Pracovní program komise EU v oblasti dopravy pro rok 2005

Publikováno: 7. 3. 2007

Jacques Barrot
Místopředseda Evropské komise, zodpovědný za dopravu
Komise TRAN Evropského parlamentu
Brusel, 1. února 2005

Pane předsedo,

dámy a pánové poslanci,

jsem velmi šťastný, že zde dnes stojím před vámi. Dovolte, abych poděkoval zejména vašemu předsedovi, panu Costovi, za toto pozvání. Jak jsem zdůraznil během svého slyšení před vaší parlamentní komisí, jsem vám plně k dispozici. Doufám, že se tato výměna názorů mezi námi stane běžnou a pravidelnou záležitostí.

Chtěl jsem využít dnešní setkání k tomu, abych se pustil do tří důležitých témat na začátku roku 2005:

- Připomenu především všechny nejvýznamnější iniciativy, které by měla Komise předložit v oblasti dopravy do konce tohoto roku;
- potom vám předložím současný stav uplatňování legislativy Společenství v oblasti dopravy;
- poté bych vás chtěl seznámit se situací, pokud jde o současné spisy projednávané vaší institucí a Radou, a soustředím se na to nejdůležitější;
- a na závěr mi dovolte několik slov na téma mobilita a Lisabonská strategie.

I. Představení pracovního programu Komise pro rok 2005 v oblasti dopravy

Nejprve několik slov o pracovním programu Komise pro tento rok.

Jak víte, tento byl přijat shromážděním minulý týden a kromě toho vám byl představen předsedou Barrosem při příležitosti vašeho plenárního zasedání. Které akce tedy charakterizují oblast dopravy?

Soustředil bych se na několik důležitých textů, které vám budou brzy předloženy:

1. revidovaný návrh nařízení o povinnosti veřejné služby v oblasti pozemní dopravy
2. sdělení o rozvoji vnější letecké politiky Společenství
3. sdělení o právech cestujících.

1) povinnost veřejné služby v oblasti pozemní dopravy

Jak víte, odložení v případě některých druhů financování veřejné dopravy nedávnou právní praxí (zejména rozhodnutí Altmark) rozšířila v sektoru významnou právní nejistotu.

Aby se zabránilo této situaci, Komise chce navrhnout nové nařízení. Tento nový návrh spočívá hlavně ve zjednodušení legislativního přístupu, větší pružnosti, pokud jde o organizaci veřejných služeb dopravy a posílení principu subsidiarity, což umožní dát větší manévrovací prostor veřejným úřadům pro detailní organizování způsobů zavádění konkurence.

Nový návrh zdůrazňuje následující principy:

- navázání smluvních vztahů mezi odpovědným úřadem a provozovateli, když jsou uděleny finanční kompenzace nebo exkluzivní práva;

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

- nezbytnost pravidelně přezkoumávat prvky smlouvy a tedy omezení jejího trvání (trvání smluv omezené na osm let pro služby autobusů a na patnáct let pro služby železnic);
- princip, podle kterého je obecným pravidlem zavedení konkurence ve smlouvách na veřejné služby, s předvídáním možných výjimek a jasně definovaných přímých udělování;
- možnost organizovat práce pod státní správou je uznávána (právo na vlastní produkci);
- nařízení se netýká dálkové železniční dopravy, kterou vytyčuje pro mezinárodní oblast 3. železniční balíček.

Přeji si, aby tento návrh, o kterém vím, že je velmi očekávaný a bere v úvahu předchozí práce Evropského parlamentu (zpráva Meijer), mohl dovolit institucím dosažení konsensu a ukončení právní nejistoty.

2) sdělení o rozvoji vnější politiky Společenství v letectví

Chtěl bych počátkem března předložit sdělení, které bude sloužit jako rámec pro zavedení vnější politiky letectví pro EU v příštích letech. Je to nevyhnutelná politika pro prodloužení velkého úspěchu vnitřního trhu do zahraničí a dovolí všem linkám letecké dopravy plně těžit z rozvoje mezinárodního trhu letectví.

Poslední dva roky největším úkolem bylo a nadále je zavedení shody existujících dvoustranných dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi. Bez tohoto jsou evropské společnosti nespravedlivě zbaveny svého práva létat z jakéhokoliv místa v Evropě do třetích zemí, práva, které bylo přeci jasně uznáno [Soudním] dvorem.

Co se toho týče, Komise bude pokračovat nepřetržitě v jednáních o horizontálních dohodách, které doplňují a urychlují zavedení shody existujících dohod, dosažených členskými státy v jejich dvoustranných vztazích.

Ale skutečným nástrojem této politiky v dlouhodobém výhledu musí být umožnění ambiciózních dohod mezi Společenstvím a jeho partnery po celém světě. První podstatná etapa už byla zahájena jednáním o dohodě se Spojenými státy a v této záležitosti bych chtěl dosáhnout pokroku. Ale je třeba, aby bez otálení následovaly další dohody. První získané mandáty musí představovat realizaci dvou velkých cílů:

- prvním je zavedení společného vzdušného prostoru se sousedními zeměmi prostřednictvím dohod, které přesahují jednoduché obchodní aspekty usilováním o širokou ekonomickou spolupráci, a
- druhým je uzavření globálních smluv s dalšími regiony světa projevujícími zjevný zájem o evropský průmysl usilováním o otevření co nejvýhodnějších trhů za podmínek spravedlivé konkurence.

Toto sdělení musí doprovázet dva návrhy, které ilustrují tento dvojí záměr, a to návrhy mandátů pro globální jednání s našimi velkými ruskými sousedy a s našimi čínskými partnery.

3) ochrana cestujících

Toto téma je v centru našeho zájmu. Proto vám Komise v nadcházejících dnech předloží nový soubor opatření.

Připomínám, že zároveň s otevřením leteckých trhů se ukázalo jako nezbytné znovu definovat a doplnit práva leteckých cestujících. 17. února vstupuje kromě jiného v platnost nařízení posilující odškodnění a pomoc pro letecké cestující v případě odmítnutí nástupu na palubu a zrušení nebo významného zpoždění letu. V souvislosti s tím proběhne velká informační kampaň. Mimo jiné písemně vyzvu každého z vás, aby se této informační kampaně zúčastnil.

S novými legislativními opatřeními, která vám budou navržena, se bude na jedné straně jednat o zajištění lepšího jednání v letadlech s cestujícími se sníženou mobilitou a na druhé straně o informování cestujících o totožnosti leteckého dopravce, protože se jasně projevila důležitost tohoto

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

v případě nehody Flash Airlines.

Ve sdělení předkládáme problematiku eventuálního rozšíření na další druhy dopravy, zejména mezinárodní dopravu autokary, a rád budu znát váš postoj k tomuto bodu.

Další iniciativy, které byly plánovány pro r. 2005

Nejdříve nám revize Bílé knihy o evropské dopravní politice v polovině cesty ukáže, zda vykonaná cesta odpovídá ambicím a zda je popřípadě třeba zavést nová opatření. Kromě toho nepolevujeme v našem úsilí, pokud jde o **bezpečnost a zabezpečení**.

- Navrhneme pro **námořní část** třetí balíček Erika a uvažujeme o rozšíření úkolů Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) pro posílení jejího kontrolního poslání, pokud jde o zavádění acquis communautaire v oblasti námořní bezpečnosti a prevence znečištění.
- V **oblasti letectví** chci zmínit tři věci:
    - Nejprve pomoc na letišti. Komise zhodnotila uplatňování současné směrnice a přitom našla její slabiny. Zkoumám možnost učinit návrh, který bude předem prodiskutován s odvětvím.
    - Potom v první řadě Komise navrhne rozšíření kompetencí Evropské agentury pro leteckou bezpečnost v oblasti leteckého provozu a licencí pro navigátory. Střednědobým cílem je, aby se Evropská agentura pro leteckou bezpečnost stala ekvivalentem americké FAA.
    - Konečně po 10 letech liberalizace leteckého sektoru bude třeba přistoupit ke zjednodušení a vyjasnění pravidel.
- Kromě toho učiníme bilanci v polovině programu **silniční bezpečnosti** a získáme z ní nezbytné informace. Obecně řečeno, pokusíme se navrhnout základy **zvýšené spolupráce** mezi **policií a soudními úřady**. Není důvod, proč by automobilista, který spáchal přestupek v jiném členském státě, než ve kterém má trvalé bydliště, nemohl být stíhán za přestupky, které spáchal.
- Pokud jde o **bezpečnost**, atentáty v Madridu téměř před rokem nám ukázaly nezbytnost horizontálního přístupu k této záležitosti. Otázka bezpečnosti různých druhů dopravy bude předmětem sdělení. A jak jste po ní požadovali, Komise v něm pojedná také otázku financování nákladů na bezpečnost.

Ale rok 2005 nebude pouze ve znamení legislativních aktivit. Připomínám v této souvislosti:

1. průmyslový projekt **SESAME**, který bude provozním nástrojem doprovázejícím legislativu vztahující se k jednotnému evropskému nebi. Tento program dovolí rozvinout a zavést nový systém letecké dopravy, který bude čelit zvýšení provozu.
2. zavedení výkonné agentury transevropské sítě (TEN) pro řízení rozpočtu, který Komise navrhuje čtyřikrát zvýšit ve finančních perspektivách 2007-2013. Mimo jiné připomínám a jsem připraven dokázat, že již máme požadavky na financování, které představují pěti až sedminásobek rozpočtu, který je v současnosti k dispozici. Objem spotřeby nevzbuzuje pochyby, tím spíše, když uvážíme, že 30 prioritních projektů transevropské sítě stojí 225 miliard €. Počítám v této otázce s podporou vaší komise v Evropském parlamentu. Mám v úmyslu jmenovat brzy evropské koordinátory pro urychlení zavádění určitých prioritních projektů.

Aplikace komunitární legislativy II.

Přejdu nyní k aplikaci komunitární legislativy v členských státech. Jak jsem již zmínil během mého slyšení před vámi, považuji za stejně důležitou kontrolu a efektivní zavádění existujících pravidel jako formulování nových návrhů.

Jako **strážkyně smluv** musí Komise bdít nad správnou aplikací komunitárního práva. K 20. lednu 2005 byla míra převádění směrnic v oblasti dopravy jenom **94,3 %** pro všech 25 členských států. Jsme tedy daleko od cíle **98,5 %**, stanoveného Evropskou radou v Barceloně v březnu 2002 a znovu

opakovaného na dalších zasedáních Evropské rady.

Když převedu procenta na čísla, jde asi o **138** národních opatření k převedení, kterých se to týká. To je důvod, proč jsem se rozhodl systematicky stíhat členské státy pro neoznámení národních opatření převádějících směrnice.

Kromě toho práce na zkoumání shody již oznámených převedených opatření představuje stále významnější část a příští měsíc budou věnovány prohloubení analýzy oznámených opatření členskými státy v rámci společné dopravní iniciativy.

To bude zejména případ specifičtějších záležitostí **námořní bezpečnosti, železniční infrastruktury**, Eurovignette.

Přál bych si přitáhnout vaši pozornost k několik oblastem, ve kterých nejsou komunitární předpisy respektovány.

Nejdříve **námořní bezpečnost**. Členské státy musely zavést 5. února 2004 všechny podstatné legislativní předpisy týkající se **zavedení systému sledování provozu plavidel a informačních systémů**, které zahrnují zejména označení nouzových přístavů. Osm členských států nepřevedlo nic do prosince loňského roku. Komise se tedy rozhodla **postavit těchto osm členských států před soudní dvůr**.

Stále ještě v námořním sektoru se rýsuje problém s určitými klasifikačními společnostmi.

Podle vnitřního plánu zkoumáme možnost stažení schválení pro některé z těchto společností.

Další hlavní téma: **první železniční balíček**. *Dvůr odsoudil čtyři členské státy*, které dosud nepřevedly 1. balíček směrnic. Budu respektovat tato rozhodnutí. Taktéž v r. 2004 Komise rozhodla *postavit před soudní dvůr šest členských států*, které ještě nepřevedly *směrnici o interoperabilitě transevropského systému konvenční železniční dopravy*.

Stále ještě v železničním sektoru chci prozkoumat transparentnost finančních vztahů mezi určitými členskými státy a jejich společnostmi. Přijmeme rámcový režim železniční pomoci založený zejména na principu "one time – last time".

Konečně v leteckém sektoru navzdory rozhodnutím Soudního dvora v oblasti *dohod ohledně "otevřeného nebe"* členské státy pokračují v uzavírání dvoustranných dohod. Komise tedy v prosinci 2004 rozhodla zaslat odůvodněné upozornění čtyřem členským státům, které udržují diskriminační dvoustranné dohody se třetími zeměmi kromě Spojených států v oblasti mezinárodní letecké dopravy.

Právě jsem dal pokyn svým podřízeným prozkoumat přestupky, které se projevují ve dvou oblastech:

- Zpoplatnění infrastruktury pro těžká vozidla: určitý počet členských států zachází stále volněji se směrnicí „Eurovignette“. Toto ukazuje naléhavost dohod, doufám v nový návrh „Eurovignette“ pod lucemburským předsednictvím.
- Silniční kabotáž: Komise sleduje, že určité členské státy neaplikují správně komunitární předpisy ohledně silniční kabotáže navzdory vysvětlujícímu sdělení publikovanému nedávno pro definování dočasné kabotáže.

Vidíte, dámy a pánové poslanci, že důležitost, kterou přikládám kontrole zavádění komunitárního práva má svůj důvod a vyžaduje následnou práci části mých podřízených. Toto je v souladu s tím, co očekáváte od Komise.

III. Návrhy projednávané EP a Radou

Uzavřu své vystoupení přehledem stavu pokroku podle mého nejdůležitějších legislativních návrhů projednávaných institucemi.

Nejprve je zde celá **řada dokumentů**, u kterých jsem rád slyšel, že **úzce pracujete s Radou, aby bylo umožněno rychlé přijetí navrhovaných spisů**. Jedná se zvláště o osvědčení námořníků a harmonizované říční informační služby na vnitrozemských vodních cestách Společenství. Na druhé straně vím, že mnoho úsilí bylo a je věnováno dosažení sblížení vašich postojů s těmi, které zaujímá Rada, pokud jde o revizi řidičských průkazů stejně jako pro zlepšení bezpečnosti v přístavech.

Chtěl bych však své vystoupení uzavřít zmínkou o dvou dokumentech, které přinášejí více těžkostí.

Nejprve třetí železniční balíček. Blahopřeji si k faktu, že komise TRAN řídí společně posuzování různých návrhů balíčku podle přístupu Komise. Balíčkový přístup je podstatný. Zkoumáním návrhů jednotlivě se vracíme k přijetí toho, že členské státy přijmou nejsnadnější texty, jako návrh licencí pro strojvedoucí vlaků a vzdají se přijetí těch, které jsou obtížnější, ale přesto podstatné. Myslím na návrh vztahující se k otevření mezinárodního trhu osobní dopravy a na ten o kvalitě nákladní dopravy. Spoléhám tedy na vás, že obhájíte balíčkový přístup.

Přejdu k dokumentu "Eurovignette". Jistě víte, že Rada nemohla dosáhnout loni v říjnu politické dohody, a to již po třetí po sobě. Zůstává pět citlivých sporných bodů:

- *Kontrola a priori*: blokující menšina – tvořená zeměmi s pronajatými dálnicemi – se staví proti kontrole a priori u koncesovaných režimů mýtného. Lepší je někdy dobrá kontrola a posteriori než zdání kontroly a priori. Jsme tedy připraveni přijmout kontrolu a posteriori spočívající na solidních základech.
- *Zvýšení mýtného*: toto zvýšení musí být dostatečné pro spolufinancování velkých prioritních projektů transevropské sítě v citlivých zónách, zejména železničního tunelu v Brenneru.
- *Oblast uplatnění*: členský stát, který uplatňuje mýtné na své síti TEN, musí uplatňovat mýtné na celé síti. Pokud jsou tam výjimky, musí být z objektivních důvodů (například zpřístupnění izolovaných regionů). Bylo by příliš snadné nechat státy, aby zavedly mýtné pouze na tranzitních osách.
- *Nakonec určení tržeb*: v tomto bodě se Komise drží pozměňovacího návrhu parlamentu. Lucemburské předsednictví se pokusí dosáhnout politické dohody 21. dubna 2005 na Radě ministrů. Práce již byly ostatně zahájeny v průběhu měsíce ledna. Komise vyvine nezbytné úsilí pro dosažení tohoto výsledku. Doufám, že Radě se podaří pracovat na obtížném tématu stejně dobře jako Evropskému parlamentu.

"Eurovignette" je podstatný pro lepší financování evropských dopravních sítí a pro podporu intermodality.

Nechtěl bych skončit, aniž bych se vám zmínil o Lisabonské strategii. Zítra Komise navrhne obnovení této strategie. Je to strategie, která se týká nás všech. Potřebujeme aktivní Evropu, pokud ne, budeme pokračovat nejen jako stará Evropa, ale Evropa zastaralá!

Služby mobility jsou v centru Lisabonské strategie. Dbám o to, aby byly dopravy mezi budoucími deseti akčními oblastmi, které Komise zítra navrhne:

- vnitřní trh: jeho liberalizace a konsolidace,
- infrastruktury (TEN),
- průmyslová základna (Galileo, Sesame, ERMTS),
- vnější projekce (letecké dohody).

Doprava je také jedním z „nosných“ sektorů Lisabonské strategie.

Je na vás, dámy a pánové, a na mně, abychom vysvětlili vládám důležitost služeb mobility pro ekonomickou reformu. Zamýšlím zorganizovat společné úvahy s aktéry v sektoru mobility, abych stimuloval silný a bohatý příspěvek sektoru k růstu a zaměstnanosti v Evropě.

V každém případě stará Evropa, jak bylo řečeno, určitě neznamená Evropa zastaralá.

Název originálu: Programme de travail pour 2005 dans le domaine des transports