

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Evropská politika dopravy v rámci Lisabonské strategie po roce 2010 a strategie udržitelného rozvoje (průzkumné stanovisko)

(2010/C 354/04)

Zpravodaj: **pan BUFFETAUT**

Dopisem ze dne 23. července 2009 požádalo španělské předsednictví Evropské unie Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, o vypracování průzkumného stanoviska k tématu

„Evropská politika dopravy v rámci Lisabonské strategie po roce 2010 a strategie udržitelného rozvoje“.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 24. února 2010.

Na 461. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 17. a 18. března 2010 (jednání dne 17. března 2010), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 152 hlasy pro, 1 hlas byl proti a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Evropský hospodářský a sociální výbor zdůrazňuje, že konkurenceschopnost, spolehlivost, plynulost a hospodárnost dopravy jsou podmínkou hospodářské prosperity Evropy a že svobodný pohyb osob a zboží je jednou ze základních svobod Evropské unie. Doprava bude muset výrazným způsobem přispět k realizaci cílů strategie 2020. Výbor také upozorňuje na skutečnost, že celé odvětví dopravy bylo značně postiženo současnou hospodářskou krizí. Je si však vědom, že charakter tohoto odvětví není dostatečně udržitelný.

1.2 Podporuje úsilí vynaložené na dosažení účinné komodality, optimalizace jednotlivých druhů dopravy a jejich propojení do sítí zaměřené na vytvoření integrovaného dopravního systému a dosažení maximální plynulosti dopravy. Připomíná však, že je třeba pokračovat v úsilí o změnu druhu dopravy, protože v opačném případě by hrozila stagnace v rozvoji bezuhlíkových druhů dopravy a naopak by se trvale zhoršovalo dopravní přetížení a emise.

1.3 Evropský hospodářský a sociální výbor konstatuje, že odvětví dopravy je závislé na fosilních zdrojích energie, což má následky jak v oblasti emisí, tak v oblasti zabezpečení dodávek a nezávislosti zásobování. Je si rovněž vědom toho, že zdroje, zejména ropné, jsou omezené, a domnívá se, že budoucí evropská politika dopravy by měla sledovat čtyři hlavní cíle: **podporu nízkouhlíkových druhů dopravy, energetickou účinnost, zabezpečení dodávek a nezávislost zásobování a také snížení dopravního přetížení**. Současně by však měla být zachována konkurenceschopnost dopravy v rámci strategie 2020.

1.4 K hlavním problémům a úkolům, jež je třeba řešit v udržitelné politice dopravy, patří narůstající urbanizace a požadavek na pohodlí při každodenních přesunech, zachování

veřejného zdraví, což vyžaduje snížení emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů, zachování obchodní výměny zahrnující nutné snížení emisí, definice homogenních území pro vytvoření skutečně integrované politiky dopravy, porozumění obyvatel a hospodářských aktérů a podpora z jejich strany, které přispějí k provádění nových politik a přijetí nových vzorců chování v oblasti mobility. Je však zřejmé, že pokud bude Evropská unie jednat sama, její úsilí bude marné. Nutnost mezinárodní dohody o snížení emisí skleníkových plynů je evidentní jak z důvodu globálního oteplování, tak z důvodu ubývání klasických zdrojů energie.

1.5 Za těchto podmínek EHSV doporučuje, aby jak místní orgány, tak členské státy s podporou Evropské unie a na její popud přijaly řadu konkrétních opatření. Unie může zasahovat pomocí právních předpisů, zaměřením Fondu soudržnosti nebo Fondu pro regionální rozvoj, novými hlavními směry pro trans-evropské dopravní sítě nebo intervencemi Evropské investiční banky. Tato opatření jsou v souladu s hlavními rámcovými cíli uvedenými výše a mohla by obsahovat zejména:

- realizaci ambiciózního plánu výzkumu a vývoje v oblasti mobility a dopravy (motorizace, paliva, boj proti emisím, energetická účinnost);
- vytvoření internetových stránek pro výměnu osvědčených postupů v oblasti městské dopravy nebo dopravy na dlouhé vzdálenosti;
- rozvoj záchytných parkovišť a veřejné dopravy zejména pomocí autobusových spojů ve vyhrazeném pruhu, tramvajových spojů a metra;
- zdokonalení IKT jako prostředku podporujícího účinnou, spolehlivou a bezpečnou veřejnou dopravu;

- zavedení skutečných služeb pro řízení mobility na dostatečně rozsáhlých geografických oblastech, jejichž úkolem bude optimalizovat a zajistit plynulost a dobrou návaznost jednotlivých druhů dopravy;
- vytvoření místních doručovacích oblastí a městského distribučního centra v samotném centru města;
- zachování železničních zařízení v městech;
- využití daňových opatření na podporu dopravních prostředků a technologií, které jsou energeticky účinnější a vypouštějí méně CO₂ a jiných znečišťujících látek;
- zřizování zabezpečených a pohodlných odpočívadel pro řidiče dálkové přepravy, zlepšení jejich pracovních podmínek a odborné přípravy;
- rychlé zprovoznění železničních sítí upřednostňujících přepravu nákladu a rozvoj skutečné kultury služeb zákazníků v této konkrétní oblasti;
- podpora, případně pomocí daňových opatření, vozidel využívajících alternativní energie a biopaliva 3. generace;
- spuštění skutečného evropského plánu rozvoje elektrických vozidel, díky němuž se Evropská unie dostane do postavení, kdy bude moci definovat mezinárodní normy v rýsujícím se sektoru, nebo k jejich definici přispět;
- rozvoj koncepce „zelených přístavů“ a zřízení mořských dálnic;
- zlepšení pracovních podmínek a odborné přípravy námořníků;
- rozvoj vnitrozemských vodních dálnic a vnitrozemsko–mořských dálnic a zavedení nových člunů lépe přizpůsobených zejména pro dopravu návesů a kontejnerů;
- zohlednění zásadních požadavků udržitelnosti a ochrany životního prostředí při volbě dopravní infrastruktury;
- internalizace externích nákladů na dopravu ve všech odvětvích dopravy, aby nedocházelo k neoprávněné penalizaci nějakého druhu dopravy a získala se reálná představa o nákladech na dopravu;
- v případě veřejných orgánů organizujících dopravu: přijetí realistických cílů v oblasti snížení emisí skleníkových plynů

a jiných znečišťujících látek a udržitelnosti v souvislosti s místní dopravou;

- zohlednění těchto požadavků při budování systémů veřejné dopravy a při volbě infrastruktury;
- zavedení systematických spolehlivých a realistických posouzení dopadu před realizací navrhovaných politik a opatření.

1.6 V praxi je hlavním úkolem nové dopravní politiky zachovat dynamiku tohoto odvětví a jeho konkurenceschopnost a zaměřit se na snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek, usnadnit přechod na jiný druh dopravy, zkrátit vzdálenosti a podporovat „spojitou“ dopravu, přilákat více osob k málo znečišťujícím druhům dopravy, počítáno v kilometrech na cestujícího nebo v kilometrech na zboží.

1.7 Ke splnění tohoto úkolu lze použít jednoduchá a cenově přijatelná řešení, která mohou mít přímý, rychlý a citelný vliv: zvolit co nejekologičtější a nejobnovitelnější paliva, využít bioplyn pocházející z recyklace odpadů, využít existující prostory (nepoužívané železniční či přístavní prostory) pro služby mobility, zlepšit existující prostory dopravního spojení, umožnit platnost stejných jízdenek na regionálních a městských spojích, budovat autobusové spoje ve vyhrazeném pruhu, povzbuzovat spolujízdu nebo usnadňovat výměnu informací mezi operátory železniční sítě.

1.8 Existují rovněž řešení, která vyžadují přijetí významných politických rozhodnutí a mají výraznější finanční dopad: zřizování zachytných parkovišť pro automobily napojených na spolehlivou alternativní dopravu, zavedení systému centralizovaných informací, který by umožnil na určitém území regulovat příjezdy a odjezdy všech druhů dopravy, volba nejvhodnějšího druhu urbanizace zaměřené na snížení nutné mobility, investice do tramvají či metra, internalizace externích nákladů do prodejní ceny dopravy, rozvoj IKT umožňujících poskytovat spolehlivé informace činitelům řetězce mobility, měřit účinnost zvolených druhů dopravy, vytvořit plán pro využití obnovitelné energie a tuto energii rekuperovat pomocí nejlepších prostředků (elektrina u tramvají, plyn u některých vozidel atd.).

2. Úvod

2.1 Fungující jednotný trh vyžaduje účinný a spolehlivý systém dopravy osob a zboží. Samotná globalizace obchodu se stala realitou díky revoluci v dopravě a snížení nákladů, přítomnosti většího počtu operátorů, konkurenci a budování infrastruktur.

2.2 Doprava je nutná pro hospodářský a profesní život, ale stejně tak pro soukromý osobní život. Podmiňuje obchod a svoboda pohybu je jednou ze základních svobod.

2.3 Dopravní činnosti jsou proto přirozeně jedním ze základních prvků evropského hospodářství. Představují přibližně 7 % HDP a 5 % pracovních míst a přispívají ke vzniku 30 % HDP z průmyslu a zemědělství a 70 % HDP ze služeb.

2.4 Je třeba zdůraznit, že administrativní zátěž v odvětví dopravy je velmi výrazná a v jednotlivých členských státech odlišná, což vede ke vzniku skrytých nákladů a vytváří překážky pro obchod v Unii. Tyto náklady a administrativní zátěž se nejvíce dotýkají malých a středních podniků.

2.5 Přestože Evropská unie může být pyšná na ekonomickou účinnost dopravy a její konkurenceschopnost, charakter tohoto odvětví není dostatečně udržitelný. Udržitelný dopravní systém však musí nejen zajistit plnění různých ekonomických požadavků na dopravu, ale také respektovat sociální a environmentální rozměr udržitelného rozvoje.

2.6 Samotná koncepce udržitelné dopravy vyžaduje vytvořit podmínky pro hospodářský růst a současně zajistit důstojné pracovní podmínky a kvalifikované profese pro tuto sociálně odpovědnou činnost tak, aby nepoškozovala životní prostředí.

2.7 Přes pokrok dosažený v motorizaci vozidel a kvalitě paliv a přes dobrovolné závazky výrobců automobilů zůstává doprava odvětvím, kde objem vypouštěných skleníkových plynů roste nejrychleji.

2.8 Objem přepravy zboží se neustále zvyšuje, a to rychlejším tempem než HDP. Přeprava osob rostla v období 1995–2007 v průměru o 1,7 % ročně, nedosáhla však míry růstu HDP ve stejném období (2,7 %).

2.9 Přechod ze silniční dopravy na jiné druhy, např. dopravu po železnici a vodních cestách, zůstal od roku 2001 omezený. Co je ještě horší, byly zaznamenány případy zpětného přechodu k silniční dopravě.

2.10 Odvětví zůstává nadále z 97 % závislé na fosilních palivech, což má neblahé důsledky z hlediska životního prostředí a energetické závislosti.

2.11 Dlouhodobá politika bude muset zachovat účinnost naší dopravy, zlepšit její dopad na životní prostředí a její bezpečnost, zintenzivnit využívání komodality, podpořit přechod na jiné druhy dopravy, zlepšit pracovní podmínky a vynaložit nutné investice.

2.12 Celá problematika je o to naléhavější, že studie Evropské komise očekávají do roku 2020 silný nárůst dopravních toků, nedojde-li k zásadnímu obratu:

— vnitřní dopravy v západní Evropě o 33 %,

— vnitřní dopravy ve východní Evropě o 77 %,

— dopravy ze západní do východní Evropy o 68 %.

— dopravy z východní do západní Evropy o 55 %.

2.13 Pokud se tyto prognózy vyplní, dojde k všeobecnému přetížení hlavních dopravních tahů. Příliš mnoho dopravy dopravu zničí. Proto musíme vynaložit značné úsilí na výzkum a vývoj dopravních technologií (motorizace, paliv, energetické účinnosti, boje proti znečištění atd.), investovat do infrastruktur, zintenzivnit komodalitu, dodat nový impulz nákladní železniční dopravě, rozvoji vnitrozemské vodní či námořní dopravy. Chceme-li splnit cíle Komise v oblasti snížení emisí uhlíku, budeme potřebovat skutečný Marshallův plán pro nové technologie a investice do dopravy. Odborníci v oblasti dopravy již vypracovali koncepci tzv. optimodality, tedy optimalizace technických, ekonomických a environmentálních výkonů řetězců pro přepravu zboží a vytvořili odbornou skupinu pro prosazení optimodality v Evropě. Cílem je odstranit provázanost hospodářského růstu s negativními účinky dopravy.

2.14 Byla položena otázka, jaká je povaha dopravy a její společenská a hospodářská užitečnost. Jedná se o citlivé téma. Svoboda pohybu je základním právem, volný pohyb osob, zboží a služeb je jedním ze základních principů Evropské unie a vycházejí z něj pravidla WTO. Kdo by také mohl rozhodnout o užitečnosti či neužitečnosti dopravy? Jde však skutečně o pouhou řečnickou otázku? Nikoli, neboť je zřejmé, že je třeba hledat ekonomickou pravdu a vyčíslit náklady na dopravu, tedy internalizovat externí náklady způsobené každým druhem dopravy, které dnes nese společnost, zejména v oblasti životního prostředí, ale také veřejného zdraví či bezpečnosti. Přiblížíme-li se ekonomické realitě dopravy a stanovíme realističtější ceny, bude možné omezit některé dopravní toky ve prospěch dopravy na kratší vzdálenosti.

3. Pozemní doprava

3.1 Evropským heslem se stala komodalita, tedy optimalizace každého druhu dopravy a podpora nejlepší komplementarity a co nejučinnější interakce mezi jednotlivými druhy dopravy. 80 % pozemní dopravy se uskutečňuje na vzdálenost kratší než 100 km. Je tedy třeba vhodně reagovat na tuto potřebu, k jejímuž naplnění lze kromě silniční dopravy využít také místní železniční dopravu, přičemž říční či námořní doprava se na velmi krátkých vzdálenostech nejeví příliš použitelnou. V každém případě je ve vhodných případech třeba důrazně povzbuzovat přechod na jiný druh dopravy, jinak Evropská unie nedokáže vyvinout nízkouhlíkovou dopravní ekonomiku.

3.2 Městská a regionální doprava

3.2.1 Tento druh dopravy má svá specifická omezení. V městské dopravě vzniká 40 % emisí CO₂ a 70 % emisí jiných znečišťujících látek pocházejících ze silniční dopravy. Dopravní přetížení měst způsobuje kromě negativních následků na veřejné zdraví a životní prostředí náklady odhadované na 2 % HDP Evropské unie. Rozvoj veřejné dopravy je nutností, aby však tato doprava splňovala požadavky kladené na skutečnou službu obecného zájmu a představovala tedy alternativu k osobnímu vozidlu, musí splňovat určitá kritéria: frekvence, rychlost, bezpečnost, pohodlí, přístupnost, přijatelná cena, rozsah, snadná spojení. Umožňuje řešit nejen problémy v oblasti životního prostředí, ale také otázky sociální soudržnosti, jako je zpřístupnění předměstí.

3.2.2 Využití dopravních prostředků na elektrický pohon je žádoucí, ale samotná energie musí být produkována udržitelným způsobem a pokud možno bez emisí CO₂. Musí se rovněž povzbuzovat systém spolujízdy a „sdílených“ vozidel.

3.2.3 Měla by být vytvořena skutečná politika městské mobility. Ta předpokládá omezení individuální dopravy případným využitím mytného ve městech, ale především zlepšením kvality a uživatelské dostupnosti veřejné dopravy, jehož předpokladem je rozvoj nutných infrastruktur a služeb a realizace účinné intermodality. Vzhledem ke stavu veřejných financí v mnoha členských státech Evropské unie by splnění tohoto předpokladu mohlo být v některých případech usnadněno rozvojem partnerství veřejného a soukromého sektoru pro budování nových infrastruktur, jako jsou např. autobusové spoje ve vyhrazených pružích, tramvajová spojení, trolejbusy nebo metro a nové regionální železnice, nebo pro opětovné zprovoznění dříve opuštěných železnic, rozvoj informačních a komunikačních technologií orientovaných na dopravu, modernizaci a zjednodušení systému jízdenek atd.

3.2.4 Jednoduchá racionalizační opatření, jako je rozvoj zachytných parkovišť dobře propojených s centrem aglomerace, zprovoznění autobusových spojů ve vyhrazeném pruhu či opětovné zprovoznění vyřazených železnic, umožní v praxi dosažení skutečného pokroku při přijatelných nákladech.

3.2.5 Zdokonalení informačních a komunikačních technologií bude účinným nástrojem pro rozvoj intermodality dopravních druhů pomocí skutečné územní politiky řízení dopravy. Tyto technologie umožňují jemnější řízení provozu a měly by usnadnit zavedení systémů energetické optimalizace toku vozidel v silniční síti. Jejich prostřednictvím lze rovněž informovat cestující v reálném čase po celou dobu jízdy, zjednodušit a optimalizovat systém jízdenek a usnadnit možnosti rezervace. Díky těmto technologiím bude mít cestující možnost optimalizovat svou trasu, zjistit jízdní časy, frekvenci spojů a dokonce zjistit energetickou bilanci zvoleného dopravního prostředku.

IKT budou tedy mít účinek na dosažení součinnosti druhů dopravy, využití infrastruktury a energetickou účinnost.

3.2.6 Problémy spojené s řízením dopravních systémů často přesahují rámec samotné obce a týkají se širokého okolí městského centra. Z podnětu zainteresovaných místních orgánů by na rozsáhlých a homogenních geografických oblastech mohly být zřízeny skutečné služby řídicí mobility, např. formou delegování veřejné služby. Tento orgán řídicí mobility by měl za úkol zejména:

- analyzovat možnosti mobility na příslušném území a zohlednit přitom místní operátory, toky cestujících, geografická a městská omezení atd.;
- optimalizovat a přizpůsobit nabídku mobility zjištěným potřebám;
- řídit transverzální služby pro usnadnění intermodality: poskytování informací, systém jízdenek a prodej jízdenek na dálku, dopravu na vyžádání, přepravu osob se sníženou pohyblivostí, spolujízdu atd.;
- provádět audity řízení mobility a jejího dopadu na životní prostředí.

3.2.7 Tento orgán zajišťující organizaci by si samozřejmě zachoval svobodu rozhodovat o volbě místních operátorů, tarifních podmínkách, definici své dopravní a přepravní politiky a o územním plánování. Zajistil by transparentnost smluvních zakázek, definoval smlouvy obsahující cíle, které by zavazovaly provozovatele a příslušné samosprávy, stanovoval cíle pro kvalitu služeb atd.

3.2.8 EHSV již dříve zdůraznil klíčovou úlohu místních orgánů při organizaci veřejné dopravy a územním plánování. Zásada subsidiarity v této oblasti zajisté hraje svou roli, avšak Evropská unie si pochopitelně přeje podporovat nejudržitelnější modely městské dopravy. Již poskytla finanční prostředky v rámci strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a také prostřednictvím programu CIVITAS. Bylo by vhodné, aby EU posílila výměnu osvědčených postupů v oblasti městské dopravy, ale také aby v rámci příštího rámcového programu financovala výzkumné úsilí orientované na interakci mezi dopravou a plánováním měst.

3.3 Doprava zboží ve městech

3.3.1 Tento druh dopravy značně ovlivňuje provoz. Např. v Paříži představuje 20 % provozu a 26 % emisí skleníkových plynů. Je tedy třeba optimalizovat městskou logistiku a ve vhodných případech podpořit přechod na železniční či říční dopravu.

3.3.2 Lze si představit:

- seskupení dodávek vytvořením místních dodavatelských prostor, odpočívadel a servisních stanic v blízkosti sousedních zařízení a podniků;
- městská distribuční centra pro zajištění dodávek do samotného centra města, s omezením tonáže, povinným průjezdem logistickými platformami, optimalizací vytěžování a využitím vozidel na elektrický pohon;
- v rámci možností zachování existujících železnic ve městě se zaručením přístupu pro všechny operátory;
- ve velkých městech na říčních tocích budovat přístavní infrastrukturu.

3.4 Silniční přeprava zboží

3.4.1 Nárůst objemu silniční přepravy zboží vyžaduje řešení celé řady problémů: nárůstu objemu emisí CO₂, velké závislosti tohoto sektoru dopravy na fosilních palivech, nutnosti zlepšit infrastrukturu zejména z hlediska bezpečnosti, požadavku zaručit řidičům příznivé pracovní podmínky a prostředí.

3.4.2 V souvislosti s emisemi CO₂ je zapotřebí zintenzivnit výzkum a vývoj orientované na snížení emisí, zejména rozvojem nových motorů a alternativních energií. Pobídky v daňové oblasti podporující produkty či opatření zaměřená na alternativní pohonné prostředky a snížení emisí CO₂ jsou účinnější, jsou-li doplněny ambiciózní výzkumnou politikou. V tomto kontextu se musí internalizace externích nákladů⁽¹⁾ aplikovat spravedlivě na všechny druhy dopravy.

3.4.3 Rozvoj technologických řešení a zavádění informačních a komunikačních technologií přizpůsobených silniční přepravě zboží bude zásadní pro řešení naléhavých otázek existujících v tomto sektoru, pro snížení energetické závislosti, emisí z vozidel a přetížení silniční sítě. Bude zapotřebí vytvořit jasný rámec pro zavádění nových technologií s vytvořením otevřených norem, jenž zaručí interoperabilitu, a zvýšit výdaje na výzkum a vývoj u technologií, které ještě nejsou dostatečně vyzrálé na to, aby mohly být uvedeny na trh. Tyto technologie musejí být rovněž využity ke snížení frekvence cest bez nákladu pomocí lepšího informačního zabezpečení logistiky. Mohou mít značný význam pro zvýšení bezpečnosti dopravy.

3.4.4 Bude rovněž zapotřebí zlepšit infrastrukturu zejména v oblasti parkovišť a vybavených odpočívadel, jež musejí být bezpečná a střežená, aby se zamezilo krádežím a trestným činům a zlepšila se bezpečnost řidičů.

⁽¹⁾ Stanovisko CESE 1947/2009 k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, dosud nezveřejněné v Úředním věstníku, a stanovisko zveřejněné v Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 80.

3.4.5 Je zapotřebí pro řidiče udržet přitažlivost jejich povolání a zajistit jim dobré pracovní podmínky a prostředí, jako např. předepsanou pracovní dobu a harmonizovaný čas jízdy a odpočinku. Nesmí jít o právními předpisy existující pouze na papíře, musejí se stát součástí reality⁽²⁾.

3.5 Železniční doprava

3.5.1 V přepravě osob po železnici lze pozorovat zlepšení, zejména u velkých vzdáleností, kde se využívají vysokorychlostní vlaky. Naproti tomu přeprava nákladu po železnici je i nadále příliš slabá, představuje přibližně 8 % přepraveného zboží. Obecně je třeba dbát na to, aby modernizace a zvýšení konkurenceschopnosti železnice probíhaly s pečlivým zohledněním požadavků na bezpečnost a plynulost služby v případě sezónního nepříznivého počasí.

3.5.2 EHSV podporuje návrh Komise na vytvoření železničních sítí zaměřených na nákladní dopravu, je však třeba vypěstovat kulturu orientovanou na služby zákazníkům, komerční přístup a konkurenceschopnost. Otevření těchto sítí konkurencí by mělo tento přechod usnadnit.

3.5.3 Myšlenka železničních sítí zaměřených na nákladní dopravu spočívá ve stanovení časových intervalů a zeměpisných úseků, ve kterých by nákladní vlaky měly přednostní průjezd, aniž by to narušilo provoz osobních vlaků.

3.5.4 Je na místě připomenout, že v Evropské unii již existuje několik takových fungujících příkladů, dokonce jsou některé tratě vyhrazeny nákladní dopravě, např. *Betuwerooute* mezi přístavem Rotterdam a Německem. Můžeme uvést projekty *New opera* a *Fermed*.

3.5.5 Rozvoj nákladní železniční dopravy je možný za určitých podmínek. Je nutné:

- poskytovat skutečnou nabídku logistických služeb, nejen pouhé zajištění přepravy;
- dokázat snížit náklady a zvýšit tak konkurenceschopnost;
- zvýšit spolehlivost poskytovaných služeb;
- zajistit přijatelně krátké celkové přepravní časy;
- nabídnout větší flexibilitu a lepší reakci v nestandardních dopravních situacích.

⁽²⁾ Úř. věst. C 161, 13.7.2007, s. 89. Úř. věst. C 27, 3.2.2009, s. 49. Úř. věst. C 228, 22.9.2009, s. 78.

3.5.6 Rozvoj nákladní železniční dopravy je spjat s rozvojem intermodálních platforem kombinované dopravy po železnici a silnici. V této souvislosti lze jednoznačně ocenit odblokování projektu přepravy kamionů po železnici mezi Lyonem a Turínem. Po období nekoordinovaného rozvoje kombinované dopravy po železnici a silnici je však napříště zapotřebí podporovat dálkovou přepravu kamionů po železnici (jako např. alpskou dálnici nebo trať Lorry rail mezi Perpignanem a Lucemburkem) a také mořské dálnice, jako francouzsko-španělský projekt Fres Mos mezi Nantes Saint Nazaire a Gijonem.

3.6 Osobní automobily

3.6.1 Balíček pro energetiku a klima ukládá výrobcům automobilů značná omezení. Bude třeba vyvinout nová vozidla s alternativním pohonem, zejména elektrická či hybridní vozidla. Stejně důležité je neopustit úvahy o biopalivech. V současnosti se vyvíjejí výkonnější biopaliva třetí generace, zejména na základě mořských řas, což zamezuje konfliktům ve využívání orné půdy určené k zemědělské produkci potravin.

3.6.2 Kromě otázek ohledně dostupné technologie a vozidel dostupných na trhu existují další oblasti vykazující pokrok, zejména co se týče úspory energie a prostoru, který je dnes zaplňován v důsledku automobilového přetížení. Zde můžeme uvést kurzy hospodárné jízdy, zaváděné v některých velkých podnicích či orgánech správy, zavádění spolujízdy nebo sdílených vozidel, poskytování malých elektrických vozidel k pronájmu v některých městech.

3.7 Chůze a jízdní kola

3.7.1 Ve městech je třeba rozvoj těchto prostředků přemísťování podporovat, jsou zde však určitá omezení v souvislosti s topografií, klimatem a také věkem uživatelů. Je však zřejmé, že místní samosprávy by měly rozvíjet zabezpečené cyklistické stezky, neboť jednu z překážek rozvoje jízdy na kole představuje možné nebezpečí způsobené provozem vozidel.

4. Námořní doprava

4.1 Námořní dopravou se přepravuje velká část mezinárodního obchodu. Toto odvětví bylo zasaženo krizí a musí v současnosti řešit problém nevyužití kapacity. Je třeba zabránit snížení míry investic a ztrátě kvalifikací a dovedností, které by mohly ochromit obnovu, a to tím spíš, že evropská námořní doprava zaujímá vedoucí postavení ve světovém měřítku a je třeba zachovat spravedlivé podmínky hospodářské soutěže a konkurenceschopnost evropského loďstva, jež pro Evropskou unii znamená výhodu.

4.2 Pohonné hmoty

4.2.1 Námořní lodě využívají velmi znečišťující ropné deriváty. Kromě nutného technologického vývoje bude zapotřebí s tímto odvětvím projednat, jak lze kompenzovat negativní

environmentální dopad. Nebude-li systém kvót CO₂ přizpůsoben, je otázkou, zda by se jako možné řešení mohla využít ekologická daň. Tato otázka by měla být projednána v rámci mezinárodních námořních úřadů.

4.2.2 Výbor v každém případě opakuje svou podporu investicím do výzkumu a vývoje souvisejících s námořními loděmi, pohonnými látkami a zelenými přístavy. Trvá rovněž na zprovoznění mořských dálnic plánovaných v programu TEN.

4.3 Bezpečnost

4.3.1 Nikdy se nelze zcela vyhnout námořním nehodám a ztroskotání, ale je třeba učinit maximum pro zajištění bezpečnosti cestujících a posádek, a to jak z hlediska konstrukce, tak údržby lodí. Evropský mechanismus námořní bezpečnosti patří k nejuplnějším na světě. Naproti tomu se musí rozhodně, přísně a celoplošně zakročit proti nezákonnému odplyňování na moři.

4.4 Odborná příprava

4.4.1 Zachování a rozvoj evropské námořní dopravy vyžaduje, aby mladí lidé nadále směřovali k zaměstnání na moři a aby v něm chtěli setrvat. Je zapotřebí zlepšit kvalitu odborné přípravy námořníků a také pracovní podmínky a podmínky života na palubě a usilovat o posílení posádek.

5. Vnitrozemská vodní doprava

5.1 Vnitrozemská vodní doprava je značně rozvinutá v severních oblastech Evropy, ale mohla by se více rozvíjet v dalších zemích. Podobně jako v oblasti námořní dopravy by bylo vhodné uvažovat o koncepci vnitrozemských vodních dálnic a vnitrozemsko-mořských dálnic, a to zejména proto, že tento druh dopravy vykazuje třikrát až čtyřikrát nižší spotřebu energie a produkci škodlivých látek než silniční doprava. Tuto inovační koncepci bude možné realizovat pouze zprovozněním nových typů lodí a vytvořením přístavních a logistických platforem.

5.2 Loď pro kombinovanou vnitrozemskou vodní a námořní dopravu a říční člun jsou klíčovými faktory zřízení nových vnitrozemských vodních služeb, jejich efektivnosti a rentability dosahované souladem s provozními požadavky z hlediska kapacity, rychlosti a přístavních a plavebních charakteristik. Je třeba optimalizovat rozměry lodí a člunů, zejména umožnit přepravu navesů a kontejnerů.

6. Letecká doprava

6.1 Z letecké dopravy pochází 3 % CO₂ přítomného v atmosféře. Je na místě zdůraznit, že ve srovnání s rokem 1990 je nárůst emisí proti nárůstu provozu poloviční. Letecká doprava bude podléhat systému výměny kvót a Komise přišla s otázkou zdanění leteckého paliva a uplatnění DPH na dopravu uvnitř Unie.

6.2 Rozvoji letecké dopravy dodala impulz liberalizace tohoto odvětví a rozvoj nízkonákladových společností. Zahájení provozu těchto společností však často provázelo přidělení veřejných dotací. Bylo by vhodné tyto dotace doplnit povinností zavést politiky kompenzace ze strany přijímajících společností.

6.3 Otázka bezpečnosti letectví je samozřejmě v politice letecké dopravy zásadním bodem. Evropská unie by měla být na špičce co se týče zavedení mezinárodního systému bezpečnosti letectví a v tomto smyslu jednat na mezinárodní konferenci Mezinárodní organizace pro civilní letectví, která se bude konat v březnu v Montrealu.

6.4 Také je zapotřebí důkladně připravit přechod ke druhé fázi plánu „jednotné nebe“ po roce 2012 a úspěšně dokončit obtížná jednání mezi Spojenými státy a Evropskou unií v oblasti letecké dopravy.

7. Infrastruktury

7.1 EHSV vždy podporoval program transevropských dopravních sítí. Potvrzuje svoji podporu tomuto programu, ale je znepokojen obtížemi v oblasti financování a zpožděním projektu.

7.2 Připomíná, že rozšířená Evropa má větší potřeby v oblasti dopravní infrastruktury a že je třeba uvažovat o přizpůsobení existujících finančních nástrojů, či dokonce o vytvoření nástrojů nových. Musí se zvážit všechny možnosti, jež umožní vybudování udržitelných infrastruktur: sdružování veřejného a soukromého financování, mobilizace nových zdrojů mimo rozpočet atd.

7.3 Připomeňme, že dopravní infrastruktury mají zásadní význam pro socioekonomický rozvoj a regionální soudržnost. Dopravní infrastruktury jsou však také základem udržitelného dopravního systému, jenž bude šetrný k životnímu prostředí. Zvolit vhodný typ infrastruktury je tedy otázkou zásadní důle-

žitosti. Dostupnost regionů a jejich integrace do vnitrostátních a evropských celků je tedy nutné plánovat prostřednictvím podpory udržitelných infrastruktur respektujících životní prostředí.

7.4 Bylo by vhodné, aby budoucí hlavní směry pro TEN-T, které mají být předloženy počátkem roku 2011, jasně odrážely volbu Evropské unie spočívající v upřednostnění nízkouhlíkové dopravy.

7.5 EHSV potvrzuje svou jednoznačnou podporu programu GALILEO a zdůrazňuje, že je nutné jej dokončit bez dalších průtahů.

8. Internalizace environmentálních nákladů

8.1 Všichni jsou zajedno v názoru, že je třeba internalizovat environmentální náklady na dopravu. Bez této internalizace nese veškeré náklady veřejnost. Navíc to může podporovat paradoxní ekonomické chování, kdy jsou na obrovské vzdálenosti přepravovány výrobky, které by bylo možné zajistit v místě.

Nejefektivnějším způsobem internalizace velké části dopadů na životní prostředí by podle EHSV měla být daň z emisí oxidu uhličitého. Byla by pro podniky silným impulsem k tomu, aby si samy našly způsoby, jak snížit své emise oxidu uhličitého a tím i svůj dopad na životní prostředí.

8.2 Ecolabel je postupem, který není možné předem zahrnout, přestože podmínky jejího zavádění a její dopad musejí být pečlivě prostudovány. Mělo by se uvažovat o zavedení tohoto principu pro leteckou i pro námořní dopravu prostřednictvím příslušných mezinárodních orgánů (ICAO a IMO). Oživení diskuse o revizi směrnice o „Eurolabel“ je žádoucí, je však třeba mít neustále na zřeteli, že zásada internalizace externích nákladů musí být aplikována obecně na všechny druhy dopravy.

V Bruselu dne 17. března 2010

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI