

Brusel 8. června 2017
(OR. en)

9976/17

MAR 123
TRANS 250
COMPET 476
CLIMA 169
MI 477
ENV 578
FISC 123
OMI 32

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515 FISC 109 OMI 29
Předmět:	Závěry Rady o „prioritách pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2020: konkurenceschopnost, dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení, efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně“ – Závěry Rady (8. června 2017)

Delegace naleznou v příloze závěry Rady o „prioritách pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2020: konkurenceschopnost, dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení, efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně“, přijaté Radou na jejím 3545. zasedání konaném dne 8. června 2017.

ZÁVĚRY RADY

o

„prioritách pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2020: konkurenceschopnost, dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení, efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně“

RADA EVROPSKÉ UNIE,

S OHLEDEM NA

- závěry Rady týkající se přezkumu politiky EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 provedeného v polovině období a výhledu do roku 2020 ze dne 5. června 2014¹;
- zpráva Komise o provádění strategie EU v oblasti námořní dopravy 2009-2018²;

VÍTAJÍC úspěšné konání neformálního zasedání ministrů odpovědných za námořní dopravu uspořádaného maltským předsednictvím ve Vallettě dne 29. března 2017, na němž byly stanoveny politické priority politiky EU v oblasti námořní dopravy s cílem podpořit odvětví lodní dopravy, které je z hlediska prosperity EU životně důležité;

PŘIPOMÍNÁJÍC zásadní význam lodní dopravy a souvisejících služeb pro hospodářství Evropské unie a kvalitu života evropských občanů, neboť poskytuje pracovní místa a je nezbytná pro konkurenceschopnost evropského hospodářství a přispívá k HDP Evropské unie a lodní dopravu jakožto katalyzátor námořního bloku;

OPĚTOVNĚ POTVRZUJÍC, že odvětví evropské námořní dopravy čelí významným výzvám a že je třeba podniknout další kroky k udržení a dalšímu rozvoji atraktivní a inteligentní, bezpečné, sociální a udržitelné kvalitní lodní dopravy;

¹ Dokument 10041/14.

² Dokument 12829/16.

ZDŮRAŽŇUJÍC, že politické priority stanovené ve Vallettském prohlášení by měly být plně zohledněny v nadcházejícím pracovním programu Komise a v zastřešujících prioritách tohoto programu pro období do roku 2020;

RADA PROTO

1. POTVRZUJE obsah „Vallettského prohlášení“ o prioritách pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2020: konkurenceschopnost, dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení a efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně a UZNÁVÁ, že toto prohlášení je podstatným prvkem politiky EU v oblasti námořní dopravy pro období do roku 2020;
2. VYZÝVÁ Komisi a členské státy, aby společně pracovaly, v úzké spolupráci s dalšími institucemi a agenturami EU, průmyslem a sociálními partnery, na přijetí vhodných iniciativ a stanovení milníků, a vycházely z „Vallettského prohlášení“ jako základu pro další rozvoj a provádění politiky EU v oblasti námořní dopravy pro období do roku 2020.

**Ministerské prohlášení
o prioritách pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2020: konkurenceschopnost,
dekarbonizace, digitalizace k zajištění globálního propojení,
efektivní vnitřní trh a námořní blok světové úrovně
(Vallettské prohlášení)**

S OHLEDEM NA

- závěry Rady týkající se přezkumu politiky EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 provedeného v polovině období a výhledu do roku 2020 ze dne 5. června 2014³;
- zpráva Komise o provádění strategie EU v oblasti námořní dopravy 2009-2018⁴;
- A. UZNÁVAJÍC význam zapojení zainteresovaných subjektů a jejich dialogu jako zásadního prvku pro splnění a další rozvoj strategie v oblasti námořní dopravy po roce 2018; BEROUC NA VĚDOMÍ jednání ministrů a zúčastněných stran na konferenci, která se konala na Maltě dne 28. března 2017;
- B. PŘIPOMÍNÁJÍC průběžné cíle EU a jejích členských států k zajištění vysoké a jednotné úrovně námořní bezpečnosti a ochrany;
- C. PŘIPOMÍNÁJÍC významný přínos námořní dopravy a souvisejících činností, včetně přístavů, pro evropské hospodářství a pro přidanou hodnotu a pracovní místa ve všech pobřežních oblastech Unie, které poskytuje, a BEROUC NA VĚDOMÍ závažné hospodářské výzvy, jimž odvětví lodní dopravy čelí;
- D. ZDŮRAZŇUJÍC potřebu vytvoření evropského prostoru námořní dopravy bez překážek a systému námořní dopravy a logistických řetězců pro 21. století, a OPĚTOVNĚ ZDŮRAZŇUJÍC, že námořní doprava má stěžejní význam pro spojení okrajových a ostrovních zeměpisných oblastí se zbytkem Evropy;

³ Dokument 10041/14.

⁴ Dokument 12829/16.

- E. UZNÁVAJÍC zejména potřebu efektivně řešit otázky přístupnosti ostrovních, odlehlých a nejvzdálenějších regionů a nákladů s tím spojených;
- F. ZNOVU POTVRZUJÍC cíl spočívající v podpoře dlouhodobé konkurenceschopnosti evropské lodní dopravy a souvisejících námořních odvětví na světových trzích, s ohledem na rostoucí mezinárodní konkurenci;
- G. ZDŮRAZŇUJÍC význam zvyšování efektivnosti námořní dopravy a logistických řetězců prostřednictvím digitalizace a administrativního zjednodušení, jakož i významné příležitosti vytvořené výměnou údajů;
- H. PŘIPOMÍNÁJÍC potřebu odstranit zbývající překážky, které brání volnému toku dat v rámci jednotného trhu, jak k tomu vyzvali hlavy států a předsedové vlád v závěrech Evropské rady z 15. prosince 2016; a PŘIPOMÍNÁJÍC také závěry Rady z 20. září 2016 o akčním plánu pro „eGovernment“ na období 2016–2020: urychlování digitální transformace veřejné správy, v nichž byly schváleny základní zásady tohoto akčního plánu (jako např. digitalizace jako standard, zásada „pouze jednou“, interoperabilita jako standard);
- I. MAJÍC NA PAMĚTI, že hlavním zájmem zainteresovaných stran v odvětví lodní dopravy a námořní dopravy je zjednodušení administrativních formalit týkajících se lodní a námořní přepravy zboží, stejně jako potřeba komplexních a interoperabilních digitálních informačních toků, zejména s cílem vytvořit evropský prostor námořní dopravy bez překážek;
- J. VÍTAJÍC, že Evropský parlament a Rada přijaly nařízení Evropského parlamentu a Rady o přístavních službách, ve kterém se stanovuje rámec pro poskytování přístavních služeb a společná pravidla upravující finanční transparentnost přístavů;
- K. BEROUC NA VĚDOMÍ výzvu spočívající v globální hospodářské soutěži a důležitost vnitrostátních daňových režimů a systémů, které slouží k plnění pokynů Společenství pro státní podporu v námořní dopravě při zachování rovných podmínek pro všechny strany a podporují konkurenceschopnost odvětví lodní dopravy EU;

- L. PŘIPOMÍNÁJÍC závěry Rady přijaté dne 28. února 2017 o zvláštní zprávě Evropského účetního dvora č. 23/2016, týkající se investic do přístavů⁵;
- M. ZDŮRAZŇUJÍC úlohu mezinárodních organizací, jako jsou např. Mezinárodní námořní organizace (IMO) a Mezinárodní organizace práce (MOP), jakožto významných příslušných celosvětových zákonodárných orgánů, které stanovují globální pravidla a normy;
- N. BEROUC V ÚVAHU, že lodní doprava – jako nákladově nejefektivnější způsob přepravy většiny mezinárodního obchodu – má zásadní význam pro dosažení cílů udržitelného rozvoje OSN do roku 2030;
- O. UZNÁVAJÍC potřebu zatraktivnit profese v odvětví námořní dopravy pro mladé Evropany, vyslat pozitivní obraz a přizpůsobit kvalifikace a odbornou přípravu technologickým inovacím;
- P. UZNÁVAJÍC, že dvoustranné a vícestranné dohody o mezinárodní námořní dopravě, jakož i dohody o volném obchodu, jež obsahují silné závazky v oblasti mezinárodní námořní dopravy, jsou stále důležitější pro zabezpečení rovných podmínek na celosvětové úrovni, přístup na trh pro plavidla unijních vlastníků lodí⁶ a celkovou předvídatelnost v souvislosti s protekcionistickými tendencemi a omezujícími opatřeními, a VYBÍZEJÍC Komisi, aby prosazovala zahrnutí mezinárodní námořní dopravy do mnohostranných dohod, zejména v rámci Světové obchodní organizace (WTO);
- Q. PŘIPOMÍNÁJÍC, že i když je námořní doprava všeobecně považovaná za environmentálně udržitelný a energeticky účinný způsob přepravy velkého objemů nákladu, rozsah mezinárodní lodní dopravy je tak velký, že produkuje přibližně 2,2 % celosvětových emisí CO₂⁷;
- R. ZDŮRAZŇUJÍC potřebu ekologičtější lodní dopravy i ve vztahu k emisím látek, které mají negativní dopad na lidské zdraví a životní prostředí na místní a regionální úrovni, a zejména v blízkosti pobřežních oblastí a přístavních měst;

⁵ Dokument 6693/17.

⁶ Jak je stanoveno v nařízení Rady (EHS) č. 4055/86 ze dne 22. prosince 1986 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi (Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁷ Třetí studie mezinárodní námořní organizace o emisích skleníkových plynů z lodí z roku 2014.

- S. OPĚTOVNĚ POTVRZUJÍC, že změna klimatu a ochrana životního prostředí si vyžadují globální reakci, zejména pokud jde o opatření ze strany odvětví lodní dopravy;
- T. VÍTAJÍC pokrok, kterého bylo dosaženo na 70. zasedání Výboru IMO pro ochranu mořského prostředí ohledně:
- stanovení 1. ledna 2020 za datum vstupu v platnost celosvětového stropu na obsah síry v lodních palivech na úrovni 0,5 %;
 - přijetí povinného globálního systému shromažďování údajů o spotřebě paliva lodí; a
 - přijetí plánu na vypracování počáteční, avšak komplexní strategie IMO týkající se snižování emisí skleníkových plynů z lodí, která by měla být přijata v roce 2018 dostatečně včas, aby toto odvětví bylo schopné informovat o svém pokroku při prvním hodnocení v rámci Pařížské dohody;
- U. BEROUC NA VĚDOMÍ práci odvedenou v rámci Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu zřízeného rozhodnutím Komise⁸;

MINISTŘI PRO EVROPSKOU NÁMOŘNÍ DOPRAVU PROTO

- I. Konkurenceschopnost – rovné podmínky pro všechny v Evropě a v zahraničí
1. ZDŮRAZŇUJÍ, že v zájmu vytvoření celosvětově vedoucího odvětví námořní dopravy v Evropě je důležité zajistit stabilní, předvídatelné a konkurenční rámcové podmínky založené na vysokých mezinárodních normách pro bezpečnost, zabezpečení, životní prostředí a sociální podmínky;
 2. PŘIPOMÍNÁJÍ, že dobře propojené a moderní přístavy a efektivní příbřežní námořní doprava hrají klíčovou úlohu z hlediska zachování a přilákání nových průmyslových odvětví a logistických činností, propojení různých regionů v rámci vnitřního trhu Unie a podpory ekologizace dopravy;

⁸ Rozhodnutí Komise ze dne 24.9.2013, kterým se zřizuje skupina odborníků v oblasti udržitelnosti námořní dopravy – Evropské fórum pro udržitelnou lodní dopravu, C(2013) 5984 final.

3. VYZÝVAJÍ k lepšímu propojení z hlediska spolehlivých, častých a udržitelných námořních spojení s cílem překonat existující nedostatky, zabránit izolaci a nabídnout rovné příležitosti růstu pro ostrovy a nejvzdálenější, okrajové a ostrovní regiony;
4. TRVAJÍ na podpoře vytvoření sítě multimodálních dopravních koridorů, které spojují průmyslové, okrajové a ostrovní oblasti a jsou vybaveny moderními zařízeními na překládku, efektivní a udržitelnou přístavní infrastrukturu, automatizací a pokročilými technologiemi, a to v kontextu náležitých regulačního a administrativního rámce, a VYZÝVAJÍ k další práci v tomto ohledu v rámci hlavních směrů transevropské dopravní sítě (TEN-T) a Nástroje pro propojení Evropy, s optimálním využitím příslušných finančních nástrojů a grantů;
5. ZDŮRAZŇUJÍ potřebu zatraktivnit unijní odvětví námořní dopravy pro budoucí generace, aby evropská námořní doprava nečelila nedostatku kvalifikovaných pracovních sil s vhodnou kombinací dovedností a znalostí, a OPĚTOVNĚ POTVRZUJÍ potřebu zintenzivnit vytváření rovných sociálních podmínek v oblasti lodní dopravy a zajistit spravedlivé zacházení s námořníky na základě účinného uplatňování Úmluvy MOP o práci na moři z roku 2006 a příslušných dohod mezi sociálními partnery⁹, PODPORUJÍ iniciativy a opatření zaměřené na nábor a vyškolení dostatečného počtu námořníků EU, a proto ZDŮRAZŇUJÍ potřebu podporovat a prosazovat mezinárodní normy zajišťující dobré pracovní a životní podmínky;
6. UZNÁVAJÍ zejména výhody, které vyplývají ze zaměstnání většího počtu žen v odvětví dopravy, a ZDŮRAZŇUJÍ potřebu zvýšit účast žen v odvětví námořní dopravy;
7. NALÉHAVĚ VYZÝVAJÍ sociální partnery, aby určili a vypracovali společné iniciativy a atraktivní sociální podmínky na podporu zaměstnávání evropských námořníků a zvýšení atraktivnosti tohoto odvětví, např. usnadněním využívání moderních komunikačních prostředků, včetně přístupu k internetu na palubě;

⁹ Směrnice Rady 2009/13/ES ze dne 16. února 2009, kterou se provádí dohoda k Úmluvě o práci na moři z roku 2006 uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) a kterou se mění směrnice 1999/63/ES (Úř. věst. L 124, 20.5.2009, s. 30).

8. ZDŮRAZŇUJÍ význam podpory mnohostranného, regionálního a dvoustranného dialogu, užší spolupráce a výměny osvědčených postupů v oblasti námořní dopravy na mezinárodní úrovni s cílem podporovat rovné podmínky;
9. VYZÝVAJÍ Komisi, aby zintenzivnila úsilí na všech úrovních zaměřené na zajištění rovných podmínek na celosvětové úrovni a současně vytvořila rámcové podmínky pro usnadnění přístupu na trhy v regionech s rostoucím hospodářským potenciálem;
10. VYZÝVAJÍ členské státy a Komisi, aby pokračovaly v prosazování transparentních, celosvětově závazných a technologicky vyspělých norem, které nenaruší hospodářskou soutěž, a vedou proto k mezinárodním řešením;
11. ZNOVU POTVRZUJÍ přidanou hodnotu pokynů Společenství pro státní podporu v námořní dopravě – a potřebu stabilního rámce pro zdaňování v souladu s uvedenými pokyny –, pro zachování celosvětově rovných podmínek pro lodní dopravu EU, další zvýšení kvality a atraktivnosti lodní dopravy pod vlajkami členských států EU a vytvoření podmínek, ve kterých lodní doprava může účinně přispět k hospodářství EU;
12. PŘIPOMÍNÁJÍ závěry Rady přijaté 28. února 2017 o zvláštní zprávě Evropského účetního dvora č. 23/2016 týkající se investic do námořních přístavů, v nichž je zdůrazněna řada otázek týkajících se námořních přístavů, včetně pokynů ke státní podpoře pro námořní přístavy, dalšího uplatňování obecného nařízení o blokových výjimkách (GBER) pro některé investice do přístavů, potřebě většího množství finančních prostředků pro přístavy, specifického charakteru přístavní infrastruktury a úplného začlenění přístavů do sítě (TEN-T);

II. Digitalizace

13. PŘIPOMÍNÁJÍ potřebu plného a urychleného provádění projektu „modré pásmo“ (Blue Belt), mj. prostřednictvím harmonizovaného elektronického nákladního listu (e-Manifest), a VYZÝVAJÍ Komisi, aby pravidelně poskytovala zainteresovaným stranám informace o jeho provádění a účinnosti;

14. VÍTAJÍ A PODPORUJÍ práci na specifikacích e-Manifestu vypracovaných Komisí společně s členskými státy, odvětvím námořní dopravy a Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (EMSA);
15. UPOZORŇUJÍ NA nedostatky zjištěné v předběžných výsledcích, které předložila Komise, pokud jde o hodnocení směrnice o ohlašovacích formalitách v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT);
16. VYZÝVAJÍ Komisi, aby navrhla vhodné kroky navazující na přezkum směrnice o ohlašovacích formalitách, mj. zavedením e-Manifestu prostřednictvím harmonizovaného prostředí Evropského jednotného námořního portálu s cílem vytvořit evropský prostor námořní dopravy bez překážek a zlepšit efektivnost a atraktivnost odvětví námořní dopravy;
17. UZNÁVAJÍ důležitost podpory výměny údajů a objasnění podmínek, aby údaje byly přístupné a dostupné všem stranám v zájmu optimalizace logistických řetězců a propagace multimodální dopravy v Evropě a ve světě, a proto VÍTAJÍ zejména iniciativy týkající se inteligentních přístavů přijaté za tímto účelem, jakož i další iniciativy, jako např. fórum pro digitální dopravu a logistiku;
18. PŘIPOMÍNÁJÍ potenciál automatizace, která doplňuje digitalizaci tím, že nabízí snížení spotřeby paliva, zvýšení efektivnosti a optimalizaci přepravy nákladů pomocí logistiky, jakož i zlepšení bezpečnosti a environmentální výkonnosti odvětví námořní dopravy v EU; ZDŮRAZŇUJÍ proto, že je důležité umožnit další rozvoj digitálních řešení a vyspělé námořní technologie, jakož i podporovat využívání veřejně přístupných údajů při zohlednění potřeby aktualizovaného právního rámce umožňujícího rozvoj digitálních řešení;
19. ZDŮRAZŇUJÍ potřebu dále podporovat koncepci digitalizace a elektronického ověřování osvědčení pro lodě a posádky na mezinárodní úrovni a VYBÍZEJÍ k poskytování certifikátů v elektronické podobě;

III. Dekarbonizace a snižování emisí do ovzduší

20. VYZÝVAJÍ členské státy, aby společně s Komisí usilovaly o to, aby byla v roce 2018 přijata ambiciózní výchozí strategie IMO týkající se snižování emisí skleníkových plynů, a zohlednily tak cíl Pařížské dohody udržet nárůst globální teploty výrazně pod úrovní 2 °C, včetně dalších krátkodobých-, střednědobých a dlouhodobých opatření zaměřených na vymezení příspěvku odvětví námořní dopravy k mezinárodnímu úsilí o omezení emisí skleníkových plynů; za tímto účelem VYBÍZEJÍ členské státy a Komisi, aby navázaly kontakty s třetími zeměmi a odvětvím námořní dopravy s cílem zajistit přijetí ambiciózní strategie na jaře roku 2018 na podporu budování kapacit, včetně iniciativ dokládajících výhody dekarbonizace v odvětví lodní dopravy, a aby podporovaly výzkum a investice tak, aby žádná země nebyla při řešení změny klimatu opomenuta;
21. VYZÝVAJÍ Komisi, aby – jakmile bude zřízen právní rámec pro globální systém – navrhla změnu nařízení EU pro monitorování, vykazování a ověřování (EU MVO) v zájmu dosažení souladu s mezinárodní dohodou;
22. NALÉHAVĚ VYZÝVAJÍ Komisi a členské státy, aby spolupracovaly na účinném prosazování regionálních a celosvětových pravidel týkajících se znečišťování ovzduší loděmi a ZDŮRAZŇUJÍ význam sdílení relevantních údajů o dodržování předpisů v této oblasti;
23. PODPORUJÍ iniciativy Komise na podporu využívání alternativních zdrojů energie a paliv pro dopravu, zejména harmonizovaných norem pro konektory pro tankování LNG a postupy pro tankování LNG v evropských přístavech s cílem zlepšit environmentální výkonnost odvětví a přispět k plnění požadavků na celosvětové emise, zejména požadavků na mezní hodnoty síry přijaté IMO;

24. VÍTAJÍ skutečnost, že program pro investice do zelených technologií v lodní dopravě účinně řeší výzvy související s financováním investic, které přispívají ke zlepšení environmentální výkonnosti evropského odvětví lodní dopravy a jeho konkurenceschopnosti, a **PODPORUJÍ** práci Komise na posílení úlohy přístavů při ekologizaci námořní dopravy a **ZDŮRAZŇUJÍ** potřebu finanční podpory pro investice, jako např. pobřežní elektřina nebo další infrastruktura tankovacích stanic pro alternativní paliva;
 25. **VYZÝVAJÍ** Komisi, aby pokračovala v iniciativách s cílem pomoci odvětví námořní dopravy v co nejlepším využívání dostupných finančních a hospodářských pobídek na úrovni Unie, členských států a na úrovni přístavů v zájmu zlepšení environmentální udržitelnosti odvětví, včetně využití finančních prostředků určených na výzkum zaměřený na technologie, které dosáhnou prověření trhem v padesátiletých investičních cyklech;
 26. **POTVRZUJÍ** pevnou podporu bezpečné námořní dopravy šetrné k životnímu prostředí v polárních vodách a jiných zranitelných mořských oblastech a **ZDŮRAZŇUJÍ** potřebu účinného provádění polárního kodexu mezinárodní námořní organizace.
-