

Čtvrtek, 17. června 2010

Provádění směrnic týkajících se prvního železničního balíčku

P7_TA(2010)0240

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 17. června 2010 o provádění směrnic týkajících se prvního železničního balíčku (2001/12/ES, 2001/13/ES a 2001/14/ES)

(2011/C 236 E/21)

Evropský parlament,

- s ohledem na druhou zprávu Komise určenou Evropskému parlamentu a Radě o sledování vývoje na železničním trhu (KOM(2009)0676) a na doprovodný pracovní dokument oddělení Komise (SEK(2009)1687),
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství ⁽¹⁾,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům ⁽²⁾,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti ⁽³⁾,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o provádění prvního železničního balíčku ⁽⁴⁾,
 - s ohledem na otázku k ústnímu zodpovězení ze dne 9. března 2010 položenou Komisi o provádění prvního železničního balíčku (č. 2001/12/ES, 2001/13/ES a 2001/14/ES) (O-0030/2010 – B7-0204/2010),
 - s ohledem na čl. 115 odst. 5 a čl. 110 odst. 2 jednacího řádu,
- A. vzhledem k tomu, že první železniční balíček, který byl schválen v roce 2001 a obsahuje tři směrnice o rozvoji železnic Společenství: o vydávání licencí železničním podnikům a o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, byl určen k oživení železniční dopravy a měl být prvním krokem k vytvoření integrovaného evropského železničního odvětví a ke zřízení stabilní finanční struktury k dosažení tohoto cíle,
- B. vzhledem k tomu, že směrnice prvního železničního balíčku měly být převedeny do vnitrostátních právních předpisů do 15. března 2003, avšak Komise čekala až do června 2008, než zahájila řízení pro porušení povinností proti členským státům z důvodu špatného či neúplného provádění prvního železničního balíčku,
- C. vzhledem k tomu, že na základě druhé zprávy Komise o sledování rozvoje železničního trhu se podíl železniční dopravy nezvýšil, ale pouze stabilizoval na nízké úrovni, jež v roce 2002 představovala přibližně 10 % v oblasti nákladní železniční dopravy a méně než 7 % v oblasti osobní dopravy,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.⁽²⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26.⁽³⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.⁽⁴⁾ Úř. věst. C 175 E, 10.7.2008, s. 551.

Čtvrtek, 17. června 2010

1. vyslovuje politování nad tím, že většina z 22 členských států řádně neprovedla tři směrnice prvního železničního balíčku; domnívá se, že tato okolnost zabránila dalšímu zvýšení podílu železniční dopravy obecně;
2. připomíná, že Parlament již ve svém usnesení ze dne 12. července 2007 zdůraznil, že plné provedení prvního železničního balíčku je naprosto prioritní; je proto velmi nespokojen s tím, že tuto prioritu nerespektovala velká většina členských států, včetně Rakouska, Belgie, České republiky, Německa, Dánska, Estonska, Řecka, Španělska, Francie, Maďarska, Irska, Itálie, Litvy, Lucemburska, Lotyšska, Polska, Portugalska, Rumunska, Švédska, Slovinska a Slovenska;
3. vyslovuje politování nad tím, že Komise pět let proti neplnění balíčku nic nedělala a čekala až do června 2008, kdy zaslala formou dopisu formální oznámení, a do října 2009, kdy zaslala odůvodněná stanoviska ve věci nesprávného či neúplného provádění prvního železničního balíčku; vyjadřuje politování nad tím, že Evropská komise nevěnovala dostatečnou pozornost dohledu nad finančním rámcem železničního systému; naléhavě proto Komisi vyzývá, aby neprodleně zahájila právní kroky proti 22 členským státům, které neprovedly první železniční balíček;
4. naléhavě vyzývá 22 členských států, aby bez dalšího odkladu plnily právní předpisy Evropské unie; je přesvědčen, že tyto členské státy dosud brání spravedlivé hospodářské soutěži na železničním trhu tím, že neprovádějí směrnice prvního železničního balíčku;
5. požaduje, aby Komise zveřejnila konkrétní informace o prvcích, které v jednotlivých členských státech nebyly plně provedeny, zejména informace o nedostatcích při vytváření nezávislého regulačního orgánu a provádění ustanovení o poplatcích za přístup k dopravním zařízením; dále Komisi žádá, aby Parlament informovala o rozdílných právních výkladech, které v otázce nezávislosti provozovatelů infrastruktury zastávají Komise a členské státy (čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14/ES);

Nezávislost provozovatelů infrastruktury

6. zdůrazňuje, že musí být zaručena dostatečná nezávislost provozovatelů infrastruktury, neboť podle směrnice 2001/14/ES hrají ústřední roli při poskytování spravedlivého přístupu ke kapacitě infrastruktury pro všechny žadatele prostřednictvím přidělování této kapacity, zpoplatnění železniční infrastruktury a vydávání osvědčení o bezpečnosti;
7. domnívá se, že nezávislost provozovatelů infrastruktury je předpokladem pro zajištění spravedlivého, transparentního a nediskriminačního přístupu ke všem provozovatelům; zdůrazňuje, že zvláště znepokojující je skutečnost, že nebyly poskytnuty dostatečné praktické a právní záruky, jež by zaručovaly nezávislost provozovatelů infrastruktury, zejména pokud jsou součástí železničního holdingu provozujícího také činnosti v železniční dopravě;
8. žádá, aby členské státy, které toto ustanovení nedodržují, jasně oddělily základní úkol přidělování kapacity na vnitrostátní železniční síti od zavedených provozovatelů železniční dopravy prostřednictvím všech nezbytných právních a provozních opatření, neboť tato nedostatečná nezávislost by mohla zabránit skutečnému určování využití infrastruktury provozovatelem infrastruktury;

Nedostatečné pravomoci regulačních orgánů

9. je znepokojen skutečností, že regulační orgány neobdržely dostatečné pravomoci a zdroje a že tyto nedostatky vedou k nedostatečné kontrole problémů hospodářské soutěže na každém vnitrostátním trhu;

Čtvrtek, 17. června 2010

10. žádá Komisi, aby informovala Parlament o pravomocích regulačních orgánů, které musí členské státy posílit, aby jim byla zaručena skutečná pravomoc ke sledování jejich železničních trhů;
11. domnívá se, že skutečnost, že ve členských státech nebyly vytvořeny skutečně nezávislé regulační orgány, vážně ohrožuje řádné provádění prvního železničního balíčku;

Rámec pro financování infrastruktury a stanovení poplatků

12. konstatuje, že specifická ustanovení týkající se financování infrastruktury a řešení dluhu železnic byla součástí prvního železničního balíčku (článek 9 směrnice 2001/12/ES);
13. vyjadřuje politování nad tím, že výše investic do rozvoje železniční infrastruktury a údržby železnic je v mnoha členských nedostatečná a že v některých případech se kvalita stávající infrastruktury zhoršuje; naléhavě vyzývá členské státy, aby mobilizovaly nezbytné prostředky s cílem zajistit rozvoj nových projektů v železniční dopravě a patřičnou údržbu stávající infrastruktury;

Zpoplatnění přístupu k železniční síti

14. konstatuje, že nezávislost provozovatelů infrastruktury a záruka dostatečných pravomocí a zdrojů pro regulační orgány jsou předpoklady pro úspěšné zpoplatnění přístupu k železniční síti; připomíná, že tyto poplatky za infrastrukturu se musí vypočítávat spravedlivě, transparentně a konzistentně a musí zajistit železničním podnikům dostatečnou viditelnost;
15. vyjadřuje znepokojení nad nedostatečným prováděním ustanovení o poplatcích za infrastrukturu, zejména nad absencí systémů odměňování výkonu, který má zvýšit výkonnost železniční sítě, a tarifních systémů založených na přímých nákladech železničních služeb, a rovněž nad nedostatečným nezávislým určováním poplatků za infrastrukturu ze strany jejich provozovatelů;
16. vyslovuje politování nad tím, že kvůli nedostatkům při provádění nejsou poplatky za infrastrukturu přímo spojeny s náklady na železniční služby a že je možné, že železniční trh nebude schopen tyto vysoké poplatky unést; konstatuje, že tyto vysoké poplatky za infrastrukturu mohou být překážkou vstupu nezavedených provozovatelů na trh a že Komise obdržela několik stížností provozovatelů týkajících se přístupu do konečných stanic a k železničním službám;
17. domnívá se, že by mělo dojít ke sblížení zásad týkajících se zpoplatnění přístupu k železniční síti určených pro železniční a silniční dopravu, aby se tak pro různé druhy dopravy vytvořily skutečně rovné podmínky; zdůrazňuje, že tyto rovné podmínky by umožnily, aby se dopravní systém EU stal udržitelným a výkonnějším a v maximální míře by posílily environmentální konkurenceschopnost železnice;

Revize prvního železničního balíčku

18. zdůrazňuje, že řádné a úplné provedení prvního železničního balíčku je základní podmínkou pro vytvoření evropské železniční sítě a že naprostou prioritou Evropské komise musí být sledování tohoto provádění pomocí všech právních postupů, které má k dispozici;
19. naléhavě žádá Komisi, aby do září 2010 předložila návrh na revizi prvního železničního balíčku; žádá Komisi, aby při této revizi přistupovala prioritně k problému nezávislosti provozovatelů infrastruktury, k nedostatečným zdrojům a pravomocem regulačních orgánů a aby navrhla patřičné zásady týkající se zpoplatnění přístupu k infrastruktuře, které by stimulovaly veřejné a soukromé investice do železniční dopravy;

Čtvrtek, 17. června 2010

20. domnívá se, že úspěšné otevření trhů v odvětví železniční dopravy závisí na úplném provedení ustanovení uvedených v prvním železničním balíčku a že větší liberalizace železničního trhu by neměla vést ke zhoršení kvality služeb v železniční dopravě a měla by zachovat povinnosti veřejného zájmu; dále se domnívá, že do úplného otevření trhů by se měla uplatňovat zásada vzájemnosti;

21. žádá Komisi, aby reagovala či poskytla informace o požadavcích uvedených v odstavcích 3, 5, 10 a 16, a to v rámci přepracování prvního železničního balíčku nebo nejpozději do konce roku 2010;

*

* *

22. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.

Záplavy ve středoevropských zemích, především v Polsku, v České republice, na Slovensku, v Maďarsku a v Rumunsku a ve Francii

P7_TA(2010)0241

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 17. června 2010 o záplavách ve středoevropských zemích, především v Polsku, v České republice, na Slovensku, v Maďarsku a v Rumunsku a ve Francii

(2011/C 236 E/22)

Evropský parlament,

- s ohledem na článek 3 Smlouvy o EU a články 191 a 349 Smlouvy o fungování EU,
- s ohledem na návrh nařízení Komise o zřízení Fondu solidarity Evropské unie (FSEU) (KOM(2005)0108) a na stanovisko Parlamentu ze dne 18. května 2006,
- s ohledem na svá usnesení ze dne 5. září 2002 o záplavách v Evropě ⁽¹⁾, ze dne 8. září 2005 o přírodních katastrofách (požárech a povodních) tohoto léta v Evropě ⁽²⁾, ze dne 18. května 2006 o přírodních katastrofách (požáry, sucha a povodně) – zemědělská hlediska, aspekty regionálního rozvoje a aspekty životního prostředí ⁽³⁾ a ze dne 7. září 2006 o lesních požárech a povodních ⁽⁴⁾,
- s ohledem na bílou knihu Komise nazvanou „Přízpůsobení se změně klimatu: směřování k evropskému akčnímu rámci“ (KOM(2009)0147) a na sdělení Komise nazvané „Přístup Společenství v oblasti prevence přírodních katastrof a katastrof způsobených člověkem“ (KOM(2009)0082),
- s ohledem na pracovní dokument útvarů Komise s názvem „Regiony 2020 – Posouzení budoucích výzev pro regiony EU“ (SEK(2008)2868),
- s ohledem na prohlášení Komise ze dne 24. února 2010 o velké přírodní katastrofě v autonomní oblasti Madeira a na své usnesení ze dne 11. března 2010 o velké přírodní katastrofě v autonomní oblasti Madeira a dopadech bouře Xynthia v Evropě ⁽⁵⁾,
- s ohledem na čl. 110 odst. 4 jednacího řádu,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 272 E, 13.11.2003, s. 471.

⁽²⁾ Přijaté texty, P6_TA(2005)0334.

⁽³⁾ Přijaté texty, P6_TA(2006)0222, 0223 a 0224.

⁽⁴⁾ Přijaté texty, P6_TA(2006)0349.

⁽⁵⁾ Přijaté texty, P7_TA(2010)0065.