006 se Rada, v souladu s čl. 47, odst. 2, a čl. 55 a 95 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 22. března 2007. Zpravodajem byl pan HENCKS.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 26. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 131 hlasy pro, 26 hlasy proti a 8 členů se zdrželo hlasování.

1. Doporučení

1.1 Návrhem směrnice, která je předmětem stanoviska Komise zamýšlí přistoupit k 1. lednu 2009 k poslední etapě otevření poštovního trhu s tím, že zachová univerzální služby v současných hlavních rozměrech ve všech členských státech Unie a zruší výlučná práva (vyhrazená oblast) pro financování zmíněných univerzálních služeb.

1.2 Hlavní problém, který představuje uspořádání této poslední etapy, spočívá v definování postupu, který by umožnil zachovat výkonný a konkurenceschopný poštovní sektor, který by i nadále nabízel všeobecné, vysoce kvalitní služby za přístupné ceny pro soukromé uživatele i pro evropské podniky, v zájmu konkurenceschopnosti, potřeb občanů, bez ohledu na jejich zeměpisnou, finanční nebo jinou situaci, a v zájmu zaměstnanosti a udržitelného rozvoje.

1.3 EHSV se domnívá, že prvky, které Komise dodala na podporu svého návrhu, neumožňují zaručit s potřebnou jistotou udržitelné financování všeobecných služeb v každém členském státě, zejména v těch, které jsou konfrontovány s obtížnými zeměpisnými a demografickými podmínkami, a které dnes nemohou zrušit financování prostřednictvím vyhrazené oblasti, které prokázalo svou účinnost a rovnost pro velký počet členských států.

1.4 EHSV nesouhlasí, aby se ke krytí zbylých nákladů za všeobecné služby zaváděly poplatky nebo se zvyšovaly sazby pro uživatele nebo se zaváděly subvence z veřejných prostředků, zatímco současné služby neznamenají pro uživatele/příspěvatele žádné specifické náklady.

1.5 EHSV v tomto stádiu není přesvědčen ani o systému „play or pay“, v němž má každý operátor povinnost poskytovat všeobecné služby, již se může vyhnout tím, že se účastní financování všeobecných služeb, ani o použití vyrovnávacího fondu.

1.6 Komise musí upřesnit rámec, v němž může pokračovat liberalizace poštovních služeb. Jedná se o předběžnou

podmínku, než dojde ke zrušení vyhrazené oblasti, nutné pro financování všeobecných služeb.

1.7 Vzhledem ke všem nejistotám a rizikům, které se váží na úplnou liberalizaci poštovního trhu, se zdá plánované datum 1. ledna 2009 nerealistické, tím spíš, že poštovní operátoři působící v členských státech, které přistoupily k Evropské unii teprve v roce 2004, by neměly dost času, aby se přizpůsobily novým podmínkám.

1.8 EHSV žádá:

- aby byla prodloužena stávající směrnice;
- aby byla případná úplná liberalizace poštovního sektoru naplánována k 1. lednu 2012 s výhradou, že budou do té doby za plného souhlasu všech zainteresovaných stran předloženy věrohodné návrhy na financování, které dodají přidanou hodnotu pokud jde o vyhrazenou oblast;
- aby byly do univerzálních služeb začleněny specifické poštovní zásilky, zaslané nebo adresované nevidomým nebo osobám se slabým zrakem a jejich organizacím.

2. Úvod

2.1 Poštovní služby mají velký sociálně-hospodářský význam pro hospodářskou, sociální a územní soudržnost a pro provádění Lisabonské strategie. Přispívají přímo k sociální vazbě a základním právům každé osoby, spojování a solidaritě obyvatelstva a území, ke konkurenceschopnosti evropského hospodářství a k trvale udržitelnému rozvoji.

2.2 Podle odhadů Komise poštovní služby v Evropské unii přepraví 135 miliard zásilek ročně, což představuje roční objem kolem 88 miliard eur, tj. kolem 1 % hrubého domácího produktu (HDP) Společenství. Dvě třetiny tohoto obrátu pocházejí z poštovních listovních služeb, zbytek pochází z doručování balíků, expresních listovních služeb a dalších služeb.

2.3 Všeobecné poštovní služby, které zaručují přístup všech občanů nezávisle na jejich zeměpisné, finanční nebo jiné situaci ke kvalitním, spolehlivým poštovním službám za dostupné ceny, tvoří zásadní prvek evropského sociálního modelu a Lisabonské strategie. Všeobecné vysoce kvalitní služby jsou nezbytné jak pro občany, tak pro hospodářské subjekty, které jsou hlavními uživateli poštovních služeb a potřebují, aby byl každý dopis a každý balík doručen každému příjemci bez ohledu na jeho charakteristiku či umístění.

2.4 Reformy, technologický rozvoj a zvýšený stupeň automatizace poštovního sektoru vedly k podstatnému zlepšení kvality, zvýšení účinnosti a zohledňování potřeb zákazníků.

2.5 Tento vývoj, který je v protikladu k pesimistickým předpovědím, podle nichž představují poštovní služby upadající trh, ukazuje potenciál růstu, který operátoři vidí v rozvoji nových služeb jako je např. nákup na dobírku, elektronický obchod a hybridní pošta.

2.6 Na rozdíl od jiných odvětví síťových služeb je poštovní služba, zejména v oblasti distribuce, nadále charakterizována rozsáhlou manuální činností a osobními službami a poštovní sektor představuje důležitý sektor co do zaměstnanosti; odhaduje se, že v Unii 5 milionů míst přímo závisí na poštovním sektoru nebo s ním jsou úzce spjata. Pracovní síla, která tvoří v nákladech nejčastěji stálou položku a představuje největší část (+/- 80 %) celkových nákladů, je obzvláště vystavena racionalizačním opatřením v rámci liberalizace a konkurenceschopnosti.

2.7 Nakonec by chtěl EHSV poukázat na to, že z pravidelného průzkumu Eurobarometru vychází, že je většina uživatelů všeobecně spokojena s kvalitou poskytovaných služeb.

3. Historie

3.1 Iniciována zelenou knihou ze dne 11. června 1992 k rozvoji jednotného trhu poštovních služeb a sdělením ze dne 2. června 1993 s názvem „obecné směry pro rozvoj poštovních služeb Společenství“, byla postupná a kontrolovaná liberalizace poštovního sektoru zahájena před deseti lety směrnicí 97/96/ES, obecně známé pod jménem „poštovní směrnice“.

3.2 Poštovní směrnice, které vyprší platnost dne 31. prosince 2008, stanovila společná pravidla pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb. Tato pravidla se týkají:

- všeobecných služeb,
- vyhrazené oblasti (monopolu),
- zásad pro sazby a transparentnost účtů pro poskytovatele všeobecných služeb,
- norem kvality,

- harmonizace technických norem,
- zřízení národních nezávislých regulačních orgánů.

3.3 Všeobecné služby

3.3.1 Podle této směrnice mají členské státy povinnost zaručit všem uživatelům všeobecné služby za dostupné ceny a zaručit po všechny pracovní dny a ne méně než pět dní v týdnu, po celém území, přinejmenším:

- vybírání, třídění, přepravu a distribuci poštovních zásilek do 2 kg a poštovních balíků do 10 kg,
- služby v souvislosti s doporučenými zásilkami a zásilkami s deklarovanou hodnotou,
- vhodná místa k přístupu k poštovní síti na celém území.

3.3.2 Pravidla Společenství tak zaručují všem občanům Evropské unie skutečnou komunikační službu, bez ohledu na zeměpisné a demografické okolnosti území, na kterém žijí.

3.3.3 Tak jak jsou všeobecné služby výše definovány, s tím, že obsahují jak vnitrostátní tak přeshraniční služby, musí dodržet stanovené normy kvality, zejména lhůty doručení, jakož i pravidelnost a spolehlivost služeb stanovených členskými státy (vnitrostátní služby) a Parlamentem a Radou (přeshraniční služby Společenství).

3.4 Vyhrazená oblast

3.4.1 Jestliže se členský stát domnívá, že povinnosti vyplývající ze všeobecných služeb znamenají pro poskytovatele těchto služeb nepřiměřenou finanční zátěž, může mu vyhradit monopol na vybírání, třídění, přepravu a distribuci vnitrostátních listovních zásilek, a jestliže je to nezbytné pro zachování všeobecných služeb, i přeshraniční pošty a reklam rozesílaných poštou

- o hmotnosti do 50 g (nebo jejichž náklady na frankování nejsou vyšší než 2,5 krát veřejná sazba pro listovní zásilku prvního stupně hmotnosti nejrychlejší kategorie).

4. Návrh směrnice Komise

4.1 Výhledová studie, kterou na zadání Komise vypracovala mezinárodní poradní organizace⁽¹⁾, v závěru uvádí, že úplné dosažení vnitřního trhu poštovních služeb ve všech členských státech v roce 2009 je slučitelné se zachováním poskytování vysoce kvalitních všeobecných poštovních služeb. Tato studie nicméně upřesňuje, že rizika, která z toho vyplývají pro zachování všeobecných poštovních služeb vyžadují, aby byla členskými státy provedena tzv. doprovodná opatření.

⁽¹⁾ The Impact on Universal Service of the Full Market Accomplishment of the Postal Internal Market in 2009/ price Waterhouse & Coopers.

4.2 Návrh směrnice, která je předmětem tohoto stanoviska, předpokládá úplné otevření poštovního trhu k 1. lednu 2009, za současného zachování společné úrovně všeobecných služeb ve stávajících zásadních rozměrech, pro všechny uživatele, ve všech členských státech Unie.

4.3 Počínaje 1. lednem 2009 by již členské státy neměly právo udělovat výlučná nebo speciální práva (vyhrazené odvětví) na provádění a poskytování poštovních služeb.

4.4 Členské státy by již nemusely nutně přikračovat k povinnému určení poskytovatele nebo poskytovatelů všeobecných služeb, ale mohly by pověřit poskytováním těchto služeb, s časovým omezením, tržní síly s tím, že členské státy samy určí regiony nebo specifické služby, které nemohou být zajištěny tržními silami a zajistí zadávání veřejných zakázek, aby byly zmíněné služby zajištěny po hospodářské stránce co nejvýhodněji.

4.5 Bude-li poskytování všeobecných služeb vyžadovat vnější financování, členské státy by si mohly vybrat mezi následujícími možnostmi:

- zadávání veřejných zakázek,
- náhrady z veřejných prostředků prostřednictvím přímé státní pomoci,
- vyrovnávací fond, živený z poplatků uvalených na poskytovatele služeb a/nebo uživatele,
- mechanismus typu „play or pay“, který by vázal udělování povolení buď na povinnost poskytování všeobecných služeb nebo na financování vyrovnávacího fondu.

4.6 Směrnice, která je předmětem tohoto stanoviska, také zavádí nové ustanovení, které ukládá členským státům povinnost zhodnotit potřebu zaručení transparentního a nediskriminačního přístupu pro všechny operátory k prvkům poštovní infrastruktury a k následujícím službám: systému poštovních směrovacích čísel, databázi adres, poštovním schránkám, sběrným a dodacím schránkám, informacím o změnách adresy, službě přesměrování, službě navrácení odesílateli. Přístup třetích stran k třídícím a dodacím zařízením není v uvedených pravidlech zmíněn.

5. Obecné připomínky

5.1 EHSV si vždy cenil toho, že na rozdíl od ostatních sektorů, neproběhla liberalizace poštovních služeb násilně, ale byla doposud realizována postupně a kontrolovaně. Vítá, že návrh potvrzuje hlavní rozměry všeobecných služeb zaručených všem uživatelům. EHSV nicméně žádá, aby byla do všeobecných služeb začleněna bezplatná specifická služba v případě, kdy je odesílatelem či adresátem osoba nevidomá, nebo osoba se slabým zrakem.

5.2 Pro Komisi spočívá hlavní problém organizace poslední etapy úplného otevření poštovního trhu Unie v určení, jak postupovat, aby byl dosažen výkonný a konkurenceschopný

poštovní sektor, zaručující i nadále vysoce kvalitní služby za dostupné ceny pro soukromé uživatele a podniky v Evropě.

5.3 EHSV se domnívá, že prvky, které Komise dodala na podporu svého návrhu, neumožňují zaručit s potřebnou jistotou udržitelné financování všeobecných služeb v každém členském státě, zejména v těch, které jsou konfrontovány s obtížnými zeměpisnými a demografickými podmínkami, a nemůže tedy dnes zrušit financování prostřednictvím vyhrazené oblasti, které prokázalo svou účinnost a rovnost pro velký počet členských států.

5.4 EHSV nesouhlasí, aby se ke krytí zbylých nákladů za všeobecné služby zaváděly poplatky nebo se zvyšovaly sazby pro uživatele nebo se zaváděly subvence z veřejných prostředků, zatímco současné služby neznamenají pro uživatele/příspěvatele žádné specifické náklady.

5.5 EHSV v tomto stádiu není přesvědčen ani o systému „play or pay“, v němž má každý operátor povinnost poskytovat všeobecné služby, které se může vyhnout tím, že se účastní financování všeobecných služeb. V praxi byl tento systém zkušebně zaveden pouze ve Finsku, bez zvláštního výsledku. Stejně tak se zdá být nevhodné zavedení vyrovnávacího fondu; pouze v jednom členském státě, v Itálii, byl tento systém prověřován, ale neuspěl.

5.6 Taktéž je tomu i v případě financování všeobecných služeb prostřednictvím subvencí z veřejných prostředků, což by znamenalo zatížení veřejných financí, které jsou již ostatně pod tlakem, a šlo by opět na náklady uživatelů/příspěvatele.

5.7 Nakonec Výbor upozorňuje, že alternativní návrhy na financování, které předložila Komise, nebyly analyzovány s ohledem na jejich použitelnost a efektivnost. Dát je k použití v těchto podmínkách by vystavilo členské státy nebezpečí, že by se dostaly do nenávratné situace, kdy by byl trh plně liberalizován a všeobecné služby by již nebyly zaručeny.

5.8 Tudíž je před jakoukoliv další etapou liberalizace nutno stanovit pravidla a jasný a pevný rámec. Vyhrazená oblast bude moci být případně zrušena pouze tehdy, jestliže bude tento rámec stanoven a bude obsahovat zejména skutečně účinná a trvalá opatření k financování všeobecných služeb, jasně stanovených a zanalyzovaných pro každý členský stát. Musí tak být učiněno, než se přistoupí ke zrušení jediného způsobu financování, který doposud prokázal svou účinnost, tedy přiměřené vyhrazené oblasti.

5.9 Za posledních deset let se snížil počet pracovních míst v poštovním sektoru řádově o desítky tisíc (podle Komise 0,7 %), zatímco mnoho dalších pracovních míst bylo nahrazeno dočasným zaměstnáním nebo zaměstnáním se špatnými pracovními podmínkami, ať již ve střediscích na třídění, v distribučních službách nebo na poštovních úřadech.

5.10 I když různé faktory jako nové technologie, konkurence jiných sdělovacích prostředků jako elektronická pošta, vysvětlují část tohoto vývoje, hlavním důvodem zůstává otevření trhu.

5.11 Tvrzení Komise, že dosažení vnitřního trhu poštovních služeb umožní díky zvýšené soutěživosti uvolnit potenciál k vytvoření zaměstnanosti schopné kompenzovat ztrátu zaměstnanosti u historických operátorů, je tedy ještě třeba prokázat.

5.12 Pokud se týče potenciálu růstu tohoto sektoru, návrh zmiňuje pouze řízení úpadku tradičních poštovních služeb, zjevně považovaného za nezvratný, bez snahy je přizpůsobit potřebám komunikace, jak vyžaduje Lisabonská strategie a znalostní společnost a aniž by byl přezkoumán dopad, pokud jde o energetickou účinnost.

5.13 Návrhy Komise ponechávají členským státům úkol zajistit hlavní regulační funkce, takže vnitřní trh poštovních služeb Společenství bude nakonec sestávat z 27 organizací a vnitrostátních trhů, bez komunitární soudržnosti. EHSV znovu vyjadřuje podporu vytvoření poštovního sektoru na úrovni

Společenství s pravidly platnými v celém Společenství a týkajícími se hospodářské soutěže a poskytování všeobecných služeb.

5.14 Vzhledem ke všem nejistotám a rizikům, které se váží na úplnou liberalizaci poštovního trhu, nemůže EHSV souhlasit se stanovením plánovaného data na 1. leden 2009, tím spíše, že poštovní operátoři působící v členských státech, které přistoupily k Evropské unii teprve v roce 2004, by neměly dost času, aby se přizpůsobily novým podmínkám.

5.15 EHSV žádá prodloužení stávající směrnice a aby byla případná úplná liberalizace poštovního sektoru naplánována k 1. lednu 2012 s výhradou, že budou do té doby za plného souhlasu všech zainteresovaných stran předloženy věrohodné návrhy, které dodají přidanou hodnotu pokud jde o vyhrazenou oblast.

V Bruselu dne 26. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Doprava ve městech a metropolitních oblastech

(2007/C 168/17)

Dne 19. ledna 2006 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s čl. 29 odst. 2 Jednacího řádu, rozhodl vypracovat stanovisko ve věci výše uvedené.

Dne 7. listopadu 2006, krátce před ukončením prací na tomto stanovisku z vlastní iniciativy, se německé předsednictví Rady obrátilo na Výbor s žádostí o vypracování průzkumného stanoviska *Doprava ve městech a metropolitních oblastech*.

Předsednictvo EHSV rozhodlo o tom, že 5 z celkových 12 otázek se bude zabývat specializovaná sekce TEN, která shledala, že bude účelné zahrnout tyto otázky do probíhajících prací na tématu *Situace ve veřejné hromadné dopravě a regionální osobní železniční dopravě v Evropě a zejména v nových členských státech*.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura, informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 22. března 2007. Zpravodajem byl pan RIBBE.

Na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání ze dne 25. dubna 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 106 hlasy pro, 2 hlasy proti a 30 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

neřešených problémů, a proto je zapotřebí koordinovaná akce Komise, členských států a obcí, která by tuto tendenci zvrátila.

1.1 EHSV sleduje s velkými obavami značný pokles podílu místní veřejné osobní dopravy na všeobecně prudce rostoucím celkovém objemu dopravy ve městech, ke kterému dochází nejen v EU-15, ale rychlým tempem také zejména v nových členských státech.

1.2 Rostoucí zatížení měst dopravními toky, především automobilovou dopravou, způsobuje velké množství většinou

1.3 40 % veškerých emisí skleníkových plynů souvisejících s dopravou způsobuje Evropa. Politika dopravy ve městech tak má dopady, které daleko přesahují prostorové uspořádání měst.

1.4 Ke zlepšení kvality života a ochrany životního prostředí ve městech a ke splnění cílů ochrany klimatu a energetické účinnosti vidí EHSV dvojí nutnost. Základním předpokladem pro jakoukoli urbanistickou plánovací a dopravní politiku by podle názoru EHSV mělo být nenechat dopravu vůbec „vzniknout“, a pokud ano, tak jen ve velmi malém měřítku. Druhou prioritou je uspokojovat resp. moci uspokojovat potřebu mobility pokud možno prostřednictvím ekologických dopravních prostředků, tedy místní osobní veřejnou dopravou, cyklistickým popř. pěším provozem.

1.5 Města musejí zůstat vhodná pro život, nesmí existovat žádné město „pro automobily“. Doba, kdy byly současně podporovány všechny druhy dopravy, musí skončit, neboť pro to chybí jak finanční prostředky, tak i prostor. EHSV proto vyzývá místní samosprávy i národní vlády a Komisi, aby tuto zásadu zohlednily ve všech nařízeních a programech podpory.

1.6 Městské a územní plánování samospráv musí napříště znemožňovat přelidnění a funkční oddělování městských oblastí, aby se pokud možno zabránilo vzniku dopravy. K tomu by měly být využívány i nadřazené nástroje národního a regionálního plánování, aby bylo možné již od počátku zamezit dopravě v souladu s rozvojem osídlení mezi městy a jejich okolím.

1.7 Výbor navíc požaduje jasnou hierarchii cílů a upřednostňování místní osobní veřejné dopravy – i cyklistického a pěšího provozu – před infrastrukturou pro motorová vozidla. Jen tak lze opět zlepšit kvalitu bydlení, života a životního prostředí v metropolích.

1.8 V rozvíjení nabídky veřejné dopravy z důvodů péče o životní prostředí a o zdraví, jakož i pro účely zajištění základní nabídky mobility a z důvodů služeb obecného zájmu pro všechny skupiny obyvatelstva, především také pro osoby se zdravotním postižením, tak Výbor vidí důležitou oblast činnosti pro Komisi, Parlament, národní vlády a obce.

1.9 Pokud ... se má zamezit dalším nepříznivým dopadům na kvalitu života a životní prostředí, musí být systémům veřejné osobní dopravy v rámci integrované politiky v této oblasti udělena vyšší priorita. To se týká každého, a zejména přibližně 40 % evropských domácností bez vlastního vozidla. Tento poznatek a toto povědomí Evropské komise, napsané před téměř 10 lety v dokumentu o rozvoji občanských sítí⁽¹⁾, doposud bohužel neměly téměř žádný vliv na konkrétní politiku. EHSV musí konstatovat, že mezi četnými kladnými prohlášeními ve prospěch místní veřejné osobní dopravy a skutečnými politickými činy zeje obrovská propast.

⁽¹⁾ Rozvoj občanských sítí – proč je důležitá atraktivní místní a regionální osobní doprava a jak Evropská komise přispívá k jejímu vytvoření! – KOM(1998) 431 v konečném znění ze dne 10. července 1998 [pozn. překl. – není k dispozici v češtině].

1.10 EHSV žádá Komisi, aby v rámci plánované zelené knihy o městské dopravě předložila odpovídající balíček politických opatření, který bude obsahovat jasné hlavní směry a programy podporující dosažení příslušného cíle. Rovněž by v něm mělo být důkladně objasněno, proč nebyla uskutečněna mnohá dobrá předsevzetí z „občanských sítí“.

1.11 Členské státy by měly cítit povinnost hradit sociální služby, které vyžadují od poskytovatelů dopravních služeb (např. zvýhodněné jízdné pro žáky, důchodce, osoby se zdravotním postižením atd.), a podporovat obce při investičních projektech. Jak je zmíněno v „tematické strategii pro městské životní prostředí“, měly by obce vypracovat plány udržitelné městské dopravy se závazným cílem přechodu k čistým dopravním prostředkům (místní veřejná osobní doprava, cyklistický a pěší provoz), které by splňovaly minimální požadavky na evropské úrovni, jež musí být teprve určeny. K těm by mělo mimo jiné patřit určení kvantitativního cíle zvýšení podílu místní veřejné osobní dopravy, cyklistického a pěšího provozu na dopravě. Pokud členské státy tyto plány nevypracují, měla by jim být odepřena finanční podpora z fondů Společenství.

1.12 Prioritní rozvoj atraktivního systému veřejné dopravy s novými systémy informačních technologií a novými nabídkami (např. lístky a jízdenky přímo do mobilního telefonu (handyticketing), radiobus, taxi na objednávku), jakož i poradenství a marketing v oblasti mobility, jsou nezbytné také k dodržení cílových hodnot a předpisů EU o kvalitě ovzduší ve středu měst a ke snížení zátěže způsobené jemnými částicemi a rušení hlukem. Je třeba naléhavě zlepšit takzvané „ekologické spojení“ různých druhů dopravy, tedy např. autobusu, železnice a jízdního kola, a lépe vzájemně sladit jízdní řády.

1.13 EHSV doporučuje Komisi, Radě, ale také a především Výboru regionů, aby provedly průzkum toho, jaké byly faktory úspěchu v těch městech, kde byl rozvoj v oblasti čisté městské dopravy příznivý, popř. v čem spočívá skutečnost, že v mnoha jiných městech nadále dochází k negativnímu vývoji. EHSV si je jistý, že důvodem nejsou jen peníze, ale v první řadě politické uvědomění a rozhodnutí politických činitelů o otázkách dopravy a osídlení. Práce v této oblasti je přinejmenším stejně důležitá jako shromažďování a sdílení osvědčených postupů např. jako v rámci projektu EU Civitas.

2. Podstata a kontext stanoviska

2.1 V uplynulých letech radikálně vzrostl objem dopravy jak ve městech, tak i mimo ně, a častokrát proběhla dramatická změna v rozložení dopravy („modal split“): stále více jízdy je uskutečňováno auty a naopak čím dál méně veřejnými hromadnými prostředky. To se týká převážně většiny velkých měst

a městských aglomerací v celé Evropě. Pod pojmem „veřejná doprava/veřejné dopravní prostředky“ se v tomto dokumentu dále bude označovat doprava autobusem, vlakem a tramvají, která je plánována nebo požadována z pověření veřejného sektoru a prováděna soukromými, obecními nebo městskými podniky.

2.2 Od padesátých až do devadesátých let minulého století byla dopravní strategie většiny západoevropských zemí a mnoha obcí zaměřena téměř výlučně na rozvoj silniční infrastruktury a automobilové dopravy, zatímco veřejná doprava se z velké části musela vyrovnávat se škrtů. Značné množství dodatečných faktorů, jako jsou např. odlišné ceny půdy v městských a venkovských oblastech, chybné územní a regionální plánování, daňové zákony a rozhodnutí o umístění podniků (průmyslové a obchodní zóny na periferiích), způsobilo celkový nárůst objemu dopravy a vzdálenosti mezi prací, vzděláváním, zásobováním a volným časem.

2.3 Tento vývoj má mnoho následků jak v ekonomické, sociální a zdravotní oblasti, tak i v oblasti životního prostředí: poklesl počet pracovních míst, lidé, kteří nemohou nebo nechtějí vlastnit automobil, mají větší obtíže s přemísťováním, osoby se zdravotním postižením jsou v mnoha evropských městech ještě pořád v podstatě vyloučeny z veřejné dopravy, škody na životním prostředí sahající až po ekonomicky i ekologicky nebezpečné změny světového globálního klimatu již nejsou přijatelné.

2.4 Obzvláště citelná a viditelná je situace v mnoha velkých městech a aglomeracích, kde měly životní podmínky z důvodu neustále přibývajících automobilové dopravy negativní vývoj. Obyvatelé si stěžují na rušení hlukem a znečištění ovzduší a pro automobily a jejich infrastrukturu se využívají velké plochy na úkor kvality bydlení a okolí. EHSV připomíná, že zhruba 80 % Evropanů žije v městských oblastech, takže dopad je velmi velký. Řidiči si stěžují, trpí v dennodenních dopravních zácpách a při hledání parkovacích míst, a to jsou pouze dvě z řady typických situací.

2.5 V evropských městech je 40 % emisí skleníkových plynů způsobeno dopravou ⁽²⁾, převážně automobilovou. V dopravních špičkách, kdy v městských oblastech dochází k většině dopravních problémů, je místní veřejná osobní doprava desetkrát energeticky účinnější (a způsobuje tedy méně emisí) než doprava osobními automobily ⁽³⁾. Proto by prostřednictvím přechodu od automobilové dopravy k místní veřejné osobní dopravě a k cyklistickému a pěšímu provozu bylo možné dosáhnout značného odlehčení. Jednotlivé státy a EU mohou splnit své závazky snížení emisí v souladu s Kjótským protokolem –

⁽²⁾ GR TEN Roadmap 2006/TREN/029.

⁽³⁾ Viz UITP: *The role of public transport to reduce Green House Gas emissions and improve energy efficiency*, březen 2006 [pozn. překl. – není k dispozici v češtině].

a dosáhnout ještě lepších výsledků – pouze tehdy, budou-li prosazovat omezení dopravy a přechod od individuální automobilové dopravy k veřejným dopravním prostředkům.

2.6 V posledních letech byly sepsány nesčetné oficiální dokumenty a vědecké studie, z nichž většina měla stejný obsah: města musejí zůstat vhodná pro život, a proto nemůže a nesmí existovat žádné město „pro automobily“, přestože je důležitost automobilů v dnešní společnosti očividná. Nosným pilířem moderního plánování dopravy ve městech by měly být naopak veřejné dopravní prostředky a čistá individuální doprava (cyklistika nebo pěší provoz).

2.7 Dobře fungující evropský systém dopravy předpokládá atraktivní místní a regionální osobní dopravu šetrnou k životnímu prostředí. Ta přispívá k hospodářskému rozvoji a zaměstnanosti a snižuje objem dopravy. Díky nižší spotřebě energie, nižšímu rušení hlukem a sníženým emisím znečišťujících látek mimoto přispívá k regeneraci životního prostředí. Snižuje sociální vyloučení, neboť lidem dává možnost dostat se na pracoviště, do školy, na nákup, do lékařského zařízení a zařízení pro využívání volného času i bez automobilu, přičemž se zohledňuje skutečnost, že ženy, mládež, starší lidé, nezaměstnaní a osoby se zdravotním postižením jsou obzvláště závislí na veřejných dopravních prostředcích. Atraktivní osobní doprava šetrná k životnímu prostředí má v městských oblastech ... obzvláštní význam. Toto zjištění, které téměř před 10 lety konstatovala Komise ve svém sdělení o rozvoji občanských sítí ⁽⁴⁾, v podstatě vypovídá o všem, co lze politicky k tomuto tématu říci. EHSV toto sdělení tehdy podpořil, za výroky v něm uvedenými stojí ještě dnes a výslovně uznává velký význam místní veřejné osobní dopravy a druhů dopravy, které nezpůsobují emise.

2.8 Téměř nic se totiž nezměnilo. Naopak: v důsledku deseti-letí trvajících budování silnic a orientace na výrobu automobilů v mezikase vznikly ve městě i mimo něj četné územní a ekonomické struktury, které jsou co nejvíce přizpůsobeny automobilové dopravě popř. jsou na ni odkázány a lze je jen stěží měnit. Už jen kvůli těmto „zajetým“ strukturám, jejichž vytváření lze pozorovat i v nových členských státech, ale také kvůli skutečně neexistující politické vůli provést v dopravní politice strukturální změny ⁽⁵⁾, je zastavení či dokonce zvrácení negativních tendencí v rozvoji dopravy nadále velkou výzvou, která doposud nebyla vyřešena. Úspěšné zvrácení trendu v několika málo městech (např. Freiburg a Münster v Německu nebo Delft v Nizozemí) v důsledku jasné dopravní politiky „push and pull“ však ukazuje, že vývoj lze politicky ovlivnit a zvrátit.

2.9 Komise ve svých „občanských sítích“ ⁽⁶⁾ poukázala na to, že by chtěla určit priority pro rozvoj místní veřejné osobní dopravy a regionální osobní železniční dopravy a že se podle ní

⁽⁴⁾ KOM(1998) 431 ze dne 10. července 1998 [pozn. překl. – není k dispozici v češtině].

⁽⁵⁾ Mj. s poukazem na význam automobilového průmyslu pro celé hospodářství.

⁽⁶⁾ K tomu viz KOM(1998) 431 v konečném znění [pozn. překl. – není k dispozici v češtině].

přímo nabízí uplatnit strategii „push and pull“, která je zaměřena na vědomé vytlačení automobilů z městských aglomerací a na rozhodnou podporu místní veřejné osobní dopravy. Současný a stále ještě probíhající vývoj připouští pouze ten závěr, že Komise nebyla v plnění svého vlastního požadavku příliš úspěšná. Celkově se zdá, že v politice se kromě oznámení, výzkumných projektů a modelů ve skutečnosti nic jiného neuskutečnilo, čehož EHSV hluboce lituje.

3. Obecné připomínky

3.1 Současná situace ve veřejné dopravě ve státech rozšířené EU

3.1.1 Ve srovnání se západní Evropou si dnes mnoho zemí střední a východní Evropy stojí lépe, pokud jde o sociálně přijatelný vývoj dopravy šetrný k životnímu prostředí. Z historických a politických důvodů se rozvoj sektoru dopravy v těchto zemích utvářel jinak než v západní Evropě, veřejná doprava přepravovala po dlouhou dobu daleko více cestujících než automobily. To platilo nejen v dálkové, regionální, ale i v městské dopravě.

3.1.2 Přestože lze po pádu „železné opony“ zaznamenat extrémně silné tendence podobné vývoji v západní Evropě, řada environmentálních ukazatelů pro spotřebu plochy a dopravu dnes ukazuje, že ve srovnání se západní Evropou jsou na tom země střední a východní Evropy ještě stále lépe.

3.1.3 Trend v oblasti dopravy v zemích střední a východní Evropy však momentálně přesto vzbuzuje mimořádné obavy. Počet vlastníků automobilů neustále roste a negativní přelidnění a vytváření předměstí, které jsou pro veřejnou dopravu a zachování stávajících center měst nepříznivé, nabývají nebezpečných rozměrů. EHSV se domnívá, že orgány územní samosprávy, jednotlivé státy, Komise i Evropský parlament musí v tomto ohledu vynaložit velké úsilí, aby se i ve státech střední a východní Evropy bojovalo proti tomuto negativnímu vývoji.

3.1.4 Dopravní politika vlád zemí střední a východní Evropy je zaměřena především na stavbu nových rychlostních silnic a dálnic. V souvislosti s městskou dopravou je třeba konstatovat, že většina ústředních vlád často zcela ustoupila z kdysi centrálně organizované a státem provozované místní veřejné osobní dopravy a necítí nyní naprosto žádnou odpovědnost. Investiční pomoc, která v Německu existuje například v rámci zákona o financování městské dopravy, na jehož základě jsou orgány územní samosprávy podporovány při výstavbě a zvyšování atraktivity nabídky veřejné dopravy s pomocí prostředků ze spolkového rozpočtu, není v mnoha státech střední a východní Evropy k dispozici. EHSV považuje vytvoření takovýchto podpůrných systémů za účelné. Ve většině zemí střední a východní Evropy navíc ve srovnání s EU-15 existuje značná potřeba dosáhnout vývoj při orientaci na zákazníka, pohodlí, informace a marketing v oblasti veřejné dopravy, kterou je třeba řešit.

3.1.5 Při přidělování skrovných prostředků EU (například z Evropského fondu pro regionální rozvoj), které byly vyhrazeny pro místní veřejnou osobní dopravu, vyvstávají další problémy. Jednak jsou to často ústřední vlády, které stanovují „své“ priority a nahlašují je v Bruselu v rámci operačních programů, přičemž tyto priority se nemusí shodovat s prioritami obcí. Dále byla studijní skupina věrohodně ubezpečena, že postup podávání žádostí je u projektů místní veřejné osobní dopravy resp. regionální osobní železniční dopravy podstatně obtížnější a složitější než u investic do výstavby silnic. Mimo to dochází u poměrně malého počtu projektů místní veřejné osobní dopravy ke konkurenci mezi velkými projekty, jako je výstavba podzemních drah, a stavbou značně cenově výhodnějších systémů tramvají a autobusů.

3.1.6 EHSV zastává názor, že v případě sotva dostačujících veřejných financí se i ve veřejné dopravě dbá na nákladovou účinnost a že za vynaložené finanční prostředky musí být k dispozici co největší nabídka atraktivních možností přepravy s hustou sítí zastávek a linek a dosaženo dobré propojení městských a regionálních sítí. Tramvajové systémy však vyžadují – často při stejné účinnosti – pouze asi 10 % investičních nákladů vynakládaných na systémy podzemních drah a vyznačují se nižšími sekundárními náklady. Chyby z mnoha západoevropských měst, která například jako Nantes ve Francii zrušila vynikající systém tramvají a trolejbusů a nyní opětovně budují systémy tramvají za miliony eur, aby vyřešila své problémy s dopravou, by se v zemích střední a východní Evropy neměly opakovat.

3.1.7 Popsaný vývoj v zemích střední a východní Evropy se tedy více a více podobá tomu, který byl v EU-15 již před lety uznán za neudržitelný a nezodpovědný.

3.2 Vývoj městské dopravy v posledních desetiletích

3.2.1 V posledních desetiletích došlo k výrazným změnám, které ve městech znamenaly zostření hospodářské soutěže pro místní veřejnou osobní dopravu.

- Automobil již dávno není luxusním výrobkem, ale stal se všeobecně dostupným a stále pohodlnějším spotřebním zbožím. Podle EHSV je však třeba uvážit, že 40 % domácností v EU automobil nevlastní popř. vlastnit nechce.
- Kolem automobilů a všech s nimi spojených hospodářských sfér se vytvořila velmi vlivná lobby.
- Cestovat automobilem je mimořádně pohodlné: automobil je téměř vždy k dispozici, do cíle lze dojet přímo, bez „přestupování“, vliv počasí nehraje ve stále více klimatizovaných vozidlech téměř žádnou roli. Automobil tak oproti místní veřejné osobní dopravě nabízí mnoho výhod a pohodlí.

- K probíhajícímu nárůstu dopravy bezpochyby přispělo funkční oddělování městských oblastí: v jedné městské čtvrti (nebo dokonce okolní obci) se bydlí, na jiném místě pracuje, jinde se naopak nakupuje a ještě jinde se odpočívá. Stavba nákupních center na kraji města symbolizuje tento vývoj zřejmě nejlépe.
- Ve městech se dlouhou dobu značně investovalo, aby se uspokojily rostoucí nároky automobilů: rozšiřovaly se silnice, stavěla parkovací zařízení, zřizovaly technické systémy, aby bylo vůbec ještě možné zvládnout neustále rostoucí dopravu.
- Na druhé straně z mnoha velkých měst (např. Hamburku, západní části Berlína nebo Nantes) zmizely například tramvajové systémy, hodně metropolí zanedbávalo systémy místní veřejné osobní dopravy a dbalo i méně na potřeby cyklistů nebo chodců.
- Investice do místní veřejné osobní dopravy, ale také do infrastruktury pro cyklisty a chodce, byly ve většině měst příliš nízké, než aby vytvořily atraktivní alternativu k automobilu.
- Na mnohých místech neexistuje dostatečné propojení a dostatečná koordinace mezi systémy veřejné dopravy ve městech a systémy regionální dopravy a v mnohých velkoměstech rovněž chybí tangenciální spojení, takže cesta mezi předměstími a městskými čtvrtěmi vede před střed města a ve srovnání s použitím automobilu není časově zajímavá.

3.2.2 EHSV si přirozeně uvědomuje, že neexistuje žádný obecně platný vývoj, který by se týkal všech evropských měst stejně. Vývoj probíhal město od města a region od regionu různě. Existují a existovala totiž i města, která již v posledních letech, částečně desetiletích, velmi intenzivně dbala na podporování systémů místní veřejné osobní dopravy a cyklistického a pěšího provozu. Proto je nápadné, že například cyklistická infrastruktura v Bruselu je jiná než např. v Amsterdamu nebo Münsteru, a stejně tak odlišný je i podíl jízdních kol na celkové dopravě. Freiburg, Mylhúzy nebo nedávno Paříž zřídily vedle dalších měst nové tramvajové linky, a přiměly tak mnoho řidičů „přestoupit“.

3.2.3 Existuje i několik málo kladných příkladů z nových členských států, kde obce úspěšně překonaly „převrat“ a prosadily pozitivní trend v oblasti místní veřejné osobní dopravy. K těmto městům bezpochyby patří Krakov (Polsko) (7). Návštěva Krakova, kterou studijní skupina pověřená vypracováním tohoto stanoviska uskutečnila, je toho působivým důkazem. Nezávislým plánovačům dopravy a skupinám ochránců životního prostředí se tam podařilo přesvědčit městskou správu, aby v rámci (finančně velmi omezených) možností modernizovala a zlepšila místní veřejnou osobní dopravu.

(7) Provádění opatření zde Evropská komise podpořila programem Caravelle v rámci projektu Civitas.

Zachování, modernizace a dokonce částečná výstavba mimořádně husté sítě tramvají, nákup nových tramvajových vozů, modernizace autobusového parku i zastávek, začínající prosazování přednosti pro místní veřejnou osobní dopravu, vytváření zvláštních jízdních pruhů pro autobusy a tramvaje, ale i důsledná přestavba a částečně nové zaměření správy a provozu místní veřejné osobní dopravy ukázaly v mezidobě první úspěchy. Stupeň krytí nákladů dosahuje téměř 90 % a vysoko tak přesahuje obvykle dosahované hodnoty. Dokonce by bylo možné ho ještě zlepšit, pokud by místní dopravní podnik nevykazoval značné ztráty příjmů, jelikož ústřední vláda rozhodla o zvýhodněném jízdném pro určité skupiny cestujících (např. žáky, studenty, důchodce, osoby se zdravotním postižením atd.), ale příslušné ztráty příjmů nedorovnáva.

3.2.4 EHSV se samozřejmě nestaví proti odpovídajícímu zlevnění jízdného pro tyto skupiny cestujících, domnívá se však, že příslušné náklady nesmějí jít na vrub dopravních podniků.

3.2.5 Analýza kladného příkladu Krakova však přináší na světlo i problémy, se kterými musí obce i provozovatelé místní veřejné osobní dopravy bojovat: často chybějící povědomí v politice (a to bohužel na všech úrovních hierarchie), rozdílné společenské postavení dopravních prostředků (automobil = moderní, místní veřejná osobní doprava = staromódní, něco pro osoby s omezenými finančními zdroji, které si automobil nemohou dovolit), opomíjení následků rozvoje měst pro dopravu, nedostatečná koordinace mezi městskou dopravou a okolní dopravou.

3.2.6 V některých městech je tedy změna pohledu na věc alespoň z části jasně patrná, investuje se do „čistějších“ druhů dopravy, což EHSV vítá. Pro Výbor je však důležité, aby se zdůraznilo, že vzhledem k omezeným veřejným prostředkům a vzhledem k značným negativním následkům automobilové dopravy ve městech musí skončit doba, kdy byly současně podporovány všechny druhy dopravy. Důležitost automobilu, zcela ve smyslu téměř 10 let staré myšlenky „občanských sítí“, by měla ve městech ustoupit, a k tomu je zapotřebí nejen mohutného zvýšení atraktivity místní veřejné osobní dopravy a infrastruktury pro chodce a cyklisty, ale i záměrného „ztížení“ pro automobily samotné. Pro současné budování jak infrastruktury pro automobily, tak i místní veřejné osobní dopravy, totiž chybí nejen finance, ale i místo.

3.2.7 Jen s jasnou hierarchií a upřednostňováním místní veřejné osobní dopravy – i cyklistického a pěšího provozu – před infrastrukturou pro motorová vozidla lze zlepšit kvalitu bydlení, života a životního prostředí v metropolitních oblastech.

V plánovacím i politickém procesu, jakož i při financování, proto musí být zájmy místní veřejné osobní dopravy zohledněny ještě před rozhodnutím o územním plánu a před rozhodnutím o zpřístupnění jiných druhů dopravy.

3.2.8 Opatření, která musí obce přijmout, jsou tak rozmanitá, že smyslem a úkolem stanoviska EHSV není je zde všechna vyjmenovávat. Ke zvýšení atraktivity místní veřejné osobní dopravy nepatří jen po stránce kvality i kvantity hodnotná nabídka co se týče intervalů, rychlosti, čistoty a bezpečnosti, informací atd. Nezbytným předpokladem při plánování je dostupnost a přístupnost (obzvláště důležitá pro osoby se zdravotním postižením, matky s dětmi atd.), přičemž aspekt přístupnosti musí být vzhledem k vytvoření atraktivních možností přestupování na různé dopravní prostředky obzvláště zohledněn, aby byla nabídka plynulá přepravy z jednoho místa na místo jiné zajištěna pro všechny občany. Důležitou roli při volbě dopravního prostředku hraje rovněž cenově dostupné jízdné. Politicky odpovědným osobám by měly být ještě lépe než dosud poskytovány konkrétní praktické informace o tom, jak lze docílit odpovídajícího zvýšení kvality. Méně (zato dražších) možností parkování v centru měst, avšak více (a levnějších) nabídek parkování u konečných stanic kolejových systémů místní dopravy, zvláště pruhy pro tramvaje a autobusy, které jsou (musí být) z části přirozené na úkor nabídky parkování pro automobily, to jsou další opatření k dosažení adekvátního přechodu na jiný druh dopravy. (V souvislosti s nedostatkem parkovacích míst musí být při plánování v tomto směru i nadále zajištěn dostatečný počet zvláštních stání vyhrazených pro osoby s velmi omezenou mobilitou, které se mohou pohybovat pouze s pomocí speciálně upravených vozidel.) Londýn a Stockholm (po referendu!) začaly od řidičů vybírat užívací poplatky za jízdu do centra města (resp. za využívání určitých silnic) a jsou v tom velmi úspěšní. V Madridu a dalších evropských velkoměstech se to momentálně přezkoumává.

3.2.9 Například v Londýně se příjmy z mýtného investují převážně do systému městských autobusů. To samo o sobě vedlo k pozoruhodnému zlepšení veřejné dopravy a k jasnému snížení emisí skleníkových plynů (o 10 %), spotřeby energie (o 20 %) a emisí oxidů dusíku a jemných částic (o 16 %) ⁽⁸⁾.

3.2.10 Nehledě na uvedené pozitivní příklady a dostupnost osvědčených postupů, které byly zdokumentovány a podporovány mj. v rámci projektu EU Civitas, se však trend bohužel nepohybuje směrem ke skutečně „nové“ politice městské dopravy. A právě v zemích střední a východní Evropy se v současnosti opakují ty „chyby“, jejichž závažné důsledky lze dennodenně pozorovat v západoevropských městech.

3.2.11 Základním předpokladem pro jakoukoli urbanistickou plánovací a dopravní politiku by podle názoru EHSV mělo být nenechat dopravu vůbec „vzniknout“, a pokud ano, tak jen ve velmi malém měřítku. Druhou prioritou je uspokojovat resp. moci uspokojovat potřebu mobility pokud možno prostřednictvím ekologických dopravních prostředků, tedy místní osobní veřejnou dopravou, na kole popř. pěšky.

3.2.12 K tomu je zapotřebí sestavit velkou paletu plánovacích a organizačních opatření a učinit odpovídající investiční rozhodnutí. Mnoho příkladů z evropských měst ukazuje, že udržitelné plánování městské dopravy může fungovat a že zlepšuje životní podmínky ve městech, aniž by oslabilo hospodářství. Ukazuje však rovněž, že na mnoha místech dosud taková opatření nebyla přijata, což je zapříčiněno chybějícím know-how popř. jinými politickými prioritami.

3.2.13 EHSV doporučuje Komisi, Radě, ale také a především Výboru regionů, aby provedly průzkum, jaké jsou faktory úspěchu v těch městech, kde byl rozvoj v oblasti čisté městské dopravy příznivý, popř. v čem spočívá, že v mnoha jiných městech nadále dochází k negativnímu vývoji. EHSV si je jistý, že důvodem nejsou jen peníze, ale v prvé řadě politické uvědomění a rozhodnutí politických činitelů o otázkách dopravy a osídlení. Práce v této oblasti je přinejmenším stejně důležitá jako shromažďování a sdílení osvědčených postupů.

3.3 Otázky položené německým předsednictvím

3.3.1 Koordinace plánování struktur dopravy a osídlení (Jak lze sladit rozvoj osídlení a síť místní veřejné osobní dopravy?)

3.3.1.1 O tom se vůbec nemusí diskutovat: ve většině případů je při plánování třeba lepší koordinace. Je jasné, že struktury dopravy a osídlení se vzájemně podmiňují. To je již dlouho známá věc. Plány na využití plochy a územní plánování, které spadají do odpovědnosti obcí, jsou tedy jedním z hlavních určujících faktorů objemu a druhu budoucí dopravy. Lépe sladěné regionální a národní plánování by napříště mělo podporovat rozvoj osídlení, který bude více orientován na cíle omezení dopravy, a vyloučit přelidnění a zpřístupnění obchodních a průmyslových zón na periferiích na úkor center měst.

3.3.1.2 Zpřístupnění dopravy ve stávajících a nových osídlených a průmyslových oblastech např. prostřednictvím výkonných systémů místní veřejné osobní dopravy jednoznačně zlepšuje atraktivitu jejich umístění. Tu lze relativně snadno prokázat změnami v cenách půdy. Je ale také předpokladem toho, že nebude docházet k nadměrnému dalšímu znečišťování životního prostředí.

⁽⁸⁾ Viz UITP (FN2).

3.3.1.3 EHSV považuje za samozřejmé, že metropolitní oblasti, ale nejen ony, nýbrž i města, budou muset v budoucnosti ještě podstatně více než dosud dbát na tzv. „vnitřní rozvoj“, tedy že by se mělo v první řadě využívat místo uvnitř měst, než se začnou využívat nové plochy v okrajových oblastech resp. ve vnějších částech měst. Toto pojetí je v souladu s cíli stanovenými ve strategii EU pro ochranu půdy.

3.3.1.4 Dalšími předpoklady opětovného získání prostoru k životu ve městě jsou struktury osídlení s odpovídajícími obchodními a průmyslovými zónami, které se budou vyznačovat nízkou dopravou, větší hustotou a polyfunkčností, akceptace a rozvoj výrazně zpomalené automobilové dopravy uzpůsobené ostatním účastníkům silničního provozu. Za tímto účelem je třeba zklidnit provoz a vybudovat jednak „ulice na hrani“, kde budou mít chodci a cyklisté přednost před automobilovou dopravou, a jednak pěší zóny. Sociálně a kulturně zhodnocené městské čtvrti s decentralizovanou nabídkou obchodů a možnostmi trávení volného času jsou obzvláště úspěšné na dopravu.

3.3.2 Zajištění výkonné a atraktivní veřejné osobní dopravy pro účely odlehčení městských aglomerací od individuální dopravy (organizace trhu, financování, spokojenost zákazníků)

3.3.2.1 Odlehčení městských aglomerací od individuální dopravy bude možné jen tehdy, pokud bude k dispozici výkonná a atraktivní místní veřejná osobní doprava. „Atraktivní“ a „výkonná“ znamená, že nabídka musí být co do množství a kvality uspořádána tak, aby její využívání bylo co nejsnazší a nejpříjemnější.

3.3.2.2 Úkolem EHSV není vypočítávat v tomto stanovisku celou paletu nezbytných opatření v oblasti organizace trhu, financování a spokojenosti zákazníků. Jasně však je, že atraktivita dopravních prostředků se nehodnotí jen podle množství a kvality nabídky, ale také podle ceny. Internalizace externích nákladů v oblasti dopravy, která je často politicky vyhlašována, by jednoznačně pomohla zlepšit postavení místní veřejné osobní dopravy v hospodářské soutěži.

3.3.2.3 Zákazníci budou více využívat místní veřejnou osobní dopravu namísto automobilu jen tehdy, když bude existovat cenově výhodná nabídka. To znamená, když bude nabízena hodnotná nabídka za přiměřenou cenu. Toho lze dosáhnout jen tehdy, pokud nepřetržitě poroste účinnost místní veřejné osobní dopravy. Bude-li dosaženo optimálního stavu, bude možné zvýšit i stupeň krytí nákladů. Plné krytí nákladů investičních a provozních nákladů místní veřejné osobní dopravy z cen jízdného přesto nemůže být politickým cílem. Takto jednostranná podniková kalkulace totiž nezohledňuje internalizaci externích nákladů dopravy ve městech. EHSV proto považuje za nesmírně důležité, aby politika konečně odhalila pravdu o nákladech v dopravě, a k tomu bezpodmínečně patří

i internalizace externích nákladů. Internalizace externích nákladů v oblasti dopravy, která je často politicky vyhlašována, by jednoznačně pomohla zlepšit postavení místní veřejné osobní dopravy v hospodářské soutěži.

3.3.2.4 Státní nebo národní rozhodnutí o infrastruktuře (např. o dálnicích využívaných pro místní a regionální dopravu namísto místní veřejné osobní dopravy), daňový rámec (pevně stanovené sazby za vzdálenost, zdanění paliva, ekologická daň na financování veřejné dopravy atd.) a podpůrná politika EU (např. v rámci transevropských sítí) jsou důležitými faktory, které ovlivňují volbu dopravního prostředku, a tím i naději na vybudování financovatelné místní veřejné osobní dopravy orientované na zákazníka s vysokou hustotou sítě a časově kvalitními nabídkami.

3.3.2.5 K zajištění výkonné a atraktivní veřejné osobní dopravy a k odlehčení městských aglomerací od individuální dopravy a silniční nákladní dopravy (ne od žádoucího individuálního cyklistického a pěšího provozu) je zapotřebí integrovaného územního plánování a plánování dopravy, které zaznamená jednotlivé druhy a účely dopravy a zhodnotí regionální spojení se vzdálenými oblastmi. V souladu s odsouhlasenou hierarchií cílů a příslušnými odvozenými strategiemi pak musejí být v rámci politického a komunikačního procesu provedena nejrůznější opatření. V této souvislosti je důležité integrovat pravomoci v oblasti plánování i financování. Dalšími předpoklady opětovného získání prostoru k životu ve městě jsou struktury osídlení s odpovídajícími obchodními a průmyslovými zónami, které se budou vyznačovat nízkou dopravou, větší hustotou a polyfunkčností, akceptování a rozvoj pomalé dopravy.

3.3.2.6 Má-li být propojení individuální dopravy používané v okolních venkovských oblastech nebo dálkové individuální dopravy se sítěmi veřejné městské dopravy atraktivní a uskutečnitelné, měly by být (viz také odstavec 3.2.8) u vhodných periferních dopravních uzlů vytvořeny dostatečně vybavené, levné a pohodlné možnosti parkování („Park and Ride“).

3.3.2.7 Za řídicí opatření na omezení dopravy a přechod na jiný druh dopravy požaduje EHSV i postupnou harmonizaci zdanění paliva v EU na vysoké úrovni, aby místní veřejná osobní doprava měla jednotné podmínky hospodářské soutěže a disponovala finančními zdroji.

3.3.3 Podpora cyklistického a pěšího provozu

3.3.3.1 Měřeno podle počtu cest (ne délky) je každá třetí cesta uskutečněna výhradně pěšky nebo na kole, což zdůrazňuje velký význam cyklistického a pěšího provozu v evropských městech. Na druhé straně se stále ještě více než polovina všech cest pod 5 km uskutečňuje automobilem, přestože by na tuto vzdálenost bylo rychlejším dopravním prostředkem kolo.

Zlepšením dosažitelnosti zastávek místní veřejné osobní dopravy a možností odstavit kolo a vzít ho s sebou lze v městské dopravě urazit i delší vzdálenosti prostřednictvím kombinace čistých dopravních prostředků a změnit tak rozložení dopravy. (Otázkou, jak lze na evropské úrovni podporovat zvláště přeshraniční cyklistický provoz, se zabývá průzkumné stanovisko o podpoře přeshraničního cyklistického provozu, TEN/277, R/CESE 148/2007).

3.3.3.2 Jako veřejný dopravní prostředek nabízí „citybike“ možnost překonávat vzdálenosti v rámci celého města na kole. Citybike si lze vypůjčit na veřejných stanicích těchto kol ve městě a odevzdat ho na kterékoli libovolné stanici. K zapůjčení kola stačí pouze přihlášení, např. prostřednictvím kreditní karty. Poplatek za použití musí být cenově výhodný.

3.3.3.3 Cyklistika a chůze jsou nejen maximálně ekologické, ale navíc i zdravé. V naší společnosti, kde nedostatek pohybu způsobuje vysoké náklady na zdravotnictví, by i ze zdravotních důvodů mělo být velmi žádoucí podporovat podíl cyklistického a pěšího provozu v dopravě.

3.3.3.4 Je pochopitelné, že je k tomu nezbytná odpovídající kvalitní infrastruktura. V případě kola k tomu patří nejen cyklistické stezky ve městech, nýbrž i zajištěné možnosti odstavení kol a další nabídky v oblasti služeb (např. možnost vzít kolo do prostředků místní veřejné osobní dopravy a do vlaku). Nizozemsko je v evropském měřítku nejlepším příkladem toho, jak je třeba rozvíjet cyklistickou infrastrukturu. Otázkou tedy proto není to, co by měly obce dělat, nýbrž proč dosud nevyužívají a neuskutečňují poměrně cenově výhodné možnosti zvyšování atraktivity cyklistického a pěšího provozu.

3.3.3.5 Právě v městských aglomeracích, kde se musí zlepšit kvalita bydlení a pobytu a kde měly být dávno provedeny směrnice EU o kvalitě ovzduší a o okolním hluku, má podpora cyklistického a pěšího provozu obzvláštní význam. Ze srovnání hodnot rozložení dopravy v evropských velkoměstech a městských aglomeracích je zřejmé, že pro vysoký podíl těchto druhů dopravy na každodenních cestách a pro doplňková podpůrná opatření a opatření na zvýšení image existují rozhodující faktory: podíl oblastí s klidnou dopravou a bez automobilů, hustá síť, přednost na křižovatkách a na semaforech, šíře chodníku, značení, zastávky a odpočívadla, zařízení pro odstavení kol, kampaně pro veřejnost (akce „pěšky do školy“, „do práce na kole“, dny bez aut, možnost vzít kolo do prostředku místní veřejné osobní dopravy). Stejně tak účelná by byla funkce zplnomocněnce jakožto orgánu pro cyklistický a pěší provoz.

3.3.4 Využití moderních informačních, komunikačních a řídicích technik

3.3.4.1 Dopravní telematika může přispět k přechodu na místní veřejnou osobní dopravu a k lepšímu využívání stávajících kapacit. Tím by bylo možné zvýšit bezpečnost v dopravě a snížit znečišťování životního prostředí. Znečišťování a přechod na jiný druh dopravy však zatím nejsou prioritami rozvoje a využívání dopravní telematiky. EHSV s obavami sleduje, že investice do výzkumu a vývoje v řádech milionů eur i podpory v této oblasti vedly spíše k „plynulosti“ automobilové dopravy a tedy k žádnému odlehčení pro životní prostředí. Stejně tak nevedlo zvýšení kapacit při stejnoměrném silničním provozu k tomu, aby nebyly budovány a rozvíjeny sítě silnic. Přesměrování automobilové dopravy při dopravních zácpách na místní veřejnou osobní dopravu nepřispívá ke stejnoměrnému vytížení systémů veřejné dopravy, a je proto z pohledu místní veřejné osobní dopravy spíše kontraproduktivní.

3.3.4.2 EHSV se vyslovuje pro přednostní využívání dopravní telematiky v oblasti místní veřejné osobní dopravy za účelem získání obsažných dopravních informací a informování cestujících. Stejně tak spatřuje možnosti jejího využití v oblasti řízení vozového parku a městské logistiky (vyloučení nevytížených jízd, spojování jízd). Rovněž by se v rámci integrovaného dopravního plánování mělo využívat zvyšování účinnosti prostřednictvím telematických systémů k zamezení výstavby či nového budování stávajících infrastruktur. Celkově má nasazení telematiky v oblasti dopravy smysl jen tehdy, pokud se tím skutečně dosáhne snížení počtu jízd osobních automobilů a motorových vozidel.

3.3.5 Snížení znečištění městského prostředí

3.3.5.1 Pouze navrženými opatřeními na jasné upřednostňování ekologických spojení mezi cyklistikou, chůzí a využitím místní veřejné osobní dopravy lze prostřednictvím plynulé a klidné automobilové dopravy snížit znečišťování městského prostředí jako např. jemné částice, hluk, spotřebu plochy a provést příslušné směrnice EU o zdravotní prevenci a zvýšení atraktivity měst. Technická opatření jako výfukové filtry atd. nemohou sama o sobě snížit znečištění městského prostředí, i když jsou často důležitá a účelná. Obce se neobejdou bez strukturálních změn v dopravní politice.

4. Požadavky

Místní veřejnou osobní dopravu lze smysluplně rozvíjet jen tehdy, když bude v rámci společné akce Evropské komise, členských států a místních orgánů rozvíjena aktivní politika pro jednotlivé druhy veřejné dopravy, k čemuž patří i zpochybnění dominantního postavení automobilu.

Požadavky na úrovni EU

4.1 Komise je vyzývána, aby nově upravila přidělování finančních prostředků pro opatření v oblasti regionálního rozvoje. EHSV navrhuje, aby i v případě Evropského fondu pro regionální rozvoj, podobně jako u Fondu soudržnosti, byl určitý vysoký podíl investic určených na dopravní projekty vyhrazen pro investice do projektů veřejné dopravy.

4.2 Dokud se náklady vzniklé v individuální automobilové dopravě neodrazí v poplatcích za používání silnic a v jiném finančním zatížení, nelze odůvodnit veškeré zisky z nákladů vynaložených na úseky cesty uskutečněné po železnici.

4.3 Internalizace externích nákladů v oblasti dopravy, jakož i řízení volby dopravního prostředku v závislosti na cenách (daň z motorových vozidel, daň z pohonných hmot, poplatky za parkování, poplatky za používání silnic), jsou nezbytnými rámcovými podmínkami pro zastavení sestupného trendu veřejné dopravy a pro dosažení změny trendu směrem k rozšíření nabídky, propojení, dosažení vyšší poptávky a stupně krytí nákladů ve veřejné dopravě. EHSV se několikrát vyslovil pro internalizaci externích nákladů a Komise několikrát učinila příslušná předsevzetí. Nic se však nestalo. Komise je vyzývána, aby mj. u příležitosti plánovaného předložení zelené knihy o městské dopravě konečně učinila příslušná prohlášení a neprodleně začala s prováděním.

4.4 EHSV žádá Komisi, aby podobně jako u programu Marco Polo vypracovala konkrétní podpůrný program EU pro přechod od individuální automobilové dopravy k veřejné dopravě, z něhož by mohly být financovány i pilotní projekty perspektivní místní a regionální veřejné osobní dopravy zejména ve státech střední a východní Evropy. Tyto pilotní projekty by na trasách s dosud nevyužitým značným potenciálem cestujících měly zahrnovat modernizaci infrastruktury (včetně účelných opatření na novou výstavbu), modernizaci vozidel, zavedení atraktivního jízdního řádu a optimální propojení s ostatní místní a regionální veřejnou osobní dopravou. Modelové iniciativy by měly být podporovány i ve městech.

4.5 Účelný by byl rovněž konkrétní podpůrný program EU v oblasti mobility a rozvoje měst resp. regionálního plánování. Zde by bylo možné podpořit modelové projekty, které nevedou k bezplánovitému přelidňování, nýbrž podporují stávající jádra sídelních útvarů a odstupňovaný systém center, definují osy sídelních útvarů, které pak lze prostřednictvím atraktivní regionální osobní železniční dopravy popř. místní veřejné osobní dopravy skutečně zpřístupnit.

4.6 Pro zlepšení základny statistických údajů EHSV dále doporučuje zavést povinnost podávání informací o vybraných

parametrech veřejné dopravy v jednotlivých zemích a systematického šíření příkladů osvědčených postupů ve veřejné dopravě. Dobrou základnu nabízí Evropská informační služba pro místní dopravu a její internetový portál Eltis (www.eltis.org), což je iniciativa Komise. Příklady k jednotlivým opatřením, které tam jsou uvedené, by měly být systematicky doplňovány, zejména vzhledem k příkladům z nových členských států a kandidátských zemí.

4.7 Evropská komise a Rada by měly zvážit, zda mají mít orgány územní samosprávy povinnost vypracovávat plány udržitelné městské dopravy se závazným cílem přechodu k čistým dopravním prostředkům (místní veřejná osobní doprava, cyklistický a pěší provoz). Ty by měly splňovat evropské minimální požadavky, jež musí být teprve určeny. Pokud tyto plány nevypracují, měla by jim být odeprána finanční podpora z fondů Společenství.

Požadavky na členské státy

4.8 EHSV žádá nové členské státy, aby přijaly odpovědnost za regionální osobní železniční dopravu a místní veřejnou osobní dopravu a podporovaly ji např. na základě zákona o financování městské dopravy. Členské státy nesmějí nechat obce finančně ani organizačně na holičkách.

4.9 Nemůže docházet k tomu, aby podniky nesly finanční zátěž vyplývající ze zcela účelných rozhodnutí sociální politiky (jako zvýhodněné jízdné pro sociálně hůře postavené skupiny obyvatelstva). EHSV v tom vidí naprosto nezodpovědné chování vlád vůči místní veřejné osobní dopravě.

4.10 Členské státy by měly cítit povinnost hradit sociální služby, které vyžadují od poskytovatelů dopravních služeb (např. zvýhodněné jízdné pro žáky, důchodce, osoby se zdravotním postižením atd.).

4.11 Členské státy by měly uspořádat internalizaci externích nákladů individuální automobilové dopravy, aby byla s pomocí získaných peněz značně rozšířena nabídka dopravy a uspíšen přechod na jiný druh dopravy.

4.12 Členské státy by se měly v případě potřeby společně s Evropskou komisí snažit o co největší rozšíření povědomí o příkladech osvědčených postupů pro pozitivní rozvoj místní veřejné osobní dopravy. Místní veřejné osobní dopravě se sice také nedostává peněz, ale nejenom jich: bez uvědomění a bez nových nápadů, bez „benchmarkingu“ často nelze dosáhnout ničeho ani s dostatkem peněz.

Požadavky na obce

4.13 K zajištění výkonné a atraktivní veřejné osobní dopravy a k odlehčení městských aglomerací od individuální dopravy a silniční nákladní dopravy je zapotřebí integrovaného územního plánování a plánování dopravy, které je jednak zaměřené na omezení dopravy a jednak sází na druhy dopravy šetrné k životnímu prostředí. Pro to je nejprve třeba zaznamenat jednotlivé druhy a účely dopravy a zhodnotit regionální spojení se vzdálenými oblastmi.

4.14 V souladu s odsouhlasenou hierarchií cílů a příslušnými odvozenými strategiemi pak obce v rámci politického a komunikačního procesu musejí provést nejrůznější opatření.

4.15 Orgány územní samosprávy by si měly vytyčit jasné cíle, jak a o kolik chtějí zvýšit podíl místní veřejné osobní

dopravy a „ekologického spojení“ cyklistiky a pěší chůze, a snížit tak absolutní podíl individuální automobilové dopravy. V této souvislosti je důležité integrovat pravomoci v oblasti plánování i financování.

4.16 Prozíravé plánování veřejné dopravy jakožto část komunálních služeb obecného zájmu musí zohledňovat i politiku vytváření půdních rezerv např. pro trasy a stanice veřejné dopravy.

4.17 Pro úspěch systémů veřejné dopravy je velmi důležité, aby se občané i sdružení účastníků podíleli na procesu plánování. EHSV proto orgánům územní samosprávy doporučuje rozsáhle zapojit občany do budování svých systémů místní veřejné dopravy.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Podpora přeshraniční cyklistické dopravy

(2007/C 168/18)

V rámci německého předsednictví Rady Evropské unie požádalo německé ministerstvo dopravy dopisem ze dne 7. listopadu 2006 Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, o vypracování stanoviska k tématu *Podpora přeshraniční cyklistické dopravy*.

Dne 21. listopadu 2006 Evropský hospodářský a sociální výboru pověřil specializovanou sekci Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost přípravou prací na tomto tématu.

Vzhledem k naléhavosti prací stanovil Evropský hospodářský a sociální výbor hlavním zpravodajem pana Simonse na 435. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. dubna 2007 (jednání dne 25. dubna 2007), a přijal následující stanovisko 128 hlasy pro, 2 hlasy byly proti a 8 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry

1.1 Neexistuje (dosud) žádná evropská politika používání jízdních kol. Komise však podporuje prostřednictvím grantů výzkum, vývoj a provádění projektů v rámci politiky udržitelné mobility a energetické spotřeby.

1.2 EHSV obecně navrhuje, aby se oblast cyklistiky integrovala do dopravní a infrastrukturní politiky, zvláště aby jí byla věnována veškerá pozornost, kterou si zaslouží, v budoucí zelené knize o městské dopravě.

1.3 Oddělením pro přepravu kol by zejména měl být povinně vybaven každý vlak v Evropě, tedy i mezinárodní rychlostní spoje.

1.4 Bylo by vhodné definovat *minimální* kvalitativní požadavky, kterým by musela vyhovovat každá infrastruktura budovaná s využitím evropských subvencí.

1.5 EHSV rovněž doporučuje plánovat prostředky z evropských rozpočtů na subvence na tvorbu a údržbu cyklistických infrastruktur. Ve městech a zemích Evropy se již v praxi projevila vhodnost této infrastruktury.

1.6 Evropská komise musí (nyní i v budoucnosti) finančně podporovat výměnu znalostí a osvědčených postupů a informativní kampaně o cyklistice; musí zavést povinné začlenění politiky jízdních kol (např. intermodality cyklistické a veřejné dopravy) do všech dopravních projektů, na které přispívá.

1.7 Je třeba prosazovat, a to i na evropské úrovni, vypracování a zavádění odpovídajících bezpečnostních předpisů, jak pro cyklisty a jejich dopravní prostředky, tak pro cyklistickou infrastrukturu a ostatní provoz.

1.8 Politika používání jízdních kol musí být také brána v úvahu v rámci dalšího rozvoje evropských politik v oblasti územního plánování (zejména urbanismu), životního prostředí, hospodářství, zdraví, odborné přípravy a vzdělávání.

1.9 Evropská komise by měla řádně organizovat sběr a sledování dat o cyklistice v Evropě a podporovat harmonizaci analytických metod.

1.10 Evropská komise musí pokračovat v subvencích tvorby cyklistických cest v rámci projektu EuroVelo, aby byla zprovozněna úplná síť cyklistických cest, tedy transevropská dopravní síť tohoto druhu dopravy.

1.11 Bylo by žádoucí, kdyby nějaká evropská organizace, subvencovaná Evropskou komisí, zajišťovala řízení a správu sítě EuroVelo a různých projektů cyklistických cest dovedených ke zdárnému dokončení, aby centrálním způsobem pečovala o trvalou údržbu infrastruktury a informování cyklistů.

2. Úvod

2.1 Německé ministerstvo dopravy v rámci německého předsednictví Rady Evropské unie požádalo EHSV o vypracování průzkumného stanoviska k cyklistické přeshraniční dopravě. Německé ministerstvo dopravy klade tři otázky.

2.2 Průzkumné stanovisko prozkoumá nejdříve současnou situaci politiky EU v oblasti cyklistiky (otázka 3) s důrazem na používání jízdního kola jako dopravního prostředku v každodenním životě. Dále se bude zabývat možnostmi zlepšení cyklistické přeshraniční infrastruktury (otázka 2) a evropskou spoluprací pro konkrétní rozvoj sítě cyklistických cest (otázka 1). Pokud se týče posledních dvou otázek, zaujímá zde ústřední postavení cykloturistika.

3. Politika Evropské unie v oblasti cyklistiky – současná situace

3.1 V Evropské unii nebyla dosud v podstatě založena politika používání jízdních kol jako téma samo o sobě. V minulosti byla cyklistika řešena na evropské úrovni především v rámci tématu životního prostředí, pod tlakem přicházejícím hlavně ze strany ekologického hnutí, které vzhledem k obtížím spojeným

s rostoucím automobilovým provozem volalo po lepší politice používání jízdních kol. Evropská komisařka pro životní prostředí Ritt Bjerregaard tedy ve dvanáctibodovém programu ⁽¹⁾ vyzvala místní samosprávy k uskutečňování politiky příznivé pro používání jízdních kol.

3.2 Bílá kniha o dopravě z roku 2001 a její průběžné vyhodnocení v roce 2006 se soustředilo na jiné způsoby dopravy. Evropský parlament nicméně ve své reakci na bílou knihu ⁽²⁾ vyzval Evropskou komisi k vyšším investicím do zpřístupnění veřejné dopravy cyklistům.

3.3 Současný komisař pověřený dopravou Jacques Barrot zdůraznil ve svém vystoupení na konferenci Euro-Velo-City v Dublinu roku 2005, že Evropská komise i při respektování zásady subsidiarity má svou úlohu v prosazování jízdního kola v Evropě. Jízdní kolo může významně přispět k uskutečnění cíle nové rovnováhy druhů dopravy. Komisař soudí, že přísluší Komisi, aby vypracovala programy subvencí, zvýšila bezpečnost silničního provozu, informovala rozhodující subjekty a podporovala spolupráci.

3.4 Evropská komise v rámci programu výzkumu a vývoje podporuje iniciativu CIVITAS (City VITAlity Sustainability). Ke dnešnímu dni zavedlo 36 měst ze 17 zemí opatření zaměřená na zlepšení udržitelnosti městského dopravního systému. Jednou z osmi kategorií integrovaných řešení je prosazování životního stylu méně využívajícího vozidla a více např. jízdní kola ⁽³⁾. V rámci programu inteligentní energie v Evropě subvencuje Evropská komise projekty STEER, zaměřené na podporu udržitelné spotřeby energie v provozu a dopravě. Dva z těchto projektů se týkají výměny znalostí v oblasti politiky užívání jízdních kol ⁽⁴⁾.

3.5 V Zelené knize *Prosazování zdravé stravy a fyzické aktivity: evropský rozměr prevence nadváhy, obezity a chronických chorob* ⁽⁵⁾ se Evropská komise táže, jakým způsobem mohou veřejné politiky přispět k tomu, aby byla fyzická aktivita zařazena do každodenní činnosti. Další otázka se vztahuje k nutným opatřením – například v územním plánování obytných čtvrtí – pro vytváření prostředí příznivého pro fyzickou aktivitu.

3.6 „Cyklistický svět“ už na tyto otázky poskytl mnohé odpovědi. Odborníci čím dál více spojují jízdní kolo s tématem zdraví, a to nejen z toho důvodu, že jízdní kolo může přispět ke každodenní fyzické aktivitě v rámci zdravého životního stylu.

⁽¹⁾ Evropská komise, GR XI: „Města otevřená cyklistům, města budoucnosti“, Lucemburk, 1999.

⁽²⁾ Usnesení z 12. února 2003 – Výbor Evropského parlamentu pro regionální politiku, dopravu a turistiku, zpravodaj Juan de Dios Izquierdo Collado, 9. prosince 2002, zpráva k Bílé knize Komise Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout, FINAL A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+V0//FR&language=FR>

⁽³⁾ Viz www.civitas-initiative.org

⁽⁴⁾ Viz [www. http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy).

⁽⁵⁾ KOM(2005) 637 v konečném znění.

V oblasti politiky životního prostředí může používání jízdních kol na jedné straně přispět ke snížení koncentrace jemných částic v městských oblastech, na druhé straně je jejich užívání zpochybňováno pro špatnou kvalitu ovzduší v městských aglomeracích.

3.7 S rozvojem stále vyšších stupňů integrovaného řízení mobility se věnuje čím dál více pozornosti výhodám, které má užívání jízdních kol při řešení plynulosti provozu. Zdá se, že kromě každodenního dojíždění do zaměstnání se na snižování plynulosti silničního provozu podílí citelně i zájmová doprava za společenskými a rekreačními činnostmi. Dalším důležitým faktorem je zvyšování měřítka (například slučování nemocnic, velké plochy na periferiích měst) a prodlužování vzdáleností, které z toho vyplývá. Je zde tedy nebezpečí, že jízdní kolo se bude jevit jako méně přitažlivý prostředek.

3.8 Častým problémem je to, že při zřizování nebo rozšiřování infrastruktur pozemní dopravy dochází k přerušení existujících nebo plánovaných cyklistických cest, což pro cyklisty vytváří nepřekonatelné nebo nepříjemné překážky; tyto velké dopravní infrastruktury tedy cyklisty jezdící „pro zábavu“ uzavírají v jejich čtvrti nebo městě. Bylo by vhodné vzít toto hledisko v úvahu a hledat řešení při vytváření nových infrastruktur, hlavně silničních a železničních. Pokud se to jeví jako technicky proveditelné, měla by se při každém vytváření nových infrastruktur rovněž plánovat cyklistická cesta.

3.9 V této souvislosti je na místě poznamenat, že by se měly pro cyklistickou infrastrukturu budovanou s evropskými subvencemi používat nástroje, jako jsou minimální kvalitativní standardy. Města přistupují k podnětným krokům, aby z městských center vytvořila příjemná místa k životu, budují tedy dobrou cyklistickou infrastrukturu, pohodlnou a bezpečnou, zahrnující především cyklostezky a parkoviště pro jízdní kola ve středu města.

3.10 V Evropě se z hlediska cyklistiky považuje za nejpokročilejší Nizozemsko, které tedy musí být příkladem. Nizozemsko vděčí za svou pověst nejen skutečnosti, že má v Evropě nejvyšší cyklistickou mobilitu, ale také „generálnímu plánu pro jízdní kola“ (*Masterplan Fiets*, 1990-1997). Další evropské země následovaly nizozemského příkladu a došly k přesvědčení, že dobrá politika v oblasti cyklistiky vyžaduje pozornost a nasazení (zejména finanční) státních orgánů.

3.11 Nizozemský *Masterplan Fiets* přistupující k tématu z hlediska uskutečněných cest, zřetelně ukázal, že dobrá politika v oblasti cyklistiky se neomezuje jen na dobré cyklostezky (pohodlné, rychlé a bezpečné), ale musí také dbát na to, aby cyklista mohl nechávat své kolo na bezpečném a účelném místě, blízko svého bydliště, na nádraží, blízko dopravních uzlů veřejné dopravy a zastávek autobusu i v cíli své cesty.

3.12 Evropská konference ministrů dopravy (ECMT) si vyžádala před několika roky zprávu o dopravních politikách svých

členských států ⁽⁶⁾. Z této zprávy vyplývá, že není mnoho členských států, které by neměly politiku pro oblast cyklistiky ⁽⁷⁾. Rozsah, status a dopad těchto národních politik se v jednotlivých zemích samozřejmě různí. ECMT uvádí, že jízdní kolo je použito průměrně v 5 % uskutečněných cest v Evropě. Země jako Dánsko (18 %) a Nizozemsko (27 %) však ukazují, že tento podíl je možné zvýšit ⁽⁸⁾.

3.13 Tyto rozdíly na národní úrovni i další na úrovni místní ukazují, že používání jízdních kol je možné politikou správních orgánů ovlivnit. Potenciál růstu spočívá především v upřednostnění jízdního kola před osobním vozidlem při cestách od pěti do osmi kilometrů. Osobní vozidlo se v Evropě v současnosti používá pro více než 50 % těchto cest na krátké vzdálenosti. Dokonce i pro vzdálenosti menší než dva kilometry se dosud osobní vozidlo používá ve 30 % případů ⁽⁹⁾.

3.14 Politika v oblasti cyklistiky se zaměřuje především na to, aby uživatelé místo osobního vozidla používali kolo na tyto krátké vzdálenosti, ale obrací v poslední době pozornost také k delším vzdálenostem. Zvažují se velmi rychlé a přímé cyklistické cesty ve velkých aglomeracích.

3.15 Potenciál růstu používání jízdního kola na krátké vzdálenosti představuje základ pro výpočet přínosu, který může mít správná politika v oblasti cyklistiky v boji proti změně klimatu. V Nizozemsku tak podle nedávných propočtů tvoří podíl krátkých cest vozidlem (do 7,5 km) na celkových emisích z automobilového provozu přibližně 6 % ⁽¹⁰⁾.

3.16 Jízdní kolo, ať zakoupené, zapůjčené nebo pronajaté, může přispět k vyššímu využívání veřejné dopravy. Jízdní kolo totiž umožňuje rozšířit okruh kolem nádraží nebo zastávky autobusu, ve kterém je veřejná doprava pro cestujícího dosažitelná z místa bydliště v několika minutách bez použití vozidla.

3.17 Rozdíly mezi jednotlivými evropskými státy, které je možné pozorovat v podílu využití jízdních kol na celkovém počtu cest, není možné vysvětlit pouze podmínkami čistě sociálními, zeměpisnými, podnebními nebo kulturními, přestože všechny tyto vlivy hrají svou úlohu ⁽¹¹⁾. Zdá se, že v zemích, kde se jízdní kola hodně využívají, je významným faktorem činnost sdružení působících ve prospěch správné politiky v oblasti cyklistiky. Tato sdružení často stojí u počátku národních strategií.

⁽⁶⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling (Implementing sustainable urban travel policies: moving ahead, OECD Publications Service, 2004.

⁽⁷⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling, s. 43.

⁽⁸⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling, s. 20.

⁽⁹⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling, s. 24.

⁽¹⁰⁾ Viz <http://www.fietzersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>.

⁽¹¹⁾ Podle studie provedené v posledních letech v Nizozemsku používají přistěhovalci například z Maroka (i náležející již ke druhé generaci) jízdní kola v průměru citelně méně než původní Nizozemci. Viz *Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht*, publikace Fietsberaad, č. 11a, listopad 2006 – <http://www.fietsberaad.nl>

3.18 Monitorování a hodnocení politik v oblasti cyklistiky na evropské úrovni je bohužel omezeno nedostatkem použitelného a dostupného statistického materiálu. Nejen uvedená sdružení, ale i ECMT se vyslovuje ve prospěch lepšího sběru dat o politikách v oblasti cyklistiky a o používání jízdních kol⁽¹²⁾ (poznámka č. 9). Rozhodnutí nezahrnovat nadále významné statistiky o používání jízdních kol do publikace *Statistical pocket-book – EU Energy and transport in Figures* se nesetkalo s porozuměním.

3.19 Zatímco používání navigačních systémů GPS ve vozidlech se stalo běžné, je obtížnější vyvinout navigační systémy zahrnující trasu pro jízdu na kole, protože základní digitální kartografický materiál nepokrývá cyklistické cesty, které je tedy ještě nutné digitálně zaznamenat. V cyklistických zemích v této oblasti došlo k významnému pohybu a např. systémy pro plánování cyklistických jízd jsou k dispozici na internetu⁽¹³⁾.

3.20 Obrat evropského průmyslu jízdních kol a náhradních dílů se odhaduje na 8,5 miliardy eur; přímo nebo nepřímo zaměstnává zhruba 130 000 pracovníků. Dále je třeba připočítat 25 000 obchodů a prodejců i jejich personál⁽¹⁴⁾ a špičkový technologický výzkum. Roste hospodářský význam cykloturistiky, především v hospodářsky slabších regionech, kde z ní mají prospěch malé podniky podél dálkových cyklistických tras⁽¹⁵⁾.

3.21 Neexistuje zatím žádná evropská politika ve prospěch používání jízdních kol. Evropská komise oznámila, že právě připravovaná Zelená kniha o městské dopravě bude pojednávat i o cyklistice. Jedná se tedy o vynikající příležitost k nápravě tohoto nedostatku a k zahrnutí tématiky jízdního kola do ostatních politických oblastí tím, že ji vezme v úvahu zelená kniha jako významný způsob městské dopravy.

3.22 Průzkumné stanovisko *Doprava ve městech a metropolitních oblastech*, TEN/276, CESE 273/2007, kromě podpory cestování na kole a pěšky (odstavec 3.3.3) pojednává i o koordinaci plánování infrastruktury dopravní a obytné (odstavec 3.3.1). Je třeba konkretizovat integraci politiky užívání jízdního kola do politiky bydlení.

4. Zlepšení infrastruktury pro přeshraniční cyklistiku

4.1 V přeshraničním cyklistickém provozu v Evropě se objevují problémy především při převozu jízdního kola do zahraničí

⁽¹²⁾ ECMT, National Policies to Promote Cycling, s. 24.

⁽¹³⁾ Viz např. www.radrouenplaner.nrw.de a <http://www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner>.

⁽¹⁴⁾ Odhady za rok 2003, COLIBI (styčný výbor evropských výrobců jízdních kol) a COLIPED (styčný výbor evropských výrobců dílů a příslušenství pro jednostopá vozidla).

⁽¹⁵⁾ Zdroj: Les Lumsdon, vystoupení na závěrečné konferenci North Sea Cycle Route 9. listopadu 2006 o turistice, hospodářském rozvoji a evropských subvencích; viz <http://www.northsea-cycle.com> a http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes_and_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc

mezinárodními rychlostními vlaky. Tyto vlaky jsou z hlediska cykloturistiky významnou infrastrukturou. Ve většině případů však v současnosti v Evropě není možné v těchto vlacích kolo přepravovat.

4.2 Zatímco cykloturistika roste a je předmětem cílené podpory ze strany Evropské komise a národních a regionálních orgánů jako forma udržitelného turistického ruchu nezanedbatelně významného zejména pro hospodářsky slabší regiony, nemohou zájemci o tuto turistiku využívat vlak jako dopravní prostředek do zahraničí, do oblastí pobytu nebo počátečního místa dovolené na kole. Zatímco přeprava jízdních kol turistů nečiní žádné zjevné problémy leteckým společnostem a je celkem snadné cestovat s kolem na trajektech (přestože cyklistické cesty a značení pro cyklisty na přístavních výjezdech a vjezdech není vždy vyhovující), odmítají železniční dopravci v rychlostních vlacích přepravovat kola.

4.3 Řešení tohoto problému přeshraniční cyklistiky se však rýsuje, protože Evropský parlament v textu přijatém velkou většinou v lednu 2007⁽¹⁶⁾ žádá, aby všechny vlaky v Evropě byly vybaveny víceúčelovým prostorem vhodným pro přepravu např. invalidních vozíků, lyží a jízdních kol. Bylo by vhodné, aby oddělením pro přepravu kol byl povinně vybaven každý vlak v Evropě, tedy i mezinárodní rychlostní spoje.

4.4 Bezpečnost cyklistů v silničním provozu se v jednotlivých evropských zemích značně liší. Je tomu především v důsledku absence specifické cyklistické infrastruktury v některých zemích, kde musejí cyklisté používat stejný jízdní pruh jako auta a kamiony jedoucí rychlostí padesáti nebo osmdesáti kilometrů za hodinu, někdy i vyšší. To odráží místní obyvatelstvo od používání jízdních kol; je třeba prosazovat, a to i na evropské úrovni, vypracování a zavádění odpovídajících bezpečnostních předpisů, jak pro cyklisty a jejich dopravní prostředky, tak pro cyklistickou infrastrukturu a ostatní provoz.

4.5 Liší se i kvalita existující infrastruktury. Cyklisté na jízdních kolech se neradi vydávají do těchto zemí, které považují za nebezpečné, protože jsou zvyklí na bezpečné infrastruktury ve vlasti. Bylo by vhodné definovat *minimální* standardy kvality (například pokud se týká šířky cyklostezek i pro zvláštní šlapací vozidla⁽¹⁷⁾ nebo označení), kterým by musely vyhovovat infrastruktury budované s využitím evropských subvencí, a plánovat rozpočtové zdroje pro budování cyklistické infrastruktury již prověřené v praxi v evropských městech a zemích.

4.6 Přestože se významné rozdíly mezi jednotlivými evropskými státy a městy, které je možné pozorovat v podílu využití jízdních kol na celkovém počtu cest, vysvětlují hlavně sociální, zeměpisnými, podnebními a kulturními rozdíly, je využívání nebo nevyužívání jízdních kol určeno především dopravní politikou. Proto je nanejvýš důležitá výměna znalostí, osvědčených postupů a informačních aktivit v oblasti používání jízdních

⁽¹⁶⁾ Viz <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0005+0+DOC+XML+V0//CS>

⁽¹⁷⁾ Například tandemy, užitkové trojkolky, aerodynamické bicykly pro jízdu vleže a kryté trojkolky.

kol. Evropská komise by měla (nyní i v budoucnosti) finančně podporovat výměnu znalostí a osvědčených postupů a informativní kampaně o cyklistice; musí zavést povinné začlenění politiky jízdních kol (např. intermodality cyklistické a veřejné dopravy) do všech dopravních projektů, na které přispívá.

4.7 Jízda na kole je oblíbenou činností, kterou je možné podpořit jako prvek zdravého a šetrného životního stylu integrováním politiky podporující používání jízdních kol do oblastí politik i jiných, než jen dopravní. Bylo by vhodné politiku používání jízdních kol brát v úvahu také v rámci dalšího rozvoje evropských politik nejen v oblasti dopravy a infrastruktury, ale i v oblasti územního plánování, (a zejména urbanismu), životního prostředí, hospodářství, zdraví, odborné přípravy a vzdělávání. To je jedním z důvodů, proč by Evropská komise měla řádně organizovat sběr a sledování dat o cyklistice v Evropě a podporovat harmonizaci analytických metod.

5. Evropská spolupráce pro rozšíření evropské sítě cyklistických cest

5.1 EuroVelo je projekt, který roku 1995 zahájila Evropská federace cyklistů (ECF) ⁽¹⁸⁾. Jeho cílem je vybudování 12 mezinárodních dálkových cyklotras procházejících celou Evropou, jak členskými státy, tak třetími zeměmi. Celková délka navrhovaných tras je 66 000 km. Trasy jsou většinou vedeny po existujících místních a regionálních cestách. Od počátku projektu tvoří jeho významnou přidanou hodnotu kontinentální rozměr, vize celoevropské sítě cyklotras.

5.2 Tento projekt inspiroval místní, regionální a státní orgány, které spolupracovaly při vytváření mezinárodních dálkových cyklotras. V minulém roce byl zahájen provoz na trase EuroVelo č. 6 (Atlantik – Černé moře). K vytvoření těchto tras značně přispěl fond INTERREG. To platí také pro cyklistickou trasu zvanou severomořská, která byla koncem roku 2006 dokončena jako projekt INTERREG a ECF ji označuje EuroVelo č. 12.

5.3 Myšlenkou EuroVelo je vytvořit a udržovat, po vzoru transevropské silniční a železniční sítě TEN, uznávanou síť transevropských cyklistických cest. Je zřejmé, že tento projekt si zaslouží podporu, ani ne tak v rámci evropské dopravní politiky, jako spíše v souvislostech podpory turistiky a rozvoje regionů

Evropy. Kromě řízení a trvalé koordinace tras a podávání informací je ovšem také důležité pokračovat v práci na dokončení sítě. Zdá se, že hlavní směry zveřejněné roku 2002 týkající se všech významných hledisek, která je třeba brát v úvahu při vytváření trasy EuroVelo, jsou velmi cenné, protože zabraňují chybám investování. Bylo by vhodné, aby Evropská komise pokračovala v subvencích tvorby cyklistických cest v rámci projektu EuroVelo, aby byla zprovozněna úplná síť cyklistických cest, tedy transevropská dopravní síť tohoto druhu dopravy.

5.4 Diskuse mezi partnery *North Sea Cycle Group* o způsobu, jak zaručit v budoucnosti kontinuitu trasy, její publicitu a spolupráci velkého počtu účastníků projektu (zhruba 70 regionů v osmi zemích), nevedly dosud k řešení. Tato otázka vyvstává rovněž u dalších mezinárodních dálkových cyklistických tras, které byly financovány jako projekty (často s 50 % spolufinancováním z evropských fondů) a pro které nebylo nic plánováno v oblasti řízení spolupráce a společné publicity.

5.5 Jeden z často uvažovaných přístupů by spočíval v tom, že by se řízení, koordinace a správa trasy, po dokončení prací na infrastruktuře a značení, svěřila evropské organizaci, jako je Evropská federace cyklistů, ECF, která by působila obdobným způsobem jako národní organizace. Podle ECF představuje dlouhodobá péče o kvalitu tras po jejich dokončení významnou otázku, kterou je třeba řešit na mezinárodní evropské úrovni. Bylo by žádoucí, kdyby nějaká evropská organizace zajišťovala řízení a správu sítě EuroVelo a různých projektů cyklistických cest dovedených ke zdárnému dokončení, aby centrálním způsobem pečovala o trvalou údržbu infrastruktury (včetně značení) a informování cyklistů (především o místech, kam se obrátit v případě poruchy nebo jiné mimořádné události). Stejně jako v mnoha iniciativách a projektech evropské spolupráce, bude v tomto případě nutná finanční podpora EU.

5.6 Přes omezené prostředky EFC sama zvýšila své nasazení v projektu EuroVelo, aby vypracovala a uskutečnila nějaké řešení. Spolupracuje přitom zejména na vývoji jasného značení projektu EuroVelo 6, které by bylo možné zavést a snadno přizpůsobit ve všech zemích, a usiluje o uznání tohoto systému značení ze strany UNECE ⁽¹⁹⁾. Bylo by vhodné formálně uznat systém značení vyvinutý ECF v rámci skupiny partnerů EuroVelo 6 a podpořit jeho zavedení.

V Bruselu dne 25. dubna 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁸⁾ Viz http://www.ecf.com/14_1.

⁽¹⁹⁾ Viz <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>