

Stanovisko Výboru regionů – Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru

(2011/C 259/02)

VÝBOR REGIONŮ

- domnívá se, že cíle bílé knihy by měly být převedeny do krátkodobějších cílů, aby měli tvůrci politik jasný orientační rámec, jaké činnosti provést během svého funkčního období;
- je zastáncem plné internalizace externích nákladů formou harmonizovaného zdanění u všech druhů dopravy, jehož výnosy budou využity k zavedení integrovaného a účinného dopravního systému;
- zdůrazňuje, že cíle bílé knihy, pokud jde o změnu používaného druhu dopravy od silniční směrem k železniční a vnitrozemské a námořní lodní dopravě, nejsou dostačující a vyzývá Komisi, aby navrhla ambicióznější program;
- je zastáncem myšlenky „modrého pásu“ jako prvního kroku k vytvoření pevného systému v oblasti námořních služeb, který by měl být doplněn konceptem mořských dálnic, a lituje, že bílá kniha z roku 2011 je v oblasti námořní dopravy méně ambiciózní nežli bílá kniha z roku 2001;
- doporučuje opatření na povzbuzení přípravy plánů udržitelné městské mobility a požaduje, aby se věnovala větší pozornost vazbě mezi městskou dimenzí dopravní politiky a územním plánováním;
- podporuje použití evropských dluhopisů za účelem financování dopravní infrastruktury potřebné pro realizaci TEN-T;
- konstatuje, že internalizace externích nákladů, odstranění daňové nerovnováhy a neoprávněných subvencí a svobodná a nenarušená hospodářská soutěž by měly být součástí budoucího evropského modelu v oblasti dopravy založeného na sjednocení tržní volby s potřebami udržitelného rozvoje.

Zpravodaj pan António COSTA (PT/SES), starosta Lisabonu

Odkaz Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

KOM(2011) 144 v konečném znění

I. OBECNÁ DOPORUČENÍ

VÝBOR REGIONŮ

Obecné připomínky

1. je toho názoru, že bílá kniha 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ se zaměřuje na hlavní klíčové otázky budoucnosti evropské dopravní politiky a dopravních systémů tohoto kontinentu. V tomto ohledu se Výbor domnívá, že navrhovaná dopravní politika by měla zahrnovat obecnější cíle stanovené v Evropské unii v rámci strategie Evropa 2020 a cíle udržitelnosti životního prostředí určené převážně pro boj proti změně klimatu. Rovněž by měla podporovat posílení sociální a územní soudržnosti v celé Evropské unii;

2. konstatuje, že místní a regionální orgány mají v oblasti dopravní politiky důležité pravomoci. Sdílejí nejen odpovědnost v otázkách týkajících se údržby silniční sítě, politiky parkování, dostupnosti a veřejné dopravy, ale dohlížejí též na dodržování environmentálních norem, například norem pro kvalitu ovzduší. Jejich účast je tedy v rámci přístupu víceúrovňové správy nezbytná;

3. poznamenává, že bílá kniha se zmiňuje o městech. VR navrhuje, aby kromě měst byly uvedeny i městské oblasti a/nebo aglomerace. V mnoha členských státech není pro politiku mobility určující geografická hranice města, ale spíše městská aglomerace;

4. domnívá se, že bílá kniha 2011 je velice ambiciózní dokument, a to tím spíše, že žádný z hlavních cílů bílé knihy 2001 nebyl plně dosažen, což není překvapující. Některé dlouhodobé ambiciózní cíle by však zasluhovaly stanovení průběžných krátkodobějších cílů, aby státní a regionální představitelé měli jasný orientační rámec, jaké činnosti provést během svého funkčního období;

5. konstatuje, že vytváření vizí do budoucna je nezbytné a oprávněné, neboť dnešní rozhodnutí budou rozhodující měrou spoluurčovat dopravu v následujících desetiletích. Nesmíme při tom ale zapomínat, že vize na několik desetiletí mohou být jen velmi mlhavé;

6. domnívá se, že rovnováha mezi způsoby dopravy je neoddělitelně spjata s problematikou internalizace externích nákladů a přímo ovlivněna politikami poplatků za používání dopravní

infrastruktury. Jednoznačně podporuje vizi bílé knihy týkající se transparentního a obecně použitelného modelu pro výpočet poplatků za infrastrukturu pro všechny druhy dopravy, je zastáncem plné internalizace externích nákladů a požaduje, aby se veškeré příjmy vyplývající z provádění této evropské právní úpravy směřující k lepší internalizaci externích nákladů (včetně směrnice o eurozámce) využily k zavedení integrovaného a účinného dopravního systému, aniž by byly opomenuty specifické podmínky nejbližších regionů a ostrovů;

7. v tomto kontextu – a zejména pokud jde o leteckou a námořní dopravu – se domnívá, že je třeba hledat rovnováhu mezi přísným respektováním ochrany životního prostředí a obrovskými náklady, jež toto přináší ostrovům a nejbližším regionům, které jsou naprosto závislé na těchto druzích dopravy a jež se navzdory tomu zároveň intenzivně angažují ve snižování emisí;

8. vítá, že Evropská komise podněcuje ke změně používaného druhu dopravy od silniční směrem k železniční a vnitrozemské a námořní lodní dopravě a trvá přitom na úplné internalizaci externích nákladů způsobených všemi druhy dopravy, což se vztahuje na znečištění ovzduší, přetížení i hluk;

9. konstatuje, že Komise již dříve zdůraznila, že externí náklady vzniklé v důsledku nehod jsou již řádně internalizovány prostřednictvím pojistného placeného pojišťovnám. Výbor tento názor zpochybňuje, a proto vyzývá Komisi, aby vypracovala modely propočtu, které by mohly být použity pro internalizaci nákladů vzniklých v důsledku nehod, v nichž by byly zohledněny celkové náklady způsobené nehodami;

10. vítá, že bílá kniha zahrnuje také opatření na podporu udržitelnějšího dopravního chování, ochoty přijmout nové způsoby cestování a nové technologie a zajištění souhlasu s plnou internalizací externalit v celkových nákladech na mobilitu. EU má významnou roli při dosažení toho, aby opatření, která místní a regionální orgány musejí přijmout k vyřešení dopravních problémů v aglomeracích, byla chápána a přijímána;

11. lituje, že se bílá kniha nevěnuje dostatečně otázkám dostupnosti a mobility osob, což se týká i základního pojmu územní soudržnosti v oblasti dopravy, především v okrajových, nejbližších a ostrovních regionech. Jednotný evropský dopravní prostor se totiž nemůže stát skutečností bez záruky rovných podmínek přístupnosti území pro podniky a občany;

12. upozorňuje, že politická činnost VR během posledního desetiletí se jasně vyjadřovala k zásadám a politickým opatřením, kterými by se měla řídit dnešní evropská dopravní politika. Proto je toho názoru, že při formulování evropské dopravní politiky na nadcházející roky se těmto bohatým zkušenostem musí přikládat náležitý význam;

13. zásadně zdůrazňuje, že efektivní udržitelný systém mobility s nízkými emisemi je jedním z práv občanů a zároveň je nejdůležitějším faktorem pro hospodářství, blahobyt a kvalitu života. Je třeba podporovat zjednodušení předpisů v oblasti plánování, aby bylo možné tuto infrastrukturu účinněji rozvíjet;

II. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

Vize konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému

14. vítá analýzu prezentovanou v bílé knize, která se týká tendencí a souvisejících výzev, jež budou ovlivňovat odvětví dopravy v následujících desetiletích. Solidní diagnóza tendencí ovlivňujících odvětví dopravy je nezbytný předpoklad pro sestavení kvalitních dopravních politik. V tomto ohledu bílá kniha odráží většinu koncepčních nedostatků, které se musí stát součástí diskuse o budoucím dopravním systému v Evropě;

15. přestože má doprava klíčový význam pro konkurenceschopnost Evropské unie, chtěl by upřesnit výrok Evropské komise „omezení mobility není řešením“. Je jasné, že dopravní systémy musí odpovídat nárokům na individuální mobilitu a uskutečňování obchodní výměny. Avšak zejména u podniků by mělo být zvyšováno povědomí o nutnosti intenzivnějšího slučování jízdy, využívání potenciálu přemístění ekonomických aktivit a používání postupů a technologií, jež napomáhají optimalizaci objemu dopravy (např. práce z domova, videokonference, optimální lokalizace);

16. podporuje deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje, které definuje bílá kniha, a jejich použití jako referenčních hodnot pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %. Výbor proto doporučuje, aby byl tento obecný cíl zahrnut do seznamu cílů stanovených v bílé knize. Dále doporučuje, aby byly navrhované cíle doplněny dalšími cíli, které se zaměří na snižování závislosti na ropě, snižování hluku a zmírňování znečištění ovzduší;

17. podporuje cíl snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu, postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050 a do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech – i prostřednictvím daňových opatření – zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂, třebaže považuje toto opatření za velmi ambiciózní. Proto se Výbor regionů domnívá, že je třeba stanovit průběžné cíle, které umožní vypracovat plán provádění opatření, sledování tohoto provádění a hodnocení dosažených výsledků;

18. vítá, že Evropská komise hodlá přistoupit k plnému uplatnění zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“, a vyloučit tak narušení rovné hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy, založené na internalizaci všech externích nákladů. Podporuje plnou internalizaci sociálních a environmentálních nákladů (včetně nehod, znečištění ovzduší, hluku a přetížení) formou harmonizovaného zdanění u všech druhů dopravy, jehož výnosy budou využity k zavedení integrovaného a účinného dopravního systému;

19. je potěšen, že do bílé knihy bylo začleněno několik návrhů, které VR předložil ve svých nejnovějších stanoviscích k městské mobilitě. V tomto ohledu Výbor podporuje cíl Komise vytvořit podněty k optimalizaci a minimalizaci jízdy konvenčními automobily a nákladními vozidly ve městech a souhlasí s tím, že rozsáhlé vozové parky městských autobusů, taxíků a dodávek jsou vhodné pro zkušební zavádění čistých vozidel. Komise správně upozorňuje, že rozvoj a rané zavádění čistých vozidel může mít okamžitý přínos v oblasti snižování závislosti na ropě a také může být přínosem pro zdraví, zejména lepší kvalitou ovzduší ve městech;

20. rovněž podporuje myšlenku dosažení rovnováhy směřující k environmentálně nejšetrnějším druhům dopravy, přičemž prosazuje, že by se měla zlepšit celková účinnost a interoperabilita všech způsobů dopravy. Nicméně aktivní politiky upřednostňující určitý druh dopravy by měly být pečlivě posouzeny a zváženy s ohledem na spravedlivý a transparentní model přidělování prostředků do odvětví dopravy, jinak hrozí, že budou podporována málo účinná dopravní řešení. Využívání alternativních druhů dopravy je podmíněno existencí vhodné infrastruktury a služeb, díky kterým by bylo možné vyhovět současným požadavkům;

21. navzdory výše uvedeným připomínkám považuje deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje, které definuje bílá kniha, za jednoznačně velice ambiciózní cíle. Proto se domnívá, že by měly být rovněž stanoveny průběžné milníky a cíle zohledňující doplňkové strategické cíle, které již Evropská komise definovala, a to za spolupráce místních a regionálních orgánů. Tyto průběžné cíle by měly být součástí monitorovacího procesu, aby byla zajištěna úspěšnost vize bílé knihy;

22. především připomíná, že dopravní politika Evropské unie se musí zakládat na konceptu obecného zájmu (rovnost přístupu pro všechny dopravní prostředky, respektování sociálních práv, započtení externalit atd.);

23. připomíná, že pracovní dokument (SEK(2011) 391) provádějící bílou knihu (ale zveřejněný jen v jednom jazyce) v bodě 137 uvádí ve vztahu k sledování nařízení č. 1370/2007 o povinnostech veřejné služby v dopravě, že „Komise navrhne iniciativu pro zavedení nabídkových řízení v oblasti zadávání zakázek na veřejné služby, zaměřenou na zajištění účinného poskytování vysoce kvalitních služeb.“ Tato iniciativa musí

respektovat možnost, aby místní orgány dodávaly za určitých podmínek služby v režimu „in house“, aniž by byly vystaveny konkurenci;

24. vyzývá Evropskou unii k provedení skutečné integrace dopravních politik 27 členských států (sladění struktur členských států, respektování hospodářské soutěže podle zásad obecného zájmu, daňová harmonizace, definice nového právního rámce vztahujícího se na různé úrovně subsidiarity) s ohledem na víceúrovňovou správu;

Jednotný evropský dopravní prostor

25. zdůrazňuje, že je zapotřebí snížit roztržitost evropského železničního trhu, aby bylo možné vytvořit efektivní železniční síť, jež bude poskytovat kvalitní služby z hlediska délky trvání cesty, spolehlivosti a kapacity. V tomto ohledu by mělo být nalezeno udržitelné a nákladově efektivní řešení s cílem vytvořit konkurenceschopnou evropskou síť nákladní železniční dopravy, jež bude odpovídat specifickým potřebám tohoto druhu dopravy. Dále by měly být překonány hlavní technické překážky týkající se např. rozchodu železnic. Kromě toho je zřejmé, že nákladní železniční doprava, pobřežní plavba a zejména vzájemně se doplňující využívání obou druhů dopravy mají potenciál, aby přispěly k integraci regionálních ekonomik nacházejících se v odlehlých regionech. V tomto smyslu a v zájmu zajištění dobrého fungování těchto udržitelných druhů dopravy je také nezbytné rozvíjet logistická centra, jež by umožnila optimální intermodální výměnu a efektivitu systému jako celku, přičemž je však třeba zabránit šíření logistických center, která by ze své povahy nebyla s to zaměřit dopravní systém na intermodalitu a kombinovanou dopravu;

26. podporuje myšlenku posílení evropské dopravní politiky, jež bude vycházet z jasných, jednotných, souhrnných a stálých pravidel pro uživatele a provozovatele, a také podporuje zavádění pokročilých dopravních technologií a řešení a budování nebo zdokonalování vhodné infrastruktury. Tato myšlenka by si žádala dokončení vnitřního trhu pro dopravní služby a odstranění právních, administrativních a technických překážek ve všech způsobech dopravy a také trvalé vymáhání pravidel hospodářské soutěže, zvýšení úrovně služeb a posílení práv uživatelů;

27. konstatuje, že v této souvislosti je důležité nezohledňovat pouze dálkové spoje, ale též výchozí regionální síť. Zvláštní pozornost by měla být rovněž věnována hraničním regionům, jež čelí specifickým problémům. Je třeba se zmínit zejména o rozdílech v oblasti platebních systémů, technických spojů, jízdních řádů a legislativních rámců;

28. připomíná však, že otevření železničních trhů dosud nedosáhlo dostatečného pokroku. Panuje proto názor, že by měly být zlepšeny a normalizovány technické a právní předpisy, kterými se řídí železniční trh. Zároveň je třeba zavést možnosti týkající se spolufinancování;

29. připomíná, že případná liberalizace a vstup nových subjektů na trh musí doprovázet zavedení ustanovení, jež umožní zvýšit podíl železničního trhu (především normalizovat materiály, podmínky provozu, bezpečnostní normy pro síť využitím evropských agentur). Domnívá se, že jen tak se povzbudí kreativita a zavádění diversifikovanějších služeb ku prospěchu spotřebitelů a v zájmu skutečného přechodu k využívání jiných druhů dopravy;

30. pokud se jedná o změnu využívání silniční dopravy ve prospěch železniční, vnitrozemské a námořní lodní dopravy, zdůrazňuje, že cíle bílé knihy týkající se snížení silniční přepravy zboží na vzdálenosti přesahující 300 km nejsou dostatečně ambiciózní (snížení o 30 % do roku 2030 a o 50 % do roku 2050). Vyzývá proto Evropskou komisi, aby navrhla ambiciózní program týkající se vytváření linek kombinované dopravy v celé Evropě. Pouze takovýto typ infrastruktury může pomoci dlouhodobě dosáhnout vyloučení silniční přepravy zboží na dlouhé vzdálenosti při současném posílení územní soudržnosti, zejména se zeměmi ležícími na vnější hranici EU;

31. podporuje plné provádění iniciativy jednotné evropské nebe a dokončení vnitřního trhu služeb železniční dopravy. Je rovněž zastáncem myšlenky „modrého pásu“ jako prvního kroku k vytvoření pevného systému v oblasti námořních služeb, který by měl být doplněn konceptem mořských dálnic včetně nové vize významu lodí jako skutečné mobilní infrastruktury;

32. domnívá se, že je třeba věnovat zvláštní pozornost spojení nejvzdálenějších regionů s evropským kontinentem a se sousedními třetími zeměmi. Přístupnost těchto regionů je obvykle snižena, což je znevýhodňuje a znemožňuje jim to jak plně zapojení do evropského vnitřního trhu, tak rozvoj jejich hospodářství v oblastech jejich regionální příslušnosti;

33. lituje, že bílá kniha z roku 2011 znamená v politice podpory námořní dopravy krok zpět proti bílé knize z roku 2001, která zavedla koncept mořských dálnic, a zejména lituje toho, že seznam iniciativ připojený k bílé knize neuvádí informace o budoucnosti mořských dálnic ani o programu Marco Polo;

34. domnívá se rovněž, že regiony, v nichž mají emise z dopravy z důvodu přírodních podmínek mnohem závažnější dopady (např. horské oblasti), vyžadují zvláštní pravidla a opatření, jež umožní snížení objemu dopravy a jejích dopadů natolik, aby bylo možné vyloučit poškození lidského zdraví a životního prostředí;

35. domnívá se, že by mělo být vynaloženo více úsilí na podporu lepších a účinnějších dopravních řešení, která by zlepšila propojení kontinentálního území Evropy s ostrovními a nejvzdálenějšími regiony a spojení všech těchto regionů s regiony, jež se nacházejí za vnějšími hranicemi EU;

36. by rovněž rád zdůraznil, že kromě posilování vazeb mezi východní a západní Evropou je z důvodu soudržnosti a konkurenceschopnosti velice důležité podporovat efektivní propojení mezi střední Evropou a vnějšími hranicemi Evropy a vzdálenějšími regiony, které propojují Evropu s oblastmi Středozemního moře a Atlantického oceánu. V tomto smyslu by VR rád zdůraznil klíčový význam přístavů a letišť a jejich spojení s vnitrozemím pro zapojení EU do světového trhu, zejména s africkými, americkými a asijskými regiony, a také strategický potenciál ostrovů v Atlantickém oceánu jako logistických dopravních platform;

37. podotýká, že mimořádné úsilí je vyvíjeno i za účelem cíleného rozvoje pěti hlavních dopravních os, jež definovala Evropská komise v hlavních směrech pro dopravu v Evropě a v sousedních regionech. U středové osy je v této souvislosti třeba požadovat zvýšené úsilí ze strany EU a ze strany států, jež se na této ose nacházejí. Vítá záměr flexibilního uspořádání hlavní sítě, jež je vytvářena v rámci TEN-T. Zde je zapotřebí transparentních metod hodnocení, jež zaručí jak bezpečnost nezbytných investic, tak neustálou aktualizaci a doplňování TEN-T;

38. vítá návrh revidovat nařízení o přidělování letištních časů tak, aby podpořilo účinnější využívání kapacity letišť. Je však velice důležité pečlivě zvážit všechny aspekty, dříve než bude přijato jakékoli konečné rozhodnutí o novém řízení letového provozu, zejména pro letiště nacházející se v městských oblastech, kde dochází k výraznějšímu dopadu na životní prostředí;

39. zdůrazňuje význam propojení konkurenceschopnosti a sociální agendy vycházející ze sociálního dialogu, aby se předešlo sociálním konfliktům, které jsou prokazatelnou příčinou výrazných ekonomických ztrát v řadě odvětví;

40. vítá navrhované iniciativy na zlepšení bezpečnosti prostřednictvím komplexního přístupu, který je kombinací politiky, právních předpisů a sledování ochrany letecké a námořní dopravy. Především je velice důležitá podpora zlepšení detekčních metod, které umožní zkontrolovat větší počet cestujících s minimálními potížemi, při plném dodržování základních práv cestujících;

41. sdílí s Komisí „vizi nula“ v bezpečnosti silničního provozu a zároveň uznává, že tato vize představuje mnoho úkolů a zahrnuje vysokou míru ambice. V této souvislosti by bylo vhodné přijmout diferencovaný přístup, například vytvořením vazby mezi hustotou provozu a počtem obětí silničních nehod. Mezi městy a regiony totiž existují velké rozdíly, pokud jde o počet osob usmrčených na silnicích a o přijatá opatření. Obecná norma by nepřiměřeným způsobem ovlivnila města a regiony, které již přijaly účinná opatření, a umožnily tak snížit počet osob usmrčených na silnicích. Bezpečnost silniční dopravy kromě toho nezávisí pouze na technologii, ale také na lidském chování. V tomto smyslu VR doporučuje, aby byly harmonizovány pravidelné kontroly vozidel a aby se vzdělávání v rámci bezpečnosti silničního provozu stalo součástí programů autoškol v Evropě. Tyto harmonizované technické kontroly by mohly být uplatněny i v jiných oblastech, např. pro emise skleníkových plynů. Stejným způsobem může vést ke snížení objemu dopravy, a tím zásadně přispět ke zvýšení bezpečnosti dopravy, změna vzorců lidského chování;

42. domnívá se, že opatření týkající se bezpečnosti silniční dopravy by se měla zakládat na příkladech osvědčených postupů. Mělo by být možné je upravovat a přizpůsobovat podle místní situace. V této souvislosti bychom rádi odkázali na stanovisko vypracované VR ke směřům politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020;

43. pokud jde o železniční dopravu, využívání evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) by se mělo stát pravidlem pro všechny železniční tratě. V této souvislosti by se měla věnovat zvláštní pozornost přeshraničním úsekům, na nichž nejednotné bezpečnostní systémy stále komplikují situaci;

44. v tomto ohledu znovu potvrzuje svou podporu myšlenky harmonizace různých definic těžkého zranění, aby mohla být účinnost politiky bezpečnosti silničního provozu lépe monitorována a hodnocena. Dále navrhuje, aby byly zpřístupněny rejstříky dopravních přestupků a zajištěna jejich interoperabilita, což by umožnilo uplatňovat sankce s řádným ohledem na porušení předpisů v jiných členských státech;

Inovace pro budoucnost – technologie a přístup

45. jednoznačně podporuje vizi prezentovanou v bílé knize o evropské výzkumné a inovační politice v oblasti dopravy, jež zabezpečuje společné kombinované úsilí v oblasti výzkumu. Rovněž souhlasí s tím, že je třeba zabývat se určitými oblastmi, zejména účinností vozidel díky novým motorům, materiálům a konstrukci, používáním energií šetrnějších k životnímu prostředí díky novým palivům a pohonným systémům a lepším využitím sítí a bezpečnějším a jistějším provozem díky informačním a komunikačním systémům;

46. vítá, že bílá kniha navrhuje definovat odpovídající normy pro emise CO₂ všech druhů vozidel, vytvořit pravidla interoperability dobíjecí infrastruktury čistých vozidel a určit pokyny a normy pro čerpací infrastrukturu. To vše by mělo probíhat se zapojením místních a regionálních orgánů;

47. zdůrazňuje význam evropské politiky pro snížení znečišťování vozidly již u zdroje prostřednictvím norem týkajících se emisí skleníkových plynů, znečišťování ovzduší a hluku a rovněž norem zaměřených na posílení aktivní i pasivní bezpečnosti vozidel. Nelze při tom opomenout, že zavádění zásadních technických zlepšení u vozidel jde ruku v ruce s dodržováním mezních hodnot emisí hluku a znečišťování ovzduší;

48. je toho názoru, že chování cestujících a řidičů je klíčovým faktorem pro konečné splnění cílů stanovených bílou knihou, a proto vítá všechny iniciativy v bílé knize, jejichž účelem je podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě, a opatření zaměřená na zlepšení chování řidičů. Domnívá se však, že je zapotřebí

vynaložit více úsilí v oblasti dopravního chování, zejména při přípravě budoucí evropské generace na přijetí nových postojů vůči mobilitě, ale také při úpravě řádné dopravní infrastruktury;

Městská mobilita

49. vítá návrhy týkající se plánů městské mobility, které jsou součástí bílé knihy. Rozvoj plánů udržitelné městské mobility, minimálně pro větší města, byl klíčovým požadavkem VR vyjádřeným v jeho stanovisku k zelené knize;

50. upozorňuje na tvrzení Komise, že velká část externích vlivů dopravních systémů se projevuje především v hustěji zalidněných sídelních oblastech. Právě místní a regionální orgány nejlépe vědí, jak lze tyto problémy řešit. Proto je důležité, aby měly k dispozici nástroje, které jsou k řešení těchto problémů nezbytné. Je třeba dodržovat zásadu subsidiarity, nicméně EU může podporovat činnost na místní a regionální úrovni tak, že bude vybízet ke spolupráci a výměně zkušeností a vyvíjet úsilí o ovlivnění postojů;

51. doporučuje opatření na povzbuzení přípravy plánů udržitelné městské mobility a auditů městské mobility, avšak musí o nich i nadále rozhodovat dotyčné místní a regionální orgány při plném respektování zásady subsidiarity. Znovu připomíná své předchozí stanovisko týkající se zavedení nového finančního nástroje v rámci finančního výhledu na období 2014–2020, který bude schopen spolufinancovat plány městské mobility. Předkládání žádosti o audit městské mobility by například mohlo přispět k procesu zavádění evropské ceny za vynikající a obecně využitelné iniciativy v oblasti dopravy. Tato cena by se naopak mohla stát součástí ekvivalentu celoevropského plánu „modrých vlajek“, který by se uděloval oblastem s nízkou mírou znečištění životního prostředí a dopravního přetížení, jak v minulosti navrhoval VR;

52. domnívá se, že města s kvalitním plánováním, jež přijímají účinnější výrobní postupy a eliminují nadbytečná řešení v oblasti dopravy, podporují větší dostupnost zboží, osob a služeb. Proto doporučuje, aby se k městskému plánování a plánování městské mobility přistupovalo integrovanějším způsobem;

53. se zájmem sleduje iniciativy na místní úrovni, jež předpokládají zavedení mýtného ve městech a režimy omezení vjezdu, a podporuje zavedení společných technických norem, jež by zajistily interoperabilitu, a zabránily tak tomu, aby tyto místní iniciativy znamenaly nové překážky technického charakteru pro volný pohyb na území Evropské unie;

54. zdůrazňuje klíčovou úlohu technických a organizačních řešení včetně informačních technologií při podpoře nových forem mobility založených na kombinovaném využití všech druhů dopravy pro dopravu osob a nákladu (např. intermodální systémy elektronických jízdenek, intermodální dokumentace nákladu, elektronické směřování, monitorování nákladu či informace o skutečné době dodání), aby bylo možné optimalizovat

používání současných lehkých způsobů dopravy (společně využívaná vozidla, rozvoj elektrických vozidel pro krátké vzdálenosti, sdílení vozidel, společná přeprava, architektura dopravy a přestupních míst, přednostní používání autobusu a tramvaje); správa místních a regionálních dopravních systémů je významným tématem, jemuž se bílá kniha nevěnuje;

55. je zastáncem definování strategie pro posun směrem k „městské logistice s nulovými emisemi“ spojující hlediska územního plánování, přístupu k železnicím, k mořím a k řekám, zpoplatňování a technické normy pro vozidla prostřednictvím podpory společného zadávání veřejných zakázek na vozidla s nízkými hodnotami emisí v komerčních vozových parcích (dodávky, taxíky, autobusy ...);

56. požaduje, aby se věnovala větší pozornost vazbě mezi městskou dimenzí dopravní politiky a širším konceptem územního plánování, což umožňuje zlepšovat městskou dopravu a související infrastrukturu, omezovat rozpínání měst a řešit vztahy mezi městem a jeho bezprostředním okolím (rozhraní města a venkova). Zvláštní pozornost by se při tom měla věnovat posilování veřejné osobní dopravy na krátkou vzdálenost;

Moderní infrastruktura, rozumné stanovování cen a rozumné financování

57. v rámci probíhajícího přezkumu politiky TEN-T podporuje vytvoření hlavní sítě strategické evropské infrastruktury, jež by začlenila všechny regiony Evropské unie a rovněž hlavní referenční body dopravy a logistiky a utvořila jednotný evropský dopravní prostor, kde by měla být odstraněna kritická místa a zřízena vhodná propojení se světovým trhem;

58. konstatuje, že cíle stanovené v bílé knize budou moci být zcela splněny pouze za předpokladu, že budou k dispozici odpovídající finanční prostředky, s ohledem na regionální specifickou soudržnost různých členských států a závazky v rámci Paktu o stabilitě a růstu. Konstatuje, že se bílá kniha vyhýbá problematice rozpočtových a nerozpočtových prostředků přidělovaných dopravní politice a infrastruktuře EU. V této souvislosti VR podporuje návrh přijmout evropské půjčky a evropské dluhopisy jako hlavní nástroje financování požadované dopravní infrastruktury. VR připomíná, že podnětem pro tyto masivní investice musí být skutečná politická vůle na nejvyšší úrovni, bez níž záměry evropské dopravní politiky nezbytné pro konkurenceschopnost regionů zůstanou zbožným přáním;

59. konstatuje, že politika soudržnosti má své vlastní cíle jako součást integrovaného přístupu regionálního rozvoje a že není žádoucí, aby byl její rozpočet použit na financování evropské politiky pro dopravní síť. Je však nezbytné dbát na soulad projektů infrastruktury financovaných politikou soudržnosti s cíli evropské dopravní politiky;

60. zdůrazňuje, že je zapotřebí přezkoumat prostředky vyčleněné na dopravní infrastrukturu, jak je navrhováno v budoucím rozpočtu EU, a také dále a transparentněji podněcovat závazek veřejného a soukromého sektoru. Kromě toho je Výbor zastáncem nových finančních nástrojů pro odvětví dopravy, zejména iniciativy pro projektové dluhopisy EU;

61. konstatuje, že internalizace externalit, odstranění daňové nerovnováhy a neoprávněných subvencí a svobodná a nenarušená hospodářská soutěž by měly být součástí budoucího modelu založeného na sjednocení tržní volby s potřebami udržitelnosti. Výbor proto podporuje přístup rozumného stanovování cen a danění, jenž usiluje o úplnou a povinnou internalizaci externích nákladů silniční a železniční dopravy, místního znečištění a hluku v přístavech a na letištích, jakož i znečištění ovzduší na moři, a je zastáncem prozkoumání povinného uplatňování internalizačních poplatků na všech vnitrozemských vodních cestách na území EU. Nedostatek alternativ dopravního spojení s ostrovními a nejvzdálenějšími regiony bude zohledněn při stanovování sazeb pro internalizaci externích nákladů na dopravu;

62. připomíná však, že je nutné brát v úvahu specifická omezení okrajových regionů v budoucích opatřeních týkajících se internalizace externích nákladů (euroznámka a další). Každé opatření, které by nebralo v úvahu znevýhodnění dané

vzdáleností, by v podstatě penalizovalo aktéry a podnikatelské subjekty na vzdálených územích;

63. zdůrazňuje, že navzdory významu tohoto opatření se cíle stanovené na období do roku 2016 a do roku 2020 zdají být velice ambiciózní, a na základě předchozích a současných zkušeností (např. právní předpisy o eurovinětě) se domnívá, že bude velice těžké tyto cíle splnit;

Vnější dimenze

64. plně podporuje kapitolu bílé knihy věnované vnější dimenzi. V tomto ohledu zdůrazňuje význam rozšíření pravidel vnitřního trhu prostřednictvím činnosti v mezinárodních organizacích, celosvětové podpory evropských norem bezpečnosti, ochrany, soukromí a životního prostředí pomocí dvoustranných a vícestranných jednání a posílení dialogu vedeného s hlavními partnery v oblasti dopravy;

65. vybízí Evropskou komisi, aby lépe zpracovala koncepci mezinárodní dimenze evropského dopravního systému, a žádá Evropskou komisi, aby plně zapracovala středomořskou a atlantickou dimenzi dopravy, jež má určitý dopad na rozvoj dopravy v Evropské unii, a je tak podstatným prostředkem posílení nezbytné spolupráce států na obou pobřežích Středomořského moře a konkurenceschopného a trvalého začlenění do globálního trhu.

V Bruselu dne 30. června 2011

předsedkyně
Výboru regionů
Mercedes BRESSO