

P6_TA(2008)0408

Evropská přístavní politika

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 4. září 2008 o evropské přístavní politice (2008/2007(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise o evropské přístavní politice (KOM(2007)0616),
 - s ohledem na sdělení Komise nazvané „Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře“ (KOM(2006)0275),
 - s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o budoucí námořní politice Evropské unie: Evropská vize pro oceány a moře¹,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 11. března 2008 o evropské politice udržitelné dopravy s přihlédnutím k evropským politikám v oblasti energetiky a ochrany životního prostředí²,
 - s ohledem na směrnici Rady 79/409/EHS ze dne 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků³,
 - s ohledem na směrnici Rady 92/43/EHS ze dne 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin⁴,
 - s ohledem na směrnici Rady 1999/31/ES ze dne 26. dubna 1999 o skládkách odpadů⁵,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky⁶,
 - s ohledem na čl. 299 odst. 2 Smlouvy o ES,
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro regionální rozvoj (A6-0308/2008),
- A. vzhledem k tomu, že otázka přístupu na trh přístavních služeb byla předmětem diskuse v Parlamentu, která byla pro Komisi podnětem k tomu, aby přistoupila k rozsáhlým konzultacím se zúčastněnými stranami,
- B. vzhledem k tomu, že výše zmíněné sdělení Komise o evropské přístavní politice

¹ Úř. věst. C 175 E, 10.7.2008, s. 531.

² Přijaté texty, P6_TA(2008)0087.

³ Úř. věst. L 103, 25.4.1979, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 206, 22.7.1992, s. 7.

⁵ Úř. věst. L 182, 16.7.1999, s. 1.

⁶ Úř. věst. L 327, 22.12.2000, s. 1.

nepřichází s návrhem nových opatření, pokud jde o přístup na trh přístavních služeb,

- C. vzhledem k tomu, že díky mezinárodnímu rozměru tohoto odvětví je vhodné uplatňovat evropskou přístavní politiku, využívající komparativních geopolitických výhod, na úrovni Společenství,
- D. vzhledem k tomu, že přístavy mají význam nejen pro námořní, říční a kombinovanou dopravu v rámci Evropy, ale jsou také ekonomickými osami, zdrojem pracovních příležitostí a nástrojem k integraci obyvatelstva,
- E. vzhledem k tomu, že v souvislosti se svými cíli v oblasti zvyšování konkurenceschopnosti námořní dopravy a poskytování kvalitních moderních služeb by evropská přístavní politika měla podporovat tyto čtyři zásady: bezpečnost, rychlost služeb, nízké náklady a ohleduplnost k životnímu prostředí,
- F. vzhledem k tomu, že před evropskými přístavy stojí naléhavé úkoly, které bude třeba v budoucnu řešit, zejména v oblasti životního prostředí, globalizace, udržitelného rozvoje, zaměstnanosti a sociálních podmínek, zejména pokud jde o bezpečnost a celoživotní vzdělávání, financování, přístup na trh a správu, jakož i v oblasti opatření narušujících hospodářskou soutěž a diskriminačních opatření, která byla na relevantních zeměpisných trzích přijata zeměmi, jež nejsou členy EU,
- G. vzhledem k tomu, že nedostatek území, jež by mohla sloužit k rozvoji přístavů v Evropě, a jedinečnost a snadná ohrožitelnost přírodních stanovišť jsou dalšími doklady toho, jak je důležité, aby tvůrci právních předpisů zajistili rovnováhu a právní jednoznačnost, pokud jde o dodržování ekologických, hospodářských a sociálních povinností,
- H. vzhledem k tomu, že přístavní odvětví v Evropě je velmi různorodé a že v příštích letech má podle předpokladů dojít k jeho výraznému růstu,
- I. vzhledem k tomu, že rozšíření Panamského průplavu bude mít určitý dopad a pravděpodobně povede k posílení současné tendence stavět stále větší lodě,
- J. vzhledem k tomu, že pro přístavy je důležitá moderní infrastruktura a efektivní spojení s vnitrozemím a ostrovy,
 - 1. vítá výše zmíněné sdělení Komise o evropské přístavní politice;
 - 2. hodnotí kladně přístup Komise při přípravě tohoto sdělení, zejména provedení rozsáhlých konzultací;
 - 3. vítá, že se Komise zaměřuje na právně nevynutitelná opatření, jako např. zveřejňování pokynů a odstraňování administrativních překážek;
 - 4. zdůrazňuje zásadní význam přístavních služeb pro EU, a to z hlediska hospodářského, obchodního, sociálního, ekologického i strategického;
 - 5. domnívá se, že Komise hraje důležitou úlohu při zajišťování toho, aby byly všechny evropské přístavy schopny dosáhnout svého plného potenciálu;
 - 6. vítá záměr Komise zveřejnit pokyny k uplatňování právních předpisů Společenství na ochranu životního prostředí při rozvoji přístavů a jejich infrastruktury, jejichž hlavním

cílem je ochrana mořského prostředí a okolí přístavů; naléhavě žádá Komisi, aby zveřejnila tyto pokyny do konce roku 2008;

7. je toho názoru, že přístavy a příroda mohou existovat vedle sebe udržitelným způsobem, protože ničení přírody často způsobuje hospodářské škody v jiných odvětvích, jako je např. cestovní ruch, zemědělství a rybolov, a vyzývá proto komisaře pro dopravu, aby při tvorbě a prosazování právních předpisů EU a pokynů v oblasti evropských přístavů a životního prostředí úzce spolupracoval s komisařem pro životní prostředí;
8. domnívá se, že cílem těchto pokynů by mělo být řešení právní nejistoty, která vyplývá z některých směrnic týkajících se životního prostředí, a měly by se tak skutečně zabývat environmentální politikou, přičemž by měla být zohledněna specifická situace, ve které se přístavy v Unii nacházejí;
9. zdůrazňuje, že je třeba zapojit přístavní a místní orgány do sestavování plánů na řízení kvality vody v povodích řek a námořních přístavech v souladu se směrnicí 2000/60/ES;
10. poukazuje na nutnost toho, aby orgány územní samosprávy vytvořením plánů řízení kvality ovzduší a v souladu s úmluvou Marpol a se směrnicí Rady 96/62/ES ze dne 27. září 1996 o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší¹ podpořily úsilí o snížení emisí CO₂, které do ovzduší vypouštějí plavidla a pozemní a letecká doprava;
11. zdůrazňuje, že je nezbytné rozvíjet integrovanou evropskou politiku, která posílí konkurenceschopnost regionů a územní soudržnost a zohlední přitom sociální, environmentální, hospodářská a bezpečnostní hlediska na všech územích úrovních, a to zavedením partnerství mezi institucemi, odvětvími a jednotlivými územními jednotkami;
12. všímá si, že Komise je znepokojena rozdělením dopravních toků v Evropě, a poukazuje na různorodost přístavního odvětví a nárůstu přístavů malé a střední velikosti v Evropě; mimoto se domnívá, že Komise by měla zohlednit hlavní změny, které se v mezinárodní námořní dopravě očekávají v důsledku technologického a hospodářského pokroku, rozšíření Panamského průplavu a větší velikosti a kapacity lodí, jelikož tyto změny budou mít bezpochyby na toto odvětví významný dopad;
13. upozorňuje na územní rozměr rozvoje evropských přístavů, zejména na nezbytnost přeshraniční spolupráce a koordinace mezi sousedícími přístavními regiony; zdůrazňuje význam evropské politiky sousedství a regionální strategie pro Středozevní, Baltské a Černé moře; vítá návrh Komise na vytvoření soupisu míst se sníženou průchodností mezi přístavy EU a přístavy států, které s Uní sousedí;
14. vyzývá Komisi, aby soustavně sledovala vývoj nových technologií a metod řízení, které jsou v mezinárodním měřítku používány v přístavech a lodní službě a v terminálech pro nákladní, osobní a pozemní dopravu, s cílem podporovat politiky a iniciativy k rozvoji přístavů Společenství a zvýšit jejich efektivitu a produktivitu v jejich vlastním zájmu i zájmu jejich uživatelů;
15. domnívá se, že potřebné technologické změny, jež umožní mezilehlým přístavům zvládat zvýšený objem dopravy, budou představovat značnou finanční zátěž pro dané regiony; domnívá se, že tyto regiony by měly mít možnost využívat k tomuto účelu strukturální

¹ Úř. věst. L 296, 21.11.1996, s. 55.

fondy, zejména pro financování nákupu moderního technického zařízení, pro vytvoření pracovních míst v inovačních oborech a pro obnovu městských území, které se uvolnily přesunem přístavních činností mimo město;

16. domnívá se, že právní jistota právního rámce Společenství v oblasti námořní dopravy, který vychází z mezinárodního právního rámce, závisí na rychlosti schválení námořního balíčku Erika III;
17. vyzývá Komisi a členské státy, aby podpořily spolupráci mezi evropskými přístavy; v této souvislosti rovněž zdůrazňuje úlohu přístavů pro regionální hospodářství okolních vnitrozemských oblastí; v tomto ohledu upozorňuje na to, že harmonický rozvoj přístavů je klíčovým prvkem integrované námořní politiky Unie;
18. zdůrazňuje sociální a kulturní úlohu přístavů pro obyvatelstvo žijící v okolních vnitrozemských oblastech a považuje za nezbytné zlepšit povědomí veřejnosti o důležitosti přístavů jako prostředku rozvoje;
19. je toho názoru, že námořní a říční doprava nemůže být posuzována odděleně od dopravy pozemní a letecké a že pro komerční úspěch přístavu je jeho propojení s vnitrozemím velmi důležitým faktorem, a že je proto nutné vzájemně propojovat přístavy, vnitrozemské logistické platformy a „suchozemské přístavy“; vzhledem k tomu se také domnívá, že má-li být zajištěna koherentní a skutečná dopravní politika, je žádoucí, aby existovalo propojení přístavů jak s transevropskými dopravními sítěmi (TEN-T), tak s budoucími zelenými koridory Společenství, jež by zajistilo účelnější využívání dopravních kapacit v oblasti kabotáže a říční dopravy a také jejich napojení na dopravu pozemní a leteckou;
20. podporuje proto záměr Komise zhodnotit v rámci přezkumu TEN-T v polovině období, který proběhne v roce 2010¹, stav a potřeby v oblasti spojení přístavů s vnitrozemím a jejich vliv na vyváženou síť dopravních toků;
21. domnívá se, že jedním z cílů přezkumu TEN-T v polovině období v roce 2010 by mělo být propojení námořní a říční dopravy s pozemní dopravou prostřednictvím evropských přístavů;
22. vyzývá příslušné orgány územní samosprávy, aby uplatňovaly dopravní politiku, která bude ve větší míře rozvíjet kombinovanou dopravu, a zajistily tak, aby byla vedle silniční dopravy více využívána také železniční a vodní doprava, dále aby byly účinně propojeny s TEN-T přístavní oblasti a aby měly přístavy účinnější propojení s vnitrozemím, zejména prostřednictvím železnic a vnitrozemských vodních cest;
23. konstatuje, že přístavy EU svádějí konkurenční boj s přístavy třetích zemí, které často nepodléhají stejným pravidlům jako přístavy Unie, a zároveň čelí diskriminační hospodářské politice, kterou zavedly státy sousedící s EU, např. prostřednictvím diskriminační politiky v oblasti cel;
24. vyzývá Komisi, aby se znovu zabývala otázkami bezpečnosti přístavů a zohlednila

¹ Srov. článek 19 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí (Úř. věst. L 162, 22.6.2007, s. 1).

zvýšené náklady s ohledem na konkurenceschopnost evropských přístavů;

25. vítá záměr Komise zmapovat problémy, s nimiž se v tomto ohledu potýkají evropské přístavy, a vyzývá ji, aby zvažila vypracování seznamu těchto problémů s cílem konkrétně řešit problémy vzniklé v důsledku konkurenčního boje s přístavy mimo EU, opatření omezujících hospodářskou soutěž a diskriminačních opatření, která byla přijata státy sousedícími s EU;
26. zdůrazňuje potřebu rozvíjet spolupráci s třetími zeměmi s cílem připravit a předložit programy pro rozvoj, koordinaci a předání know-how mezi sousedícími přístavy;
27. domnívá se, že by Komise měla prověřit možnost vytvoření programu Společenství pro obnovu nákladních lodí, a to především těch, které jsou určeny ke kabotáži a říční dopravě;
28. má za to, že nové, zejména informační, technologie jsou klíčovým prvkem, který umožní evropským přístavům, jež jsou již vystaveny konkurenčním tlakům ze strany přístavů třetích zemí a také se v některých případech potýkají s nedostatkem prostoru pro další růst, zvýšit efektivitu a ziskovost;
29. naléhavě žádá Komisi a členské státy, aby prostřednictvím příslušných orgánů urychlily zavedení systémů dálkové lodivodské služby, což povede ke zvýšení účinnosti a bezpečnosti řízení dopravy v přístavech a kotvištích;
30. vybízí Komisi, aby se prostřednictvím rámcových programů Unie zasadila v tomto odvětví o výzkum a inovace, a vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly výzkum v oblasti bezpečnosti s cílem snížit na nejnižší možnou míru počet havárií v oblasti logistiky s cílem zlepšit využívání místa v přístavech a v oblasti životního prostředí s cílem omezit emise CO₂ a znečišťování životního prostředí odpady;
31. vyzývá Komisi a členské státy, aby v rámci Mezinárodní námořní organizace podporovaly návrhy, podle nichž by mělo být do roku 2020 stávající palivo nahrazeno motorovou naftou, jakož i možnost začlenění odvětví námořní dopravy do systému obchodování s emisemi;
32. vyzývá Komisi a členské státy, aby aktivně podpořily soustavné zlepšování vyhledávacích a záchranných plavidel (SAR) a dalších zařízení SAR v přístavech, podle úmluv SOLAS (bezpečnost lidského života na moři) a SAR, a aby dále zlepšovaly spolupráci mezi koordinačními centry námořní záchrany;
33. domnívá se, že existuje potřeba dalšího rozvoje programů „Čistá loď“ a „Čistý přístav“;
34. vyzývá Komisi a dané odvětví, aby podněcovaly námořní společnosti ke snižování počtu kontejnerů, které jsou přepravovány prázdné, k plnému využívání jejich kapacity a k podpoře takto zaměřených iniciativ (např. prostřednictvím výzkumných programů), při zohlednění skutečných a konkrétních potřeb zákazníků a při omezení dopadu na životní prostředí;
35. vřele vítá záměr Komise předložit návrh právního předpisu o vytvoření evropského prostoru námořní dopravy bez překážek a je toho názoru, že cílem tohoto návrhu by mělo být zajištění spravedlivé hospodářské soutěže mezi námořní a pozemní dopravou v Unii;

36. doporučuje, aby bylo veškeré zboží odbavené pro Společenství vyňato při námořní dopravě na kratší vzdálenosti na území Společenství z celní kontroly, a zasazuje se rovněž za to, aby byly v maximální možné míře vytvořeny oddělené přístavní zóny pro přepravu v rámci Společenství a pro přepravu mezinárodní a aby se přikročilo ke zjednodušení vnitřní dopravy, standardizaci a označování speciálních kontejnerů;
37. žádá Komisi, aby přezkoumala a zkvalitnila politiky pro rozvoj a podporu námořní dopravy na kratší vzdálenosti;
38. vyzývá Komisi, aby zvažila možnost zavést jednotný přepravní doklad pro přepravu kontejnerů ve Společenství s cílem zjednodušit správní postupy;
39. vyzývá Komisi, aby vypracovala studii o finančních prostředcích, které veřejné orgány poskytují evropským obchodním přístavům, s cílem zjistit případná narušení hospodářské soutěže a vyjasnit v pokynech pro přiznávání státní podpory, jaké typy pomoci poskytnuté přístavním orgánům by měly být považovány za státní podporu; domnívá se, že případné investice veřejných orgánů do rozvoje přístavů nelze považovat za státní podporu, pokud jsou přímo určeny ke zlepšení životního prostředí nebo snížení přetížení a menšímu využívání silnic pro nákladní dopravu, zejména pokud jsou pokládány za nezbytné k zajištění hospodářské, sociální a územní soudržnosti (např. ve vztahu k ostrovům) a pokud nezvýhodňují jediného uživatele nebo provozovatele;
40. naléhavě vyzývá Komisi, aby zveřejnila pokyny pro poskytování státní podpory přístavům v roce 2008, a domnívá se, že tyto pokyny by měly zahrnovat přístavní oblasti jako takové, s rozlišením mezi infrastrukturou přístupu a obrany a infrastrukturou a nástavbou související s projektem, a nerozlišovat mezi různými kategoriemi přístavů;
41. schvaluje rozšíření povinností týkajících se transparentnosti, jež byly stanoveny směrnicí Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků¹, ale žádá Komisi, aby uvažovala o stanovení nižší minimální prahové hodnoty ročního obrátu spíše než o absolutní povinnosti týkající se výše ročního obrátu;
42. bere na vědomí zejména analýzu přístavních koncesí, kterou provedla Komise, a vyzývá Komisi, aby měla na paměti význam, který má pro přístavní orgány v této věci určitá flexibilita, především obnovování koncesí spojených s rozsáhlými investicemi, ale domnívá se, že tato flexibilita by neměla být využívána k tomu, aby bránila hospodářské soutěži v rámci přístavů;
43. považuje za otázku prvořadé důležitosti zachování rovnováhy mezi volným poskytováním služeb a specifickými požadavky přístavů, přičemž zdůrazňuje, že pro to, aby došlo k modernizaci přístavů, je nutná spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem;
44. nabádá k využívání evropských programů územní spolupráce v rámci politiky soudržnosti a programů spolupráce v rámci evropské politiky sousedství a politiky rozšiřování EU, ale také naléhavě vyzývá Komisi, členské státy a příslušné regionální orgány, aby při spolufinancování přístavních infrastruktur uplatňovaly v nejvyšší možné míře přeshraniční přístup k využívání stávající kapacity;

¹ Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17.

45. důrazně podporuje úlohu neziskových svěřeneckých přístavů v místním vlastnictví a naléhá na místní, regionální, vnitrostátní a evropské orgány, aby podnikly kroky k ochraně těchto přístavů před zchátráním, protože jejich sociální, rekreační a turistický přínos pro okolní společenství přesahuje jejich původní hospodářskou úlohu;
46. co nejdůrazněji připomíná, že jakékoli diskuse o Evropě a její námořní politice, mají-li být produktivní, se musí rovněž zabývat důležitou úlohou, kterou v rozvoji místního hospodářství hraje sektor evropských rekreačních plavidel, neboť přístaviště pro malá plavidla nejsou pouze „výkladní skříní“ okolních vnitrozemských oblastí a mocným nástrojem pro podporu využití přístavu a jeho okolí, ale poskytují také nepostradatelné dodavatelské služby místním podnikatelům.
47. pozitivně hodnotí to, že v přístavním odvětví je kladen důraz na dialog; vyzývá k vytvoření evropského výboru pro sociální dialog a domnívá se, že by se měl zabývat otázkami souvisejícími s přístavní problematikou, včetně práv pracujících, koncesí a úmluvy Mezinárodní organizace práce č. 152 z roku 1979 o dodržování zásad bezpečnosti a hygieny v přístavních zařízeních;
48. zdůrazňuje význam ochrany a co nejvyšší úrovně odborné přípravy pracovníků v přístavech; podporuje odhodlání Komise zajistit přístavním dělníkům základní a vzájemně uznatelnou kvalifikaci s cílem podpořit flexibilitu v tomto odvětví; vzhledem k tomu je toho názoru, že by jako první krok mělo být provedeno srovnání různých stávajících systémů odborných kvalifikací pracovníků v přístavech; domnívá se však, že tato základní kvalifikace nesmí způsobit snížení průměrné úrovně kvalifikace pracovníků v přístavech v členském státě;
49. navrhuje, aby se o otázkách odborných kvalifikací a celoživotní přípravy jednalo spolu se sociálními partnery v rámci budoucího evropského výboru pro sociální dialog;
50. naléhavě vyzývá Komisi, aby prosazovala výměnu osvědčených postupů v přístavním odvětví obecně, a zejména pokud jde o inovace a odbornou přípravu pracovníků, s cílem zvýšit kvalitu služeb, konkurenceschopnost a úroveň získaných investic;
51. vítá zavedení evropského námořního dne, který byl stanoven na 20. května, a zejména podporuje zavedení dne „otevřených dveří“, jenž by mohl přispět k tomu, aby veřejnost lépe porozuměla problematice práce v přístavním odvětví a jeho významu;
52. naléhavě žádá Komisi, aby v souladu s usnesením Parlamentu ze dne 8. května 2008 o Transatlantické hospodářské radě¹ pokračovala ve svém úsilí zajistit změnu právní úpravy USA o prohlídkách veškerého nákladu směřujícího do USA, s cílem zajistit spolupráci založenou na vzájemném uznávání „schválených hospodářských subjektů“ a bezpečnostních norem odsouhlasených v rámci Světové celní organizace (C-TPAT, SAFE); vyzývá Komisi, aby provedla odhad nákladů vyplývajících pro podnikatelské subjekty a hospodářství EU z opatření týkající se 100% prohlížení veškerých námořních nákladních kontejnerů směřujících do USA i možný vliv těchto prohlídek na celní operace;
53. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.

¹ Přijaté texty, P6_TA(2008)0192.