

**507. plenární zasedání
Evropského hospodářského a sociálního výboru
(Brusel, 22. – 23. 4. 2015)**

Plenární zasedání Evropského hospodářského a sociálního výboru (EHSV) projednalo a přijalo následující stanoviska:

- **CCMI/127 Průmyslová politika pro evropský sklářský průmysl**

Sklářský průmysl byl hospodářskou krizí zasažen dvojnásobně, neboť jeho činnost do značné míry závisí na prosperitě jiných odvětví, například stavebnictví a automobilového průmyslu. V letech 2007 až 2013 byl u plochého skla, které představuje 26 % celého odvětví v Evropě, zaznamenán pokles výroby o 20 % kvůli krizi z roku 2008. V roce 2013 byla v Evropě zastavena výroba ve 12 z celkových 62 skláren. Několik z nich bylo uzavřeno nebo jim hrozí, že úplně zmizí. Naproti tomu obalové sklo, které představuje 65 % odvětví, zažilo v důsledku hospodářské krize a tendence přesouvání výroby pokles v řádu více než 6 %. Stejný trend zažil v roce 2009 sektor skelných vláken, a přestože opět nabírá dech, stále ještě je velmi nestabilní. A konečně, co se týče konkurentů ze zemí s nízkými mzdami, utrpěly nejvíce sektory nádobí a solárních panelů. Mezi lety 2000 a 2010 klesla zaměstnanost ve sklářství o 32 %, přičemž nejvíce pracovních míst zaniklo v Německu, Polsku, Francii, České republice, Itálii, Belgii a Rakousku. Od roku 2010 se situace začala zhoršovat ještě podstatně rychleji. Účinná průmyslová politika by se měla opírat o hospodářský plán na obnovu sklářství na evropské úrovni. Cílem by mělo být zvýšit co nejrychleji podíl sklářského průmyslu na evropském HDP na 20 % (v současné době činí 16 %). Budoucnost sklářského průmyslu však bude záviset i na vyšších investicích do výzkumu, vývoje a inovací, aby se docílilo vytvoření nízkouhlíkové společnosti utvářené udržitelným rozvojem. Očividně jsou vidět slibné známky pokroku v oblasti energetické účinnosti skla, jeho klimatických, akustických a světelných vlastností, „inteligentního skla“ s novými rysy, snížení hmotnosti a odolnosti materiálů, samočisticího skla, bezolovnatých materiálů k výrobě skleněných výrobků atd. Chceme-li zachovat pracovní místa a vytvořit vhodné investiční prostředí pro evropský sklářský průmysl, aby zůstal v čelním postavení, co se týče inovací, je nezbytné řešit velké problémy tohoto odvětví prostřednictvím evropské průmyslové politiky. Je třeba posílit konkurenceschopnost evropských výrobců:

- **zajištěním rovných podmínek s konkurenty ze zemí mimo Evropu**, pokud jde o kumulativní náklady vzniklé v důsledku provádění evropských právních předpisů v oblasti životního prostředí;
- zprostředkováním lepšího nařízení a **předvídatelného regulačního prostředí**;
- vypořádáním se s vysokými cenami energie v nadcházející energetické unii;
- **rychlejším jednáním za využití účinných obchodních opatření**, pokud dojde k ohrožení rovné hospodářské soutěže.

- **ECO/369 Městská agenda**

Objevuje se stále více hlasů, podle kterých by města měla být odpovídajícím způsobem zapojena do tvorby a provádění politik EU a podle nichž je třeba tyto politiky lépe přizpůsobit realitě městského prostředí, v němž budou prováděny. Odrazem toho je, že řada různých zúčastněných stran na úrovni EU, úrovni členských států i na úrovni místní vyzývá k vytvoření městské agendy EU. V reakci na tyto výzvy uspořádala Evropská komise fórum CITIES, a to s cílem podnítit debatu o potřebě městské agendy EU. V návaznosti na fórum CITIES diskutovaly členské státy o nutnosti vytvořit městskou agendu EU, přičemž konstatovaly, že existuje poptávka a očekávání ze strany Evropského parlamentu, Výboru regionů, sdružení měst i měst samotných i jejich odhodlání se do tohoto procesu zapojit. Bylo navrženo,

aby se další krok v této agendě opíral o podněty z místní, regionální a vnitrostátní úrovně, jakož i úrovně EU.

Je třeba přehodnotit úlohu měst a městských oblastí a zajistit, že bude lépe přizpůsobena příslušným úkolům. Díky většímu využívání zdrojů měst a jejich regionálních systémů, využívání ekonomických a sociálních výhod víceúrovňové správy a prosazování územní a městské koordinace různých odvětvových politik by bylo možné získat významnou přidanou hodnotu.

Je proto důležité, vhodné a nutné vypracovat městskou agendu a učinit z ní plnohodnotnou evropskou politiku, aby se tak napravily stávající nedostatky. K položení základů městské agendy se zdá nezbytné vypracovat rovněž strategii pro evropskou městskou síť. Za účelem uskutečňování integrovaného rozvoje měst bude možná nutné koncipovat a používat nové nástroje a modely financování.

- **REX/420 Úloha občanské společnosti ve vztazích mezi EU a Albánií**

EHSV zdůrazňuje transparentnější a inkluzivní přístup k organizacím občanské společnosti, včetně sociálních partnerů, ve všech fázích procesu přistoupení k EU. Vnitrostátní orgány by měly zajistit zapojení organizací občanské společnosti do všech pracovních/odborných skupin souvisejících s procesem integrace, a to při zohlednění jejich odborných znalostí v klíčových oblastech.

Zpráva Evropské komise o pokroku by měla nadále obsahovat zapojení organizací občanské společnosti prostřednictvím hlubší analýzy cílů a úspěchů, v souladu s pokyny Generálního ředitelství pro rozšíření týkajících se podpory občanské společnosti ze strany EU v období 2014 – 2020 a pokynů Generálního ředitelství pro rozšíření týkajících se podpory svobody a integrity sdělovacích prostředků ze strany EU v období 2014 – 2020.

EHSV zdůrazňuje význam posílení občanského a sociálního dialogu v Albánii. Za tímto účelem by měla být institucionální podpora na rozvoj budování kapacit zúčastněných stran založena na programech financování na vnitrostátní úrovni i na úrovni EU.

Sociální dialog by měl být dále podporován na vnitrostátní, regionální a místní úrovni. EHSV vyzývá vládu, aby co nejlépe využila existující instituce, zejména Národní radu práce.

EHSV vybízí albánskou vládu, aby se zavázala poskytnout konkrétnější a předvídatelný harmonogram a přidělování zdrojů s cílem provést opatření obsažená v *Plánu pro albánskou vládní politiku k vytvoření příznivého prostředí pro rozvoj občanské společnosti*, a to s cílem urychlit zřízení Národní rady pro občanskou společnost (NCSS).

- **INT/754 Samoregulace a společná regulace v legislativním rámci EU**

V řadě oblastí a v různých národních a mezinárodních orgánech se samoregulace a společná regulace již dlouho považují za doplňující a dodatečné nástroje vnější regulace, které jsou nezbytné pro zajištění vhodné regulace různých hospodářských a sociálních činností.

Evropská komise a Evropský parlament několikrát uvítaly cenný a užitečný příspěvek samoregulace a společné regulace v různých oblastech, zvláště v rámci programů „Zlepšování právní úpravy“ a „Inteligentní regulace“.

EHSV se nesporně intenzivně věnoval definování a zhodnocení úlohy samoregulace a společné regulace v rámci odkazů v řadě svých stanovisek, vypracovaných zvláště v Sekci Jednotný trh, výroba a spotřeba (INT) a uvedených v dokumentu sestaveném Střediskem pro sledování jednotného trhu. Toto středisko vytvořilo jednotnou databázi v Evropě, kterou systematicky rozšiřuje, a pravidelně spolupracuje s dalšími institucemi a subjekty samoregulace.

Zdá se však, že chybí politicko-legislativní úvahy pro jasné stanovení právního rámce, v němž musí tyto nástroje fungovat. Je třeba upřesnit jejich právní povahu, rozhodnout o podmínkách jejich platnosti, vymezit oblasti uplatnění, vyjasnit jejich vztahy s vnější regulací a uvést jejich meze v pevném a koherentním rámci, jenž by byl harmonizován na evropské úrovni.

Aby byly platnými a uznávanými regulačními nástroji v jakémkoliv právním systému, musí být jejich struktura a oblast působnosti vymezeny výslovnými a jasnými závaznými právními předpisy a musí být právně vymahatelné, a to jak na vnitrostátní úrovni, tak na úrovni Unie, přičemž je zároveň nutné respektovat povahu těchto nástrojů, zejména dobrovolnost dohod mezi jednotlivými stranami.

- **TEN/566 Plán jednotného dopravního prostoru**

Vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru zůstává jedním z důležitých úkolů Evropské unie. Od té doby, co byla společná dopravní politika zakotvena v Římské smlouvě a následně upravena různými smlouvami a legislativními akty, se doprava v průběhu let nepochybně stala efektivnější, bezpečnější, praktičtější a účinnější z hlediska využívání zdrojů. Na cestě k vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru však bude ještě třeba vyřešit řadu závažných problémů, aby bylo možné uspokojit rostoucí poptávku po výkonných a udržitelných dopravních prostředcích.

Cílem komplexní strategie „Doprava 2050“ je zavést do roku 2050 konkurenceschopný a udržitelný dopravní systém, který bude podporovat mobilitu, růst a zaměstnanost, výrazně sníží závislost Evropy na dovozu ropy a sníží emise skleníkových plynů z dopravy do roku 2030 přibližně o 20 % (oproti stavu v roce 2008) a do roku 2050 o 60 % (ve srovnání s výší těchto emisí v roce 1990). V této souvislosti přijala Unie v roce 2011 bílou knihu Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (COM(2011)144), v níž je uvedeno 10 hlavních cílů, jež mají být realizovány ve třech fázích, 40 oblastí činnosti a 130 konkrétních iniciativ.

Vzhledem k tomu, že se nacházíme v polovině první fáze, během níž má být splněna část cílů výše jmenované strategie do roku 2050, je nutné provést přezkum a posoudit, jaký význam je dopravě připisován v pracovním programu nové Evropské komise. Je to o to nezbytnější, že po přijetí svého pracovního programu na rok 2015 má Komise dle svého vyjádření v úmyslu sestavit ve spolupráci s Evropským parlamentem a Radou seznam prioritních návrhů, u nichž se budou instituce snažit postupovat rychle, aby mohly být co nejdříve s konečnou platností přijaty (týká se to zejména návrhů, jež bezprostředně souvisejí s prováděním iniciativy v oblasti investic).

Financování z Nástroje pro propojení Evropy by mohlo doplnit účinné provádění Evropského fondu pro strategické investice. Bylo by tak k dispozici více prostředků z Nástroje pro propojení Evropy tam, kde soukromé investice nebo zpoplatnění nejsou řešením, jako jsou projekty v řídké zalidněných nebo vzdálených regionech. EHSV zdůrazňuje, že částka 2,7 miliard EUR, jež má být převedena z rozpočtu vyčleněného na Nástroj pro propojení Evropy do Evropského fondu pro strategické investice, musí být využita způsobem, který je v souladu s dopravní politikou EU a prováděním hlavních směrů TEN-T.

- **TEN/562 Rozvoj systému správy navrženého v souvislosti s rámcem politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030**

Po přijetí rámce pro oblast klimatu a energetiky do roku 2030 Radou bude Komise muset upřesnit a zřídit systém správy, který navrhla ve svém sdělení „Rámec politiky v oblasti klimatu a energetiky v období 2020 – 2030“ (COM(2014) 15 final). V této fázi tvoří systém správy národní plány pro konkurenceschopnou, bezpečnou a udržitelnou energetiku a soubor ukazatelů a cílů.

Evropská komise žádá občanskou společnost o doporučení a návrhy. Vymezení tohoto nového systému správy je cennou příležitostí změnit pohled na zapojení veřejnosti do energetických otázek a prosadit komplexní, inkluzivní a smysluplný proces. Mohlo by představovat konkrétní způsob, jak uskutečnit evropský energetický dialog, o němž se EHSV zasazuje.

Rámec politiky EU v oblasti klimatu a energetiky vychází z rozsáhlých předchozích právních předpisů, z nichž některé jsou prováděny neúplným a neúčinným způsobem. Vytvoření

energetické unie bude vyžadovat další právní předpisy a jejich striktní provedení. Pevný rámec správy má zásadní význam. Nejúčinnější druh správy je takový, v jehož rámci jsou způsoby dosažení dohody ohledně určování a plnění cílů chápány jako společná činnost, do níž jsou zapojeny všechny zainteresované strany.

EHSV proto doporučuje, aby byl do procesu správy začleněn strukturovaný dialog všech zúčastněných subjektů. Legislativní orgány EU by měly definovat a rozvinout jasný politický vzor pro nastolení takového dialogu a účast v něm a pro angažovanost v otázkách přechodu na jiné zdroje energie, jenž by byl doplňujícím a podpůrným opatřením energetické unie.

Vladimíra Drbalová
Mezinárodní vztahy – Evropské záležitosti
Členka EHSV