

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“

[KOM(2011) 144 v konečnom znení]

(2012/C 24/32)

Spravodajca: **Pierre-Jean COULON**

Pomocný spravodajca: **Stefan BACK**

Európska komisia sa 28. marca 2011 rozhodla podľa článku 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“

KOM(2011) 144 v konečnom znení.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 7. októbra 2011.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 475 plenárnom zasadnutí 26. a 27. októbra 2011 (schôdza z 26. októbra) prijal 170 hlasmi za, pričom 3 členovia hlasovali proti a 8 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Európsky hospodársky a sociálny výbor s radosťou víta Plán jednotného európskeho dopravného priestoru (biela kniha) (ďalej uvádzaný ako „plán“). Stratégie, ktoré sa v tomto pláne navrhujú, sú do veľkej miery v súlade s tým, čo výbor konštatoval v predchádzajúcich stanoviskách. Výbor však má napriek tomu výhrady v niektorých oblastiach.

1.2 EHSV súhlasí s tým, že cieľ znížiť do roku 2050 emisie skleníkových plynov v sektore dopravy o 60 %, hoci veľmi ambiciózny, je v súlade so všeobecnou politikou Európskej únie v oblasti ochrany podnebia. Zároveň je rozumne vyvážený, pokiaľ ide o potrebu rýchlo znížiť emisie skleníkových plynov a čas, ktorý je potrebný na optimalizáciu energetickej účinnosti v jednotnom európskom dopravnom priestore, ako aj na rozvoj nových, udržateľných palív a pohonných systémov, aby sa znížila závislosť od fosílnych palív.

1.3 EHSV konštatuje, že je pomerne veľký rozdiel medzi cieľmi, spôsobmi, akými sa majú dosiahnuť a financovaním, ktoré bude na ich dosiahnutie potrebné. EHSV odporúča lepšie zosúladiť strategické opatrenia plánu (do roku 2050) a praktickejšie zamerané a bezprostrednejšie opatrenia (2020 a 2030).

1.4 Ako sa správne uvádza v pláne, na zvýšenie trhového podielu alternatívnych druhov dopravy sú potrebné rozsiahle investície do infraštruktúry. Dokument sa však zaoberá najmä financovaním budúcich hlavných sietí TEN-T a naznačuje

niekoľko možných spôsobov, ako získať aspoň časť požadovaných finančných prostriedkov. Nie všade sa dajú vyberať poplatky a nie všade sa dá spoliehať na súkromné financovanie. Tieto pripomienky sa vzťahujú aj na infraštruktúru vo všeobecnosti, vrátane stále potrebnej cestnej infraštruktúry a jej údržby. EHSV odporúča, aby boli v rámci viacročného finančného rámca po roku 2013 vyčlenené dostatočné finančné prostriedky na dopravnú infraštruktúru. Budúce projekty si budú vyžadovať lepšiu koordináciu medzi členskými štátmi a inštitúciami EÚ, pokiaľ ide o kritériá plánovania a prioritizácie. Taktiež musia zahŕňať modernizáciu existujúcej infraštruktúry.

1.5 EHSV podporuje rozvoj stratégie, ktorá by dokázala vytvoriť v Európe efektívny a skutočne udržateľný dopravný systém zohľadňujúci hospodárske, environmentálne a sociálne hľadisko. Vývoj vo všetkých druhoch dopravy musí viac prihliadať na sociálny dialóg a posilňovať ho. EHSV si všimol, že Komisia v pláne spomína „minimálne záväzky služby“. Táto otázka by však mala byť predmetom kolektívneho vyjednávania v každej krajine EÚ. EHSV súhlasí s názorom Komisie, že sociálny dialóg má veľký význam pri predchádzaní konfliktom v sociálnej oblasti, pričom treba plne rešpektovať právo pracovníkov na kolektívne akcie v súlade s článkom 151 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

1.6 Okrem dôrazu, ktorý sa kladie na potrebu vytvoriť vhodné podmienky na vytváranie kvalitných pracovných miest v sektore dopravy, by sa mali prijať opatrenia na posilnenie odbornej prípravy a pomoc aktérom na trhu nájsť vhodné pracovné sily. Vo všeobecnosti je sociálny rozmer plánu veľmi slabý.

1.7 Plán sa stavia dosť pesimisticky k možnosti dosiahnuť zníženie emisií CO₂ z cestnej nákladnej dopravy. Možno by okrem podpory rozvoja nových pohonných systémov a palív bolo vhodné zvážiť aj možnosť poskytnúť väčšiu podporu opatreniam, ktoré môžu prispieť k optimalizácii využívania takejto dopravy a zníženiu počtu jazd, a zároveň udržať celkovú kapacitu prostredníctvom opatrení v oblasti elektronických prepravných dokumentov (e-freight), lepšej logistiky a vozidiel, ako aj vytvorenie ekologických koridorov.

1.8 Hoci je plán založený na zásade kombinácie viacerých druhov dopravy (ktorá je jedným z aspektov komodality), navrhuje tiež špecifický presun cestnej nákladnej dopravy na iné druhy dopravy (t. j. dosiahnuť do roku 2030 presun 30 % cestnej nákladnej dopravy na vzdialenosť viac ako 300 km na iné druhy dopravy, napríklad na železnicu alebo na vodnú dopravu, a do roku 2050 viac ako 50 %). EHSV sa domnieva, že tieto ciele treba uplatňovať pružnejším spôsobom, aby sa dala zohľadniť rôzna hustota železničnej siete a vnútrozemských vodných ciest v EÚ. Navrhovaný jednotný prístup nemá žiadny vedecký základ a v bielej knihe ani v hodnotení vplyvu sa nijako nevysvetľuje, ako sa k týmto prahovým hodnotám dospelo.

1.9 V pláne Komisia navrhuje rozšíriť politiku deregulácie, a to najmä v železničnom sektore. Členovia EHSV žiadajú, aby sa najskôr vykonalo riadne a vyvážené hodnotenie reforiem, ktoré boli zavedené v rôznych členských štátoch, a to najmä so zreteľom na dohody týkajúce sa oddelenia riadenia infraštruktúry a poskytovanie železničnej prepravy, ako aj na ich vplyvy na zvýšenie frekvencie a využívania železničnej dopravy, bezpečnosť, zamestnanosť, kvalitu služieb, náklady na ich poskytovanie a ich dostupnosť, pokiaľ ide o náklady cestujúcich.

1.10 V pláne sa navrhuje, aby sa zmluvy v rámci verejného obstarávania uzatvárali povinne len na základe konkurenčnej verejnej súťaže. EHSV očakáva, že Európska komisia zverejní pred predložením svojich návrhov v tejto oblasti, a najneskôr do šiestich mesiacov od 3. decembra 2014 správu o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 1370/2007, ako to ustanovuje jeho článok 8 ods. 2.

1.11 Výbor zdôrazňuje, že v rámci politiky trvalo udržateľnej dopravy je jednou z najväčších výziev mestská verejná doprava. Je absolútne nevyhnutné vyvinúť efektívnu, bezpečnú, dostupnú a v porovnaní s individuálnou dopravou konkurencieschopnú mestskú verejnú dopravu. Tento cieľ má o to väčší význam, že prínos takéhoto systému pokiaľ ide o emisie, hluk a dopravné preťaženie je zrejmý. Výbor preto súhlasí s tým, aby Európska únia, bez toho, aby spustila zo zreteľa zásadu subsidiarity, stanovila členským štátom ciele v oblasti rozvoja systémov mestskej verejnej dopravy a zmobilizovala prostriedky zo štrukturálnych fondov a z Kohézneho fondu s cieľom prispieť k ich rozvoju a modernizácii a zároveň podporiť fungovanie strediska monitorovania mestskej mobility.

1.12 Plán spomína aj otázku prepravy nákladu v mestách, avšak spôsobom, ktorý je príliš nevýrazný a zakríknutý. Mohol sa preskúmať význam a možnosti vytvorenia spoločného plánu činnosti a mohli sa navrhnúť záväzné právne predpisy v tejto oblasti, vzhľadom na to, že práve posledná fáza dopravy

v mestách je rozhodujúcim faktorom pre voľný obeh tovaru na vnútornom trhu pre podnecovanie výberu udržateľných druhov dopravy.

2. Úvod

2.1 Biele knihy z rokov 1992 a 2001 sa zameriavali na dosiahnutie udržateľnejšej dopravy, napríklad prechodom z cestnej dopravy na iné, z environmentálneho hľadiska prijateľnejšie druhy dopravy, ako námorná doprava, vnútrozemské vodné cesty alebo železnica, tak, že podporovali ekologickjšie druhy dopravy tým, že doprava musela znášať skutočné náklady pre spoločnosť vďaka internalizácii externých nákladov. Cieľom však bolo ale aj znížiť nutnosť dopravy prostredníctvom účinného plánovania.

2.2 Postupom času, a najmä po tom, ako Európska komisia v roku 2006 zverejnila strednodobé hodnotenie bielej knihy o doprave z roku 2001, sa ťažisko posunulo. Viac pozornosti sa venovalo kombinovanej doprave, účinnému využívaniu dopravných reťazcov a potrebe primeranej infraštruktúry a podporných systémov, ktoré sú prostriedkom na zníženie vplyvu dopravy na životné prostredie.

2.3 Tento plán sa od predchádzajúcich bielych kníh líši svojím rozsahom, keďže je založený na vízií štyroch desaťročí, až do roku 2050, pričom niektoré ciele sú zamerané krátkodobejšie, do roku 2020 či 2030. Okrem toho sa v ňom jasne uvádza, že obmedzenie mobility nie je riešením. Aj tak sú však v pláne stanovené ambiciózne ciele v oblasti udržateľnosti, najmä pokiaľ ide o energetickú účinnosť, zníženie závislosti od ropy, zníženie emisií skleníkových plynov a technologický rozvoj.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 EHSV víta tento plán, ktorý je podľa neho cenným príspevkom k rozvoju efektívneho a udržateľného dopravného systému v Európe. Stratégie, ktoré sa v tomto pláne navrhujú, sú do veľkej miery v súlade s tým, čo výbor konštatoval vo svojich predchádzajúcich stanoviskách.

3.2 Je poľutovaniahodné, že zoznam navrhovaných opatrení obsahuje len veľmi málo časových údajov. Niektoré časové údaje by sa možno dali doplniť tak, že sa porovná zoznam desiatich cieľov v časti 2.5 plánu, ale bol by to len odhad. V praxi to znamená, že plán nestanovuje jasne strategické opatrenia (do roku 2050) a taktické opatrenia (ktoré môžu byť prijaté okamžite). Konkrétne by mal plán načrtnúť presnejší pracovný plán na obdobie rokov 2013 – 2020.

3.3 EHSV konštatuje, že doprava zohráva nenahraditeľnú úlohu ako faktor konkurencieschopnosti a prosperity, uznáva, že je potrebné vytvoriť integrovaný európsky dopravný systém, ako aj zlepšiť udržateľnosť a podporiť druhy dopravy s nízkymi emisiami CO₂, energetickú účinnosť a efektívne využívanie zdrojov, bezpečnosť a nezávislosť dodávok a obmedzenie dopravného preťaženia. EHSV súhlasí s dôrazom, ktorý sa kladie na optimalizáciu multimodálnych logistických reťazcov a efektívnejšie využívanie infraštruktúry. Podporuje tiež stratégiu z plánu, spoliehať sa na väčší podiel trhových opatrení v porovnaní s predchádzajúcimi bielymi knihami.

3.4 Vo svojich predchádzajúcich stanoviskách EHSV žiadal jasné a konkrétne opatrenia na dosiahnutie vytýčených cieľov. V množstve ohľadov by sa plán dal považovať za významný krok vpred v tejto súvislosti, počnúc konštatovaním v odseku 13, že ak sa doprava bude vyvíjať rovnakým spôsobom ako doteraz, nedosiahneme očakávané výsledky pokiaľ ide o závislosť od ropy, emisie CO₂, dostupnosť a sociálne náklady nehôd a hluku.

3.5 Väčšina naplánovaných iniciatív sa zameriava na to, aby sa v jednotnom európskom dopravnom priestore zaviedli dopravné systémy využívajúce viacero druhov dopravy. Výbor oceňuje dôraz kladený na kombináciu viacerých druhov dopravy. Zdôrazňuje, že prístup podporujúci kombinovanie viacerých druhov dopravy, na ktorom je plán založený, znamená optimalizáciu všetkých druhov dopravy, ako aj ich vzájomného prepojenia. Niektoré z plánovaných opatrení si však vyžadujú komentár.

3.6 V pláne sú stanovené veľmi ambiciózne ciele súvisiace s ekologizáciou dopravného systému, avšak chýba im realistický pohľad na to, ako tento cieľ dosiahnuť a aké náklady s tým budú spojené. EHSV má obavy, pokiaľ ide o rozdiely medzi cieľmi, spôsobmi, akými sa majú dosiahnuť a financovanie, ktoré bude na to potrebné.

3.7 Dlhodobý cieľ znížiť do roku 2050 emisie CO₂ z dopravy o 60 % je veľkou výzvou. Tento cieľ by mohol v oblasti technického a politického vývoja v oblasti dopravy zohrávať hlavnú úlohu, ak zostane v dohľadnej budúcnosti nezmenený.

3.8 EHSV súhlasí, že tento cieľ znižovania emisií je v súlade s celkovým postojom EÚ v oblasti ochrany podnebia a že našiel vyvážený pomer, pokiaľ ide o potrebu rýchlo znížiť emisie skleníkových plynov v spoločnosti a možnosti rýchlo využívať alternatívne zdroje paliva pre významnú úlohu, ktorú sektor dopravy zohráva v hospodárstve Únie. Výbor navrhuje, aby sa tento dlhodobý cieľ plánu doplnil o viacero konkrétnejších, merateľných, strednodobých cieľov v oblasti zníženia závislosti na ropy, zníženia hluku a znečistenia ovzdušia.

3.9 EHSV si všimol jasné a dôležité konštatovanie v bode 18 plánu, že „obmedzenie mobility nie je riešením“. Podľa názoru výboru je dôležité, aby sa tento výrok nechápal nesprávne, ako opozícia voči akýmkoľvek opatreniam zameraným na dosiahnutie vyššej energetickej účinnosti dopravy a znižovania emisií napríklad prostredníctvom balíkov na optimalizáciu dopravy, lepšej logistiky s cieľom dosiahnuť vyšší koeficient vyťaženia alebo podpory možnosti verejnej dopravy. Tieto návrhy sú uvedené v pláne a vo všeobecnosti ich výbor víta. Podporuje to zmenu, pokiaľ ide o správanie a spotrebu. Je samozrejmé, že sa bude len veľmi ťažko hľadať rovnováha medzi dosahovaním cieľov v oblasti znižovania emisií, ktoré sú stanovené v pláne, a uspokojovaním potrieb spoločnosti EÚ v oblasti mobility. Preto považuje EHSV výrok z bodu 18 za dôležitý.

3.10 Pokiaľ ide o cestnú nákladnú dopravu, EHSV súhlasí s tým, že je nutné efektívne využívať dostupné zdroje koordinovaním menších zásielok a vytvorením optimálnych logistických multimodálnych ekologických koridorov prostredníctvom spolupráce medzi aktérmi verejného a súkromného sektora. EHSV však konštatuje, že ambiciózny cieľ znižovania emisií CO₂ (o 60 %) si možno bude vyžadovať širšie a odvážnejšie spektrum opatrení.

3.11 Podľa plánu bude potrebné zvýšiť konkurencieschopnosť alternatívnych druhov dopravy v porovnaní s cestnou dopravou. Výbor tento cieľ podporuje, ak sa to bude diať prostredníctvom podpory vyššej kapacity a kvality železničnej dopravy, vnútrozemských vodných ciest a námornej dopravy na krátke vzdialenosti, ako aj prostredníctvom efektívnych služieb medzi jednotlivými druhmi dopravy, a nie tak, že sa bude brániť rozvoju efektívnych a udržateľných služieb v oblasti cestnej dopravy v EÚ.

3.12 Európska komisia a členské štáty by sa okrem aktívnej propagácie alternatívnych druhov dopravy mali zamerať aj na dosiahnutie väčšej udržateľnosti cestnej dopravy, a to z hospodárskeho, ekologického i sociálneho hľadiska. EHSV vyjadruje obavy v súvislosti s napätím, ktoré prevláda v sektore nákladnej cestnej dopravy kvôli rozdielom v oblasti sociálneho zabezpečenia a mzdách. Výbor zdôrazňuje význam sociálneho dialógu v tomto sektore, ako aj význam účinného uplatňovania kontrolných opatrení, ktoré boli stanovené v legislatívnom balíku pre cestnú dopravu a majú vstúpiť do platnosti 4. decembra 2011. EHSV žiada Komisiu, aby podrobne monitorovala zavádzanie tohto balíka členskými štátmi, a Komisiu a členské štáty vyzýva, aby vyčlenili potrebné prostriedky na posilnenie a kontrolu dodržiavania *aquis* o cestnej doprave. EÚ by tiež mala prijať opatrenia, ktorými sa zabezpečí spravodlivá hospodárska súťaž, dôstojné pracovné podmienky a zvýšená bezpečnosť na cestách, a to aj pokiaľ ide o prístup nákladných dopravných spoločností tretích krajín na vnútorný európsky dopravný trh a možné riziká narušenia hospodárskej súťaže.

3.13 Ako sa správne uvádza v pláne, na zvýšenie trhového podielu alternatívnych druhov dopravy sú potrebné rozsiahle investície do infraštruktúry, a to aj do infraštruktúry pre cestnú dopravu. V dokumente sa však neuvádza, akým spôsobom by mali byť tieto investície financované. Všeobecné uchýľovanie sa k súkromným investíciám a povinné vyberanie poplatkov za využívanie infraštruktúry nie je všeliekom. Výbor je, ako už uviedol v predchádzajúcich stanoviskách, za to, aby sa internalizovali náklady v sektore dopravy. Výbor súhlasí s názorom, že podľa zásady „znečisťovateľ platí“ musia hospodárske nástroje zohľadňovať skutočné náklady doprava pre spoločnosť, aby sa podarilo dosiahnuť posun k udržateľnejšiemu správaniu. V tejto súvislosti by mali byť príjmy z dodatočných poplatkov vyčlenené na vytvorenie udržateľnej dopravy a optimalizáciu celého dopravného systému, aby sa dosiahla skutočná politika udržateľnej mobility. Rovnako by mala byť táto časť oddelená od osobitných poplatkov, ktoré sú určené na financovanie, teda ukladané v súlade so zásadou „užívateľ platí“.

3.14 Pokiaľ ide o internalizáciu externých nákladov, EHSV opätovne zdôrazňuje, že toto opatrenie sa musí uplatňovať na všetky druhy dopravy rovnako⁽¹⁾. Vo svojom nedávnom stanovisku EHSV vyvodil záver, že EÚ musí postupne nahradiť dane, ktoré existujú v sektore dopravy, účinnejšími, trhovo založenými nástrojmi, aby sa dali externé náklady začleniť do štruktúry tvorby cien.

3.15 EHSV vážne pochybuje, či je vhodné stanovovať v pláne cieľ špecifického presunu na iné druhy dopravy, t. j. presunúť 30 % cestnej nákladnej dopravy na viac ako 300 km na iné druhy dopravy, napríklad železničnú alebo vodnú dopravu do roku 2030, a do roku 2050 viac ako 50 %. Navrhovaný jednotný prístup nemá žiadny vedecký základ a v bielej knihe ani v hodnotení vplyvu sa nijako nevysvetľuje, ako sa k týmto prahovým hodnotám dospelo. Okrem toho by takáto vízia, pokiaľ by sa naozaj začala uplatňovať, znamenala pre mnohé okrajové členské krajiny obrovskú záťaž, čo by podkopávalo zásadu regionálnej súdržnosti. EHSV vyzýva Komisiu, aby venovala patričnú pozornosť týmto otázkam a poskytla všetky potrebné vysvetlenia. EHSV však konštatuje aj to, že približne 85 % objemu nákladnej dopravy je doprava na krátke vzdialenosti, do 150 km, kde je nepravdepodobné, že by sa v nasledujúcich desaťročiach objavili alternatívy k cestnej doprave.

3.16 Pravdou je však sčasti aj to, že cieľom by mal byť rozsiahly presun prepravy na stredné trate na železniciu. Rozšírenie verejnej autobusovej dopravy je tiež jednou z cenných možností, ktoré sa však v pláne vôbec neuvádzajú.

4. Konkrétne pripomienky

4.1 EHSV podporuje program transeurópskych dopravných sietí. Upozorňuje, že v rozšírenej Európe vzrástli potreby v oblasti dopravných infraštruktúr a že je potrebné uvažovať o upravení jestvujúcej politiky a nástrojov na jej uplatňovanie podľa očakávaných úloh⁽²⁾.

4.2 EHSV podporuje vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru, ktorý je základným faktorom na zabezpečenie konkurencieschopnosti európskeho leteckého sektora na celosvetovom trhu. Výbor vyzýva všetky zainteresované strany v leteckom sektore, aby zabezpečili úplnú a rýchlu implementáciu ambiciózných cieľov EÚ v oblasti bezpečnosti, nákladovej efektívnosti, kapacity a udržateľnosti sektora leteckej dopravy EÚ.

4.3 EHSV konštatuje, že je nevyhnutné vytvoriť jednotný európsky železničný priestor, aby sa umožnila udržateľná

hospodárska súťaž s inými druhmi dopravy. EHSV zdôrazňuje, že je potrebné vytvoriť také podmienky, ktoré zaručia všetkým druhom dopravy čo najvyrovnannejšie trhové podmienky a podmienky financovania⁽³⁾.

4.4 EHSV pripomína, že vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru je vo veľkej miere závislé od pokroku v otázke technickej interoperability⁽³⁾.

4.5 V pláne Komisia navrhuje rozšíriť politiku deregulácie v železničnom sektore. EHSV však požaduje, aby sa pred tým, než sa v tejto oblasti podniknú nejaké kroky, vrátane štruktúrneho oddelenia služieb a infraštruktúry, vykonalo vyvážené hodnotenie vplyvu týchto opatrení na konkurencieschopnosť železničnej dopravy, kvalitu služieb, zamestnanosť a náklady na ich poskytovanie, s cieľom primerane zohľadniť skutočnosť, že skúsenosti členských štátov s rôznymi reformami sa do veľkej miery líšia.

4.6 EHSV pripomína, že sú potrebné nové zdroje na financovanie železničnej infraštruktúry, a to na základe objektívnej a komparatívnej analýzy nákladov a úžitku. V tejto súvislosti odkazuje na svoje nedávne stanovisko o jednotnom európskom železničnom priestore, v ktorom navrhoval zamyslieť sa nad tým, ako podnieť investície v rámci návrhov č. 15 „podpora vytvárania súkromných obligácií na financovanie európskych projektov“ a 16 „preskúmať, aké opatrenia by mohli pôsobiť k tomu, aby sa súkromné investície, najmä dlhodobé, aktívnejšie podieľali na realizácii cieľov stratégie Európa 2020“ oznámenia „Na ceste k Aktu o jednotnom trhu“. „EHSV by mohol podporiť vytvorenie jedného fondu na dopravu len vtedy, ak bude neutrálny a vyvážený, pokiaľ ide o jednotlivé druhy dopravy.“⁽³⁾

4.7 V pláne sa navrhuje, aby sa zmluvy v rámci verejného obstarávania uzatvárali povinne len na základe konkurenčnej verejnej súťaže. EHSV očakáva, že Európska komisia zverejní pred predložením svojich návrhov v tejto oblasti, a najneskôr do šiestich mesiacov od 3. decembra 2014 správu o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 1370/2007, ako to ustanovuje jeho článok 8 ods. 2.

4.8 EHSV zdôrazňuje, že európska lodná doprava je celosvetovým lídrom v tejto oblasti a že toto odvetvie je veľmi aktívne v mnohých oblastiach námorného sektora. Celosvetový rozmer lodnej dopravy by sa mal zohľadniť vo všetkých oblastiach, ako je voľný prístup na trh, postavenie európskej lodnej dopravy v hospodárskej súťaži, bezpečnosť, životné prostredie a pracovné trhy.

⁽¹⁾ Stanovisko EHSV o internalizácii externých nákladov, Ú. v. EÚ C 317, 23.12.2009, s. 80.

⁽²⁾ Stanovisko EHSV na tému „Udržateľný rozvoj politiky EÚ v oblasti dopravy a plánovania TEN-T“, dosiaľ neuverejnené v úradnom vestníku, Ú. v. EÚ C 248, 25.8.2011, s. 31.

⁽³⁾ Stanovisko EHSV o jednotnom európskom železničnom priestore, Ú. v. EÚ C 132, 3.5.2011, s. 99.

4.9 EHSV konštatuje, že členské štáty EÚ sú nabádané, aby pristúpili k Dohovoru Medzinárodnej organizácie práce (MOP) o pracovných normách v námornej doprave (MLC), aby sa dosiahli medzinárodne rovnaké podmienky, pričom sa však nesmú ohroziť prípadné prísnejšie normy existujúce v EÚ. Legislatíva EÚ by mala byť úplne v súlade s medzinárodnými právnymi predpismi, najmä s MLC a dohovorom Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW).

4.10 Konceptia spoločného európskeho námorného priestoru „Blue Belt“, ktorú podporuje aj plán, sa zameriava na redukciiu administratívnej záťaže v súvislosti s colnými postupmi v námornej doprave v rámci EÚ. To je pozitívne. Keďže tu chýba akákoľvek zmienka o sociálnych normách, EHSV očakáva, že sa sociálne normy v námornej doprave dočkajú podpory okamžitým uplatňovaním dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách z roku 2006 členskými štátmi a vymáhaním jeho dodržiavania. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby zaviedla potrebné opatrenia v záujme zosúladenia sociálnych noriem v oblasti dopravy v rámci EÚ a zohľadnila pri tom, že aj v tejto oblasti sú potrebné na medzinárodnej úrovni rovnaké podmienky.

4.11 Pokiaľ ide o vytvorenia registra EÚ a vlajky EÚ pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu, mala by sa podrobne posúdiť realizovateľnosť takéhoto registra EÚ. Bolo by veľmi zložité – ak nie nemožné – prepojiť tento register EÚ s užitočným systémom, ktorý by ponúkal výhody (napr. zníženie prístavných poplatkov, nižšie náklady na poistenie, či zníženie počtu inšpekcií). Skutočnosť je taká, že mnohé otázky sú súčasťou medzinárodných dohôd medzi členskými krajinami EÚ, ktoré obsahujú doložku o „vnútroštátnom posudzovaní“. Vytvorenie takéhoto európskeho registra by si vyžadovalo spoločné hospodárske riadenie na úrovni EÚ, a to v súčasnosti ešte neexistuje.

4.12 Rovnako nekonečnou témou ako európsky register je aj myšlienka európskej pobrežnej stráže. To je hlavne záležitosťou členských štátov, keďže táto oblasť spadá výlučne do ich pôsobnosti. Keďže však jednotlivé členské štáty riešia otázky súvisiace s pobrežnou strážou rôzne, snahy o vytvorenie európskej pobrežnej stráže sa zdajú byť v tomto štádiu zbytočné alebo prinajmenšom predčasné. Úsilie by sa momentálne malo zameriavať skôr na prehĺbenie spolupráce medzi pobrežnými strážami jednotlivých členských štátov, najmä pokiaľ ide o otázky ilegálneho prisťahovalectva a obchodovania s drogami. Ak už takéto dohody o spolupráci v týchto oblastiach existujú, bolo by vhodné zlepšiť túto spoluprácu.

4.13 Potrebná je aj inovácia, najmä pokiaľ ide o environmentálnu bilanciu lodnej dopravy. EÚ by možno mala zvážiť zavedenie osobitných pravidiel týkajúcich sa obsahu

síry v lodných palivách v Baltskom a Severnom mori od roku 2015 a uvažovať o možných riešeniach efektov narušenia hospodárskej súťaže, ktoré tieto opatrenia spôsobia, ako aj o ich možných vplyvoch na presun na iné druhy dopravy.

4.14 Plán načrtáva možnosť financovať cestnú infraštruktúru prostredníctvom poplatkov na základe princípov „užívateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“. A hoci je určite dobrá podnikateľská myšlienka prevádzkovať cestu takýmto spôsobom v strede Európy, kde je vysoká hustota tranzitnej dopravy a pod., takýto druh podnikania by bol oveľa rizikovejší v mnohých okrajových členských štátoch. Rovnako by aj vysoké poplatky za využívanie ciest osobitne postihli nákladnú dopravu z a do okrajových oblastí, čo by mohlo prípadne narušiť hospodársku súťaž, najmä medzi podnikmi, ktoré pôsobia na celosvetovom trhu. Malo by sa zdôrazniť, že financovanie infraštruktúry by malo byť záležitosťou štátu, alebo Európskej únie, od tohto pravidla však možno upustiť, ak existujú možnosti súkromného financovania za podmienok, ktoré sú únosné pre užívateľov (vrátane hospodársky a fyzicky zraniteľných jedincov).

4.15 EHSV konštatuje, že existuje vôľa liberalizovať pravidlá týkajúce sa kabotáže v cestnej doprave. Výbor samozrejme súhlasí s názorom, že súčasné obmedzenia vedú k nižšiemu koeficientu vyťaženia a zvyšovaniu počtu jzd naprázdno, a teda nie sú v súlade so všeobecnou politikou optimalizácie využívania zdrojov, ktorú presadzuje plán. Na druhej strane by výbor rád zdôraznil, že odvetvie ešte stále nedosiahlo úroveň sociálnej a fiškálnej harmonizácie a vymáhania práva, ktorá by bola potrebná na úplné otvorenie trhu. Liberalizácia kabotáže by mohla zvýrazniť problémy spojené s rozdielnymi mzdami a sociálnym zabezpečením. Sociálny dialóg a primerané monitorovanie v súlade s balíkom o cestnej doprave, ktorý sa bude uplatňovať od 4. decembra 2011, by mohli pomôcť odstrániť takéto problémy, ktorými by sa však mala zaoberať aj skupina na vysokej úrovni pre cestnú dopravu, ktorú Komisia poverila úlohou prehodnotiť fungovanie tohto trhu. EHSV zdôrazňuje, že je potrebné vymáhať riadne uplatňovanie ustanovení smernice o vysielaní pracovníkov v celom jej rozsahu, najmä v prípade kabotáže v cestnej doprave⁽⁴⁾.

4.16 EHSV pripisuje veľký význam primeranému a účinnému uplatňovaniu Európskeho systému poplatkov za používanie ciest, ktorý zabráni znásobovaniu počtu čítacích zariadení vo vozidle a zmlúv a uľahčí voľný obeh tovaru a voľné poskytovanie služieb v oblasti medzinárodnej dopravy. EHSV podporuje vytvorenie jedného kontaktného miesta pre užívateľov.

⁽⁴⁾ Prieskumné stanovisko EHSV na tému „Vplyv politik EÚ na pracovné príležitosti, potreby v oblasti odbornej prípravy a na pracovné podmienky pracovníkov v oblasti dopravy“, Ú. v. C 248, 25.8.2011, s. 22.

4.17 Biela kniha si stanovuje za cieľ zníženie počtu úmrtí na cestách o 50 % do roku 200 a o 100 % do roku 2050. Nedávno zverejnené usmernenia v oblasti politiky bezpečnosti cestnej dopravy na obdobie rokov 2011 – 2020 sa však nevyjadrujú k otázke komerčnej cestnej dopravy. Výbor odporúča, aby: 1) sa Európska komisia zamerala na všetky faktory, ktoré majú negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky, vrátane únavy vodičov; 2) boli vypracované harmonizované a podrobné štatistiky, ktoré by pokrývali viacero aspektov dopravných nehôd a umožnili zistiť skutočné príčiny vysokého počtu dopravných nehôd na cestách; 3) bola k dispozícii primeraná podpora a investície do istých, bezpečných, prístupných a cenovo dostupných parkovacích miest a odpočívadiel pre vodičov z povolania; 4) bezpečnosť cestnej dopravy bola jedným z hlavných cieľov všetkých budúcich legislatívnych aktov, ktoré budú prijaté na európskej úrovni.

4.18 Výbor víta skutočnosť, že bol zohľadnený globálny kontext, v ktorom odvetvie dopravy funguje, a že sa dôraz kladie na to, že environmentálne normy by sa mali čo najskôr zaviesť na celosvetovej úrovni.

4.19 Pokiaľ ide o výskum, inováciu a stratégiu zavádzania v oblasti európskej dopravy, jej cieľ podporiť rozvoj a zavedenie čistejších systémov pohonu s vyššou energetickou účinnosťou a podporiť dopravné a logistické systémy, sa zdá byť sľubný.

4.20 Výbor víta iniciatívu rozvíjať v úzkej spolupráci s už existujúcim strategickým plánom pre energetické technológie Strategický plán dopravných technológií, ktorý by umožnil zabezpečiť rýchle zavádzanie výsledkov výskumu do praxe a podporuje iniciatívy, ktoré sa už uplatňujú, ako napríklad iniciatívu pre ekologické autá, či stratégiu zameranú na rozvoj ekologických vozidiel z roku 2010.

4.21 Podpora technologického rozvoja a opatrenia zamerané na zmenu spotrebiteľských návykov v oblasti cestovania a prepravy nákladu sú hlavnými aspektmi druhej časti návrhu Komisie. Navrhnuté opatrenia sú v súlade s rozvojom voľného trhu a preto ich výbor víta.

4.22 Výbor zdôrazňuje, že opatrenia navrhnuté na vytvorenie nových vzorcov správania tak v nákladnej, ako aj v osobnej doprave musia odzrkadľovať skutočný dopyt po doprave a, v prípade verejnej dopravy, aj sociálne skutočnosti. Hoci je napríklad systém jedného lístka platného na viaceré dopravné prostriedky užitočnou iniciatívou, výbor sa domnieva, že by bolo efektívnejšie rozvíjať najmodernejšiu technológiu elektronického predaja lístkov prostredníctvom mobilných telefónov, ktoré sú vybavené kartami alebo čipmi NFC (Near Field Communication) a umožňujú tak využívať rôznych dopravcov. Treba zvážiť urýchlenú normalizáciu technológie NFC v Európe

s cieľom umožniť bezproblémové cestovanie viacerými druhmi dopravy a cezhranične. Pozornosť bude venovať tomu, aby novo prijaté opatrenia znižovali náklady na dopravu.

4.23 Pokiaľ ide o prepravu tovaru, výbor si myslí, že plánovaný jednotný elektronický prepravný doklad bude prínosom, ak umožní znížiť už aj tak príliš rozsiahle administratívne formality.

4.24 Dôraz treba klásť na potrebu vytvoriť vhodné podmienky pre vznik kvalitných pracovných miest. To je dôležitým a pozitívnym prvkom budúceho rozvoja dopravného sektora. Mali by byť preto navrhnuté opatrenia, ktoré posilňujú odbornú prípravu a pomáhajú aktérom na trhu nájsť potrebné pracovné sily, a to vo všetkých druhoch dopravy.

4.25 EHSV odkazuje na svoje nedávne stanovisko o sociálnych aspektoch dopravnej politiky EÚ, v ktorom „odporúča prilákať ženy a mladých pracovníkov k pracovným príležitostiam v sektore dopravy opatreniami, ktoré smerujú k zlepšovaniu kvality zamestnania vo všetkých druhoch dopravy, pracovných podmienok, odbornej prípravy a celoživotného vzdelávania, možností uplatnenia, ochrany a bezpečnosť zdravia pri práci a prispievajú k dosiahnutiu lepšej rovnováhy medzi prácou a súkromným životom“⁽⁵⁾.

4.26 EHSV odporúča lepšie a prísnejšie uplatňovať usmernenia o štátnej pomoci v námornom sektore, najmä prehodnotiť možnosť posilnenia prepojenia medzi pridelením verejných dotácií alebo daňových výnimiek a zárukami existencie pracovných miest a povinnosťou poskytovať odbornú prípravu.

4.27 EHSV tiež súhlasí, že je potrebné zriadiť v dopravnom sektore monitorovacie stredisko pre sociálne otázky, otázky zamestnanosti a odbornej prípravy.

4.28 Vo všeobecnosti je sociálny rozmer plánu veľmi slabý. Dokument najmä neprináša žiadny pokrok v otázke sociálneho a mzdového dumpingu, ktorá je vážnym problémom najmenej v troch sektoroch: cestnej nákladnej doprave, vnútrozemskej vodnej doprave a námornej doprave. Pokračujúci sociálny dialóg a zavedenie minimálnych pracovných noriem, ako sa navrhuje v pláne, môže zabezpečiť primerané pracovné podmienky a rovnaké postavenie pre všetkých. Pre sektory, ktoré priamo čelia nízkonákladovej konkurencii, však môžu byť potrebné špecifické opatrenia, ako napríklad osobitné opatrenia

⁽⁵⁾ Prieskumné stanovisko EHSV na tému „Vplyv politik EÚ na pracovné príležitosti, potreby v oblasti odbornej prípravy a na pracovné podmienky pracovníkov v oblasti dopravy“, Ú. v. C 248, 25.8.2011, s. 22.

v oblasti štátnej pomoci. Nadchádzajúce prehodnotenie usmernení o štátnej pomoci pre sektor námornej dopravy bude vhodnou príležitosťou na to, aby sa táto pomoc využila na podnietenie rozvoja zamestnávania a odbornej prípravy občanov EÚ a EHP.

4.29 Je vhodné, že plán zdôrazňuje dopravu cestujúcich i tovaru v mestách, keďže čoraz viac ľudí v Európe žije práve v mestských oblastiach. V pláne sa konštatuje, že mestská doprava nespadá do oblasti pôsobnosti EÚ a že to obmedzuje možnosť zavádzať politické opatrenia. Avšak, aspoň pokiaľ ide o nákladnú dopravu, možno by bolo vhodné spomenúť, do akej miery je nákladná doprava na poslednom úseku trasy v mestských oblastiach prepojená a významná pre voľný obeh tovaru na vnútornom trhu. EHSV navrhuje, aby Európska komisia prehodnotila možnosť zaviesť v prípade potreby povinné politické opatrenia na úrovni EÚ, ak budú potrebné. Výbor tiež konštatuje, že do plánu bolo zapracovaných viacero pripomienok, ktoré predložil výbor vo svojich predchádzajúcich stanoviskách o mestskej doprave, ako napríklad systémy koordinácie osobnej dopravy alebo logistické centrá pre nákladnú dopravu.

4.30 EHSV s potešením konštatuje, že sa pozornosť venuje aj zavedeniu elektrických vozidiel a infraštruktúre potrebnej na nabíjanie akumulátorov, ako aj otázkam normalizácie, ktoré sú s tým spojené. EHSV už vo svojom stanovisku na túto tému⁽⁶⁾ vyjadril intenzívnu podporu rozšíreniu elektrických vozidiel, a hlavne elektromobilov.

4.31 V pláne sa len vo všeobecnosti spomína potreba prehodnotiť pravidlá o hmotnosti a rozmeroch s cieľom optimalizovať využitie zdrojov. Jednou z otázok, ktorá sa v tomto kontexte vynára, je priestor na využitie európskeho modulového systému (EMS) pre jazdné súpravy do 25,25 m dĺžky. Narastajúci počet členských krajín akceptuje tento systém vo svojej vnútroštátnej doprave. Výbor si uvedomuje ešte neskončenú diskusiu o užitočnosti takýchto jazdných súprav. Výbor ľutuje, že plán sa o tejto otázke jasne nezmenšuje. Domnieva sa, že súčasný stav, kedy pre tieto súpravy platí zákaz jazdy v cezhraničnej doprave aj medzi krajinami, ktoré ich pripúšťajú vo svojej vnútroštátnej doprave, je z regulačného hľadiska problémom, ktorý je prekážkou voľného cezhraničného obehu tovaru a nie je zlučiteľný s cieľom zvýšiť účinnosť a udržateľnosť kombinovaním viacerých druhov dopravy. Výbor preto vyzýva Komisiu, aby podnikla kroky na zrušenie tohto zákazu. Z dlhodobejšieho hľadiska bude treba zhodnotiť, či sa využívanie dlhších cestných vozidiel poháňaných novým palivom a pod. dá prepojiť s rozvojom multimodálnych koridorov, ktoré majú byť podľa plánu súčasťou hlavnej siete TEN-T. To isté platí samozrejme aj pre zavedenie dlhších a ťažších vlakov v EÚ, aby sa tak zvýšila kapacita železničných častí takýchto multimodálnych koridorov. Výbor si je vedomý

toho, že predpokladom pre akýkoľvek presun nákladnej dopravy z ciest je to, že táto zmena nebude mať negatívny vplyv na multimodálne využitie prepravných jednotiek, najmä pokiaľ ide o kombinovanú železničnú a cestnú dopravu. Treba primerane zohľadniť akékoľvek dodatočné náklady na infraštruktúru, spôsobené dlhšími alebo ťažšími vozidlami či vlakmi a tieto náklady musia byť vhodne rozdelené medzi tých, ktorí z tejto zmeny profitujú.

4.32 EHSV ľutuje, že v bielej knihe nie je ani zmienka o účinnejšom a udržateľnejšom riešení problematiky dopravy na horských prechodoch v Alpách. Súčasná železničná a cestná infraštruktúra nemá dostatočnú kapacitu na to, aby uspokojila dopyt po doprave v nasledujúcich desaťročiach. EHSV by preto rád upriamil pozornosť Komisie na túto otázku.

4.33 Plán zdôrazňuje užitočnosť koordinácie plánovania dopravy dopravcami, aby sa tak optimalizovalo využitie zdrojov. V tejto súvislosti sa EHSV zamýšľa nad tým, či by Komisia nemala vypracovať usmernenia, aby minimalizovala nebezpečenstvo vzniku konfliktov so súčasnými pravidlami hospodárskej súťaže.

4.34 Vzhľadom na demografický vývoj, starnutie populácie a skutočnosť, že ľudia so zdravotným postihnutím predstavujú 15 % celkovej populácie výbor konštatuje, že sa nikdy nepodarí dosiahnuť mobilitu, pokiaľ sa nestane každému prístupné každé ohnisko v dopravnom reťazci (vrátane zastavaného prostredia, druhov dopravy, rôznych druhov vybavenia, informačných systémov, rezervačných systémov, služieb a apod.). Výbor preto v plnom rozsahu podporuje zámery Európskej komisie predložiť európsky akt o bezbariérovosti.

4.35 Výbor si však uvedomuje, že aj napriek mnohým pozitívnym aspektom tento plán prehliadol praktické aspekty súvisiace so zdravotným postihnutím. O kľúčových prvkoch, ako napríklad udržateľnosť a bezpečnosť sa diskutuje bez toho, aby sa spomenula otázka bezbariérovosti. Výbor sa domnieva, že na to, aby sa podarilo dosiahnuť vyššiu bezbariérovosť musia všetci zainteresovaní aktéri spolupracovať a vypracovať normy, ktoré budú plne kompatibilné pre všetky druhy dopravy, lebo len tak sa podarí vytvoriť skutočne bezbariérovú dopravu. Nariadenia o právach cestujúcich sa tiež musia spresniť a zharmonizovať, a to hneď v niekoľkých otázkach, ako napríklad odmietnutie nástupu do lietadla v prípade osôb so zdravotným postihnutím, právo na prevoz zdravotných pomôcok pre osoby so zníženou mobilitou a iných asistenčných pomôcok na palube, či poskytovanie informácií.

⁽⁶⁾ Pozri stanovisko EHSV na tému „Podporiť rozšírenie elektrických vozidiel“, Ú. v. EÚ C 44, 11.2.2011, s. 47.

4.36 Výbor navrhuje, aby viacročný finančný rámec zahŕňal aj bezbariérovosť ako jednu z podmienok na získanie financovania. Ak príslušný projekt nespĺňa zásadu „návrhy pre všetkých“ (design for all), nemali by naň byť poskytnuté žiadne prostriedky z rozpočtu na siete TEN alebo z iných štrukturálnych fondov. Na uľahčenie pohybu osôb so zdravotným postihnutím navrhuje výbor tiež zaviesť európsku kartu mobility, ktorá by mohla byť kľúčom k vytvoreniu mnohých harmonizovaných úľav v krajinách EÚ.

V Bruseli 26. októbra 2011

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Staffan NILSSON
