

**111. plenární zasedání ve dnech 16. a 17. dubna 2015****STANOVISKO****Provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011**

EVROPSKÝ VÝBOR REGIONŮ

- zdůrazňuje, že mobilita osob a zboží je nezbytným předpokladem pro naplnění základních cílů EU týkajících se hospodářské, sociální a územní soudržnosti a dokončení jednotného trhu;
- doporučuje, aby Evropská komise při přezkumu v polovině období a případné aktualizaci cílů přihlédla k novým výzvám, mezi něž se řadí geopolitické události, změny v dopravních tocích, nástup nových konkurentů, nový technologický rozvoj a sociální dumping, a ke specifickým podmínkám v jednotlivých členských státech a regionech. Měla by také stanovit průběžné cíle na období po roce 2020;
- zdůrazňuje širší úlohu, již hraje místní a regionální správa v oblasti plánování městské a regionální dopravy a mobility, a její rozhodující význam pro kvalitu života občanů a regionální konkurenceschopnost. VR proto žádá, aby byly tyto orgány aktivněji zapojeny do rozhodovacího procesu;
- zdůrazňuje, že odpovídající a náležitě financované dopravní sítě a prostředky jsou důležité pro geograficky či demograficky znevýhodněné oblasti, jako jsou oblasti se značně rozptýleným obyvatelstvem a ostrovní, nejvzdálenější, přeshraniční či horské regiony, neboť jsou základním předpokladem pro nastolení územní soudržnosti. Potřeby těchto regionů nejsou v politikách a programech EU týkajících se dopravy dostatečně uznány;
- je zklamán, že zatím byl učiněn jen malý pokrok v oblasti intermodálních přepravních dokladů, zejména pro multimodální dopravu přes hranice regionů a států. Očekává, že v této oblasti nastane do roku 2020 výrazné zlepšení;
- vyzývá k podniknutí koordinovaných kroků za účelem posílení multimodální dopravy, především vytvořením nezbytných propojení s uzly (jako jsou letiště, přístavy a intermodální dopravní centra), a vyzdvihuje potřebu koordinace na hranicích členských států.

Zpravodaj

pan Spyros Spyridon (EL/ELS), člen rady obce Poros

Odkaz

Stanovisko Evropského výboru regionů – Provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011

I. POLITICKÁ DOPORUČENÍ¹

EVROPSKÝ VÝBOR REGIONŮ

Doprava jakožto základní činitel hospodářské, sociální a územní soudržnosti

1. zdůrazňuje, že mobilita osob a zboží je nezbytným předpokladem pro naplnění základních cílů EU týkajících se hospodářské, sociální a územní soudržnosti a dokončení jednotného trhu. Doprava přispívá ke konkurenceschopnosti Evropy a jejích regionů a EU v této oblasti hraje v celosvětovém měřítku průkopnickou roli;
2. upozorňuje na to, že náklady na dopravu zboží a náklady domácností na dopravu jsou poměrně vysoké: doprava zaujímá 13,2 % v rozpočtech domácností a tvoří až 15 % ceny výrobků. Doprava je v současné době ještě stále z 96 % závislá na ropě, jež se z velké části těží v nestabilních regionech světa;
3. upozorňuje na to, že v důsledku toho, že nebyly stanoveny průběžné cíle, je obtížné posoudit dosažený pokrok. V souvislosti se jmenováním nové Evropské komise a nadcházejícím hodnocením provádění bílé knihy, k čemuž dochází v kontextu rychle se měnícího prostředí (hospodářská krize, rozsáhlejší geopolitické události ovlivňující oblast dopravy), však nastala vhodná příležitost pro to, aby byl částečně posouzen dosavadní pokrok;
4. poukazuje na to, že hybnou silou tohoto pokroku jsou ambiciózní cíle bílé knihy. Výbor rovněž upozorňuje na vzájemnou provázanost dopravní politiky a politik v oblasti životního prostředí, inovací a sociálních věcí, jakož i hospodářské politiky. Doporučuje, aby byly tyto cíle propojeny s cíli týkajícími se snižování závislosti na ropě, omezování hluku a znečištění ovzduší i vysokých nákladů, a rovněž s cíli boje proti změně klimatu způsobené emisemi skleníkových plynů;
5. doporučuje, aby Evropská komise při přezkumu v polovině období a případné aktualizaci cílů přihlédla k novým výzvám, mezi něž se řadí geopolitické události, změny v dopravních tocích, nástup nových konkurentů, nový technologický rozvoj a sociální dumping, a ke specifickým podmínkám v jednotlivých členských státech a regionech. Měla by také stanovit průběžné cíle na období po roce 2020;
6. oceňuje, že Evropská komise prozíravě přijala řadu legislativních návrhů a iniciativ ohledně balíčků opatření týkajících se železniční a letecké dopravy a přístavní politiky, a vyzývá Evropský parlament a Radu k urychlení postupů, aby je bylo možné rychle přijmout. Taková opatření EU by měla být koncipována v souladu se zásadou subsidiarity a s minimální administrativní zátěží;

¹

Upozorňujeme, že v souladu s čl. 55 odst. 2 jednacího řádu VR „stanoviska Výboru k návrhům právních aktů [...] vyjadřují názor na to, zda je návrh v souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality“.

7. Výbor však žádá, aby minimálně stejné úsilí bylo věnováno městské hromadné dopravě, která je významnou částí systému veřejné dopravy a nejzásadnější co do přímého vlivu na životní prostředí a kvalitu života největšího počtu obyvatel v nejhustěji osídlených částech EU;
8. poukazuje na to, že je především nutné zaručit volný pohyb zboží a produktů na vnitřním trhu EU, a to v zájmu zvýšení konkurenceschopnosti evropského odvětví dopravy a logistiky oproti konkurenci z ostatních částí světa;

Kvalita dopravy ovlivňuje konkurenceschopnost regionů a konkurenceschopnost regionů naopak určuje kvalitu dopravy

9. zdůrazňuje širší úlohu, již hraje místní a regionální správa v oblasti plánování městské a regionální dopravy a mobility, a její rozhodující význam pro kvalitu života občanů a regionální konkurenceschopnost. Místní a regionální orgány mají na starosti plánování a údržbu sítí, otázky parkování a přístupnosti a monitorování dodržování environmentálních norem, a proto musí být zapojeny na základě partnerství a víceúrovňové správy. VR žádá, aby byly tyto orgány aktivněji zapojeny do rozhodovacího procesu;
10. upozorňuje na to, že existuje přímá vazba mezi plánováním dopravy v městských střediscích a městským a územním plánováním. Výbor opětovně poukazuje na koncepci plánování udržitelné městské mobility (včetně stanovování cen), v jejímž rámci by EU měla podporovat harmonizaci, aniž by měla závaznou povahu;
11. opakovaně upozorňuje, že pro zajištění celoevropské kvalitní dopravy je nezbytné, aby byla stejná pozornost a podpora jako transevropským dopravním sítím věnována i místům, kde dopravní toky vznikají a končí, což jsou zejména města. V těchto počátečních a koncových bodech je třeba komplexně podporovat a řešit všechny druhy a typy dopravy;
12. upozorňuje, že přestože bílá kniha uvádí, že pro budoucí prosperitu je zapotřebí, aby byla zajištěna účinná doprava ve všech regionech, je segment dopravy Evropskou komisí čím dále více vnímán jako jakýkoli jiný segment volného trhu, a to nejen při posuzování veřejné podpory. Veřejní (nebo veřejným subjektem vlastněni) dopravci se často dostávají do svízelné situace, kdy privátní subjekty přebírají lukrativní dopravní trasy a spoje (někdy i za dumpingové ceny s cílem získat budoucí monopolní postavení) a veřejné subjekty a provozovatelé dopravy (včetně subjektů vlastněných veřejnými subjekty) se stávají provozovateli pouze ztrátových tras a spojů. Pokud v bílé knize považujeme dopravu nejen za obchodní sektor, ale i za nástroj pro zajištění konkurenceschopnosti a prosperity EU a jejích jednotlivých regionů, je třeba diametrálně změnit přístup k veřejným a jim obdobným provozovatelům ve vztahu k privátním subjektům. Privátní subjekty dopravu samozřejmě zcela logicky vnímají pouze jako způsob tvorby obchodního zisku, bez ohledu na zajištění konkurenceschopnosti jednotlivých regionů a EU jako takové;

13. je pro to, aby byly u krátkých vzdáleností prosazovány nemotorizované způsoby dopravy (jízda na kole, chůze), jelikož se jedná o ekologičtější, levnější a často i rychlejší alternativu. K dosažení tohoto cíle napomohou odpovídající dopravní sítě a opatření zaměřená na podnícení změny smýšlení, zejména pokud jde o podporu a využívání tohoto druhu dopravy;
14. zasazuje se o to, aby se při přepravě zboží na velké vzdálenosti podporovala intermodalita mezi udržitelnými druhy dopravy a přechod ze silniční dopravy na udržitelné druhy dopravy, jako je železniční, námořní a říční doprava;
15. zdůrazňuje, že odpovídající a náležitě financované dopravní sítě a prostředky jsou důležité pro geograficky či demograficky znevýhodněné oblasti, jako jsou oblasti se značně rozptýleným obyvatelstvem a ostrovní, nejvzdálenější, přeshraniční či horské regiony, neboť jsou základním předpokladem pro nastolení územní soudržnosti. Potřeby těchto regionů nejsou v politikách a programech EU týkajících se dopravy dostatečně uznány. Výbor se domnívá, že je zapotřebí pečlivého plánování, aby bylo možné skloubit ekologické požadavky s požadavky poskytovatelů dopravních služeb a s potřebou stanovit přiměřené ceny pro uživatele;
16. upozorňuje, že vzhledem k tomu, že v nových členských zemích stále chybí kvalitní základní dopravní propojení, a to nejen v oblasti sítí TEN-T, ale zejména v oblasti základní regionální a místní obslužnosti (obchvaty obcí, běžné regionální a místní silnice, na kterých závisí mobilita pracovní síly atd.), na které fatálně závisí konkurenceschopnost těchto regionů, je třeba přistupovat k problematice a podpoře dopravy v nových členských zemích zcela rozdílně oproti starým členským zemím, kde je tato infrastruktura již vybudována;
17. zdůrazňuje, že pro soudržnost přeshraničních území a rozvoj spolupráce přes hranice jsou důležitá přeshraniční dopravní propojení na místní a regionální úrovni, a poukazuje na skutečnost, že toto bohužel nebylo při nastavování programů přeshraniční spolupráce na období 2014–2020 dostatečně zohledněno;
18. zdůrazňuje, že je nutné věnovat pozornost zajištění vysoké kvality dopravních služeb pro ohrožené skupiny obyvatelstva a také v regionech, které čelí demografickým výzvám;
19. vyzdvihuje zásadní spojitost mezi spolehlivým, flexibilním a kvalitním dopravním systémem a konkurenceschopností odvětví cestovního ruchu;
20. je zklamán, že zatím byl učiněn jen malý pokrok v oblasti intermodálních přepravních dokladů, zejména pro multimodální dopravu přes hranice regionů a států. Očekává, že v této oblasti nastane do roku 2020 výrazné zlepšení;

21. upozorňuje, že v oblasti celoevropských informací v multimodální dopravě a vystavování přepravních dokladů nebylo dosaženo téměř žádného pokroku a že většina členských států EU dnes stále nemá ani svůj národní systém fixních jízdních řádů, který by shromažďoval veškeré jízdní řády v zemi a umožňoval vyhledávat a rezervovat spoje hromadné dopravy v rámci jednoho státu. Informace v multimodální dopravě jsou jedním z nástrojů, které mohou výrazně zvýšit zájem cestujících o využívání hromadné dopravy. Domnívá se též, že při vytváření takovýchto systémů a jejich propojení by se mělo vycházet nejen ze statických informací, které poskytují pevné jízdní řády, ale také z obrovského potenciálu informací, které bude možné získat prostřednictvím systémů GNSS, zejména systému Galileo;
22. vítá pokrok, jehož bylo docíleno v oblasti práv cestujících. Výbor ovšem podotýká, že informace o těchto právech a samotná práva se u jednotlivých druhů dopravy různí, a vyzývá k tomu, aby zde byl v zájmu uživatelů zajištěn větší soulad. Žádá rovněž, aby členské státy tato práva, jež Evropská unie občanům přiznává, uplatňovaly ve větší míře. Členské státy se zatím snaží všemi možnými výjimkami jejich uplatňování omezit;
23. zdůrazňuje, že nejsložitějším úsekem z hlediska cestovních informací a odbavení je první a poslední úsek, což jsou části dopravy, které jsou zpravidla v kompetenci místních a regionálních orgánů. Proto je naprosto zásadní zapojit místní a regionální orgány do realizace a monitorování jednotlivých řešení, aby byla zaručena funkčnost celého systému jako celku;
24. vyslovuje politování nad tím, že pouze čtyři členské státy plně uplatňují nařízení o právech cestujících v železniční dopravě, a důrazně vyzývá všechny ostatní členské státy, aby zrušily rozšířené výjimky;
25. upozorňuje na to, že chybějící harmonizace předpisů mezi členskými státy narušuje hospodářskou soutěž a může vést k odklonu dopravních toků, což bude mít důsledky pro životní prostředí, komunikace a správu;
26. vybudováním kvalitní dopravní infrastruktury a dobré dopravní dostupnosti se všechny regiony stanou ekonomicky silnějšími a zajímavějšími pro přímé investice, a tím se posílí jejich konkurenceschopnost i konkurenční postavení EU jako celku;
27. domnívá se, že je třeba vyjasnit pravomoci vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování práv cestujících při přeshraničních cestách;

Úsilí o vytvoření evropského systému integrované, spolehlivé, čisté a bezpečné dopravy

28. poukazuje na to, že dopravní síť je v jednotlivých evropských regionech nestejně rozvinutá a je roztržštěná, zejména pokud jde o železniční a silniční dopravu. Pro posílení hospodářské soutěže je nutné vytvořit vysoce kvalitní dopravní síť a zavést flexibilní finanční nástroje. Je tedy zásadní rozvíjet síť TEN-T, zejména pokud jde o podporu nákladní železniční dopravy, a síť regionálních letišť;
29. vyslovuje se pro internalizaci vnějších nákladů (společenských a ekologických nákladů včetně nehod, znečištění ovzduší, hluku a dopravního přetížení) a pro zásady „uživatel platí“

a „znečišťovatel platí“ s cílem sjednotit tržní volby s potřebami udržitelnosti. V této souvislosti by se měla prozkoumat možnost přijetí dalších opatření k postupnému zavedení povinného systému harmonizované internalizace nákladů pro užitková vozidla v celé meziměstské síti, čímž by se odstranila současná situace, ve které mezinárodní dopravci potřebují eurovinětu, 5 vnitrostátních známek a 8 různých nálepek a mýtných smluv, aby mohli bez omezení projet po zpoplatněných evropských silnicích;

30. poukazuje na pokrok, jehož bylo dosaženo v oblasti bezpečnosti silničního provozu, avšak také na rozdíly v právních předpisech a normách jednotlivých členských států, například co se týče přepravy nebezpečných věcí. Výbor opakuje svou výzvu k vypracování vědeckého modelu pro internalizaci nákladů, zejména v případě dopravních nehod;
31. poznamenává, že u osobní dopravy, zejména letecké, závisí bezpečnost cestujících nejen na technické úrovni, ale také na pravidelném hodnocení posádek a neustálém zlepšování bezpečnostních norem, a vyzývá příslušné orgány, aby přijaly okamžitá opatření v těchto specifických oblastech;
32. vítá iniciativu Shift2Rail a podporu projektu „Modré pásmo“, současně však upozorňuje na to, že nebyl učiněn dostatečný pokrok při přechodu na železniční a vodní či námořní dopravu, a to navzdory přetíženosti silničního a leteckého provozu. Vlaky a lodě mohou dále přispět k dosažení cílů v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a nehod. Z tohoto důvodu je třeba podporovat rozvoj a dokončení sítě TEN-T, jakož i sjednocování kritérií a předpisů mezi různými železničními správami a usnadňování přístupu pro nové provozovatele v rámci volné soutěže;
33. vítá konkrétní provádění Nástroje pro propojení Evropy, znepokojuje jej však skutečnost, že podle Junckerova plánu se z rozpočtu tohoto programu odčerpá 2,7 miliard eur, ačkoli již nyní nestačí k vybudování transevropské dopravní sítě. Vyjadřuje proto politování nad tím, že Evropská unie očividně dostatečně neinvestuje do účinného a udržitelného systému dopravy ani do ekologizace;
34. v návaznosti na nedávno vydanou zprávu Evropského účetního dvora vyzývá členské státy, aby přijaly opatření s cílem odstranit nedostatky ve vodní dopravě (týkající se mostů, plavebních komor, šířky řek atd.), aby koordinovaly svou činnost, dokončily projekty v oblasti infrastruktury a aby realizovaly plány údržby;
35. poukazuje na to, že chybí jakákoliv zmínka o integrované námořní či vnitrozemské vodní a letecké dopravě nebo o vyvíjení vodních letounů, a žádá, aby byly tyto aspekty zahrnuty do plánování dopravy;
36. podporuje iniciativu „jednotné evropské nebe“ a vyzývá Evropskou komisi, aby v zájmu hospodářské soutěže navrhla transparentní systém přidělování letištních časů s cílem zlepšit využívání letišť. Výbor poukazuje na zpoždění, k nimž dochází u vzletů a přistání a která způsobují nárůst nákladů, a vyzývá k posouzení potenciálního dopadu zvýšení letových výšek na životní prostředí s ohledem na emise znečišťujících látek do troposféry;

37. vyzývá k podniknutí koordinovaných kroků za účelem posílení multimodální dopravy, především vytvořením nezbytných propojení s uzly (jako jsou letiště, přístavy a intermodální dopravní centra), a vyzdvihuje potřebu koordinace na hranicích členských států, kterou by mohla zajišťovat evropská seskupení pro územní spolupráci (ESÚS);
38. je nesmírně potěšen tím, jaký pokrok byl učiněn při hledání alternativních zdrojů a metod financování velkých dopravních projektů, jež vyžadují dlouhodobé plánování a financování. Výbor však upozorňuje na rozdílný přístup k podpoře alternativních zdrojů a na absenci progresivity poskytované podpory vztažené k míře „čistoty“ daného alternativního pohonu. Tímto vyzývá k účinnější podpoře těch druhů pohonů, které produkují 0 % nebo minimum emisí a u kterých již infrastruktura prokazatelně existuje a funguje (např. tramvajová a trolejbusová doprava);
39. zdůrazňuje, že v důsledku technologického a legislativního vývoje v celém odvětví dopravy bude nutné, aby si účastníci osvojili nové dovednosti. Výbor vyzývá členské státy a Evropskou komisi, aby vzaly v potaz nutnost opatření týkajících se neustálého vzdělávání a aby při jejich koncipování a plánování uvážily jejich náklady, a to v zájmu plného provedení těchto opatření;
40. upozorňuje na rychlé změny pracovních podmínek v odvětví dopravy a vyzývá Evropskou komisi a členské státy, aby harmonizovaly normy a sociální práva s cílem zlepšit tyto pracovní podmínky a zabránit nekalé soutěži;
41. zdůrazňuje, že pro dosažení čistší dopravy je třeba přijmout souběžně opatření na podporu využívání veřejných dopravních prostředků a provádět výzkum v oblasti čistších paliv a účinnějších motorů. Za tímto účelem jsou nezbytná opatření podporující využívání hybridních vozidel a elektrifikované železniční dopravy;
42. zdůrazňuje význam technologických inovací podněcených alternativními palivy a obnovenou infrastrukturou pro udržitelné, nízkouhlíkové hospodářství, které je šetrné k životnímu prostředí, aby mohly evropské podniky rozšířit vývoz, podporovat růst a vytvářet pracovní místa;

Evropa by měla svůj úspěšný model dopravy exportovat

43. opětovně vyjadřuje svou podporu úsilí, jež Evropská unie vyvíjí na mezinárodní úrovni s cílem exportovat své modely dopravy aktivní účastí na mezinárodních fórech;
44. kvalita a bezpečnost evropských dopravních sítí, jež jsou založeny na přísných normách, jsou příkladem pro třetí země a zároveň přispívají k bezpečnosti a kvalitě života evropských občanů. Vývozem evropských standardů a zpřístupňováním mezinárodních trhů se pak posiluje konkurenceschopnost evropského průmyslu;
45. poukazuje na to, že odvětví dopravy je mimořádně složité a zahrnuje takové oblasti, jako jsou infrastruktura, informační technologie, výzkum a inovace, specifikace vozidel, chování účastníků a další. VR vyzývá členské státy a instituce EU, aby věnovaly náležitou pozornost

úspěšné koordinaci těchto různých oblastí, a to při minimální administrativní zátěži a v úzké spolupráci s místními a regionálními orgány, s cílem dosáhnout co nejlepších výsledků.

V Bruselu dne 16. dubna 2015

předseda
Evropského výboru regionů

Markku Markkula

generální tajemník
Evropského výboru regionů

Jiří Buriánek

II. POSTUP

Název	Provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011
Odkazy	-
Právní základ	čl. 307 třetí pododstavec SFEU a čl. 41 písm. c) jednacího řádu VR
Procedurální základ	článek 43 jednacího řádu VR
Datum žádosti Rady / EP o vypracování stanoviska / Datum dopisu Komise	11. února 2015
Datum rozhodnutí předsedy/ předsednictva	9. března 2015
Odpovědná komise	Komise pro politiku územní soudržnosti a rozpočet EU (COTER)
Zpravodaj	pan Spyros Spyridon (EL/ELS) člen rady obce Poros
Analýza	9. března 2015
Datum projednání v komisi	-
Datum přijetí v komisi	-
Výsledek hlasování v komisi (většinou, jednomyslně)	přijato jednomyslně
Datum přijetí na plenárním zasedání	16. dubna 2015
Předchozí stanovisko Výboru	stanovisko Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru (CdR 101/2011 fin) ² stanovisko Přezkum legislativního rámce pro síť Ten-T (CdR 8/2012 fin) ³ stanovisko Nástroj pro propojení Evropy (CdR 648/2012 fin) ⁴ stanovisko Balíček městské mobility (COR-2014-90) ⁵ stanovisko Mobilita v zeměpisně a demograficky znevýhodněných regionech (COR-2014-1691) ⁶ stanovisko Služby v oblasti informací, plánování cest a prodeje jízdenek na multimodální cesty (COR-2014-04895) ⁷
Datum konzultace monitorování subsidiarity	-

² Úř. věst. C 259, 2.9.2011, s. 6–12.

³ Úř. věst. C 225, 27.7.2012, s. 150–158.

⁴ Úř. věst. C 277, 13.9.2012, s. 125–136.

⁵ Úř. věst. C 271, 19.8.2014, s. 18–24.

⁶ Úř. věst. C 415, 20.11.2014, s. 18–22.

⁷ Úř. věst. C 19, 21.1.2015, s. 36–39.