

Čtvrtek, 15. prosince 2011

Jednotný evropský dopravní prostor

P7_TA(2011)0584

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 15. prosince 2011 na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Evropský parlament,

- s ohledem na bílou knihu Komise nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011)0144),
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. února 2003 o bílé knize Komise s názvem „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“⁽¹⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 nazvané „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“⁽²⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 6. července 2010 o udržitelné budoucnosti pro dopravu⁽³⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 21. října 2010 o integrované námořní politice EU – hodnocení dosaženého pokroku a nové výzvy⁽⁴⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 5. července 2011 o páté zprávě Komise o soudržnosti a o strategii politiky soudržnosti po roce 2013⁽⁵⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 6. července 2011 o bezpečnosti letectví, se zvláštním zřetelem na otázku bezpečnostních skenerů⁽⁶⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020⁽⁷⁾,
- s ohledem na sdělení Komise nazvaná „Občanská síť“ (KOM(1995)0601) a „Akční plán pro městskou mobilitu“ (KOM(2009)0490),
- s ohledem na sdělení Komise „Směrování ke spravedlivé a účinné tvorbě cen v dopravě“ (KOM(1995)0691) z roku 1995 a „Doprava a CO₂“ (KOM(1998)0204) z roku 1998 a vzhledem k tomu, že by Komise měla posledně jmenované sdělení znovu vydat,
- s ohledem na strategii Evropa 2020,
- s ohledem na *acquis communautaire* v oblasti dopravy,
- s ohledem na článek 48 jednacího řádu,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

⁽²⁾ Úř. věst. C 175 E, 10.7.2008, s. 556.

⁽³⁾ Úř. věst. C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

⁽⁴⁾ Přijaté texty, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Přijaté texty, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Přijaté texty, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Přijaté texty, P7_TA(2011)0408.

Čtvrtek, 15. prosince 2011

- s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanoviska Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro regionální rozvoj (A7-0425/2011),
- A. vzhledem k tomu, že evropská dopravní politika přímo ovlivňuje občany EU v mnoha běžných životních situacích a vzhledem k tomu, že skutečně jednotný evropský dopravní prostor, který odstraní všechny překážky mezi jednotlivými druhy dopravy a vnitrostátními systémy bez narušení hospodářské soutěže a bez sociálního dumpingu, by pro ně byl velmi přínosný;
- B. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy má zásadní význam pro rozvoj Evropské unie, jejích regionů a měst, neboť tvoří asi 5 % hrubého domácího produktu a poskytuje asi 10 milionů pracovních míst; vzhledem k tomu, že je zásadně důležité, aby si EU udržela schopnost rozvíjet a inovovat oblasti, jako je mobilita, doprava a logistika, které jsou určující pro Evropu jako průmyslovou a hospodářskou lokalitu i pro její konkurenceschopnost v celosvětovém měřítku; vzhledem k tomu, že malé a střední podniky hrají v odvětví dopravy obzvláště důležitou úlohu;
- C. vzhledem k tomu, že budoucí evropská politika dopravy a mobility by měla začlenit cíle 20-20-20 do roku 2020 jako prvořadý základ pro rozhodování v této oblasti;
- D. vzhledem k tomu, že doprava může podstatně přispět ke strategii Evropa 2020, zejména pokud jde o zaměstnanost, udržitelný hospodářský růst, výzkum, energii, inovace a životní prostředí, přičemž je třeba důsledněji podporovat a lépe koordinovat bezpečnost a ochranu životního prostředí;
- E. vzhledem k tomu, že některé cíle poslední bílé knihy nebyly splněny, a že by tudíž stanovené cíle měly být pravidelně přezkoumávány a vyhodnocovány;
- F. vzhledem k tomu, že by si dopravci neměli navzájem konkurovat, ale že by se v rámci efektivní kombinace různých druhů dopravy, která je hlavní zásadou efektivního rozdělení dopravců podle typu dopravy, měli doplňovat;
- G. vzhledem k tomu, že cílů v oblasti využívání různých druhů dopravy nelze dosáhnout prostřednictvím právních předpisů, ale pouze využíváním funkční infrastruktury, přirozených výhod a silných stránek a pobídek;
- H. vzhledem k tomu, že je nezbytné zajistit úspěšný rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T), efektivně propojit dopravní sítě všech regionů EU a odstranit nerovnosti mezi úrovní rozvoje infrastruktury v členských státech EU;
- I. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy a přeshraniční infrastruktura stále vykazují mnoho historických a zeměpisných překážek (rozdílné rozchody kolejí nebo neodstranitelné překážky v podobě horských masivů, jako jsou Alpy, Pyreneje nebo Karpaty) způsobujících tzv. hraniční efekty, které jsou z části snadno odstranitelné, a proto musí být omezeny;
- J. vzhledem k tomu, že rozdíly mezi regiony v Evropě (okrajová poloha, infrastruktura, krajina, hustota obyvatelstva, socioekonomická situace) způsobují velmi odlišné problémy, jež vyžadují pružná řešení;

Čtvrtek, 15. prosince 2011

- K. vzhledem k tomu, že otevření dopravních trhů musí být podmíněno rozvojem všech regulačních ochranných prvků nutných k zaručení toho, že toto otevření povede k lepší kvalitě služeb a vzdělávání a k lepším podmínkám zaměstnání;
- L. vzhledem k tomu, že EU musí stanovit jednotné normy pro všechny dopravce, zejména pokud jde o bezpečnost, technologie, ochranu životního prostředí a pracovní podmínky, a přitom musí brát v úvahu skutečnost, že u odvětví, v nichž de facto platí celosvětové předpisy, lze efektivní regulace dosáhnout prostřednictvím příslušných mezinárodních fór;
- M. vzhledem k tomu, že právní předpisy přijaté v oblasti dopravy musí být správně, důsledně a neprodleně prováděny, uplatňovány a prosazovány;
1. vítá bílou knihu vydanou v roce 2011, konstatuje však, že důležité cíle bílé knihy z roku 2001 byly dosaženy jen částečně nebo nebyly dosaženy vůbec, a navrhuje,
- aby Komise do roku 2013 na základě zprávy o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 a v souladu se zásadou subsidiarity předložila konkrétní návrhy s cílem snížit do roku 2020 počet usmrčených a těžce zraněných účastníků silničního provozu o 50 % ve srovnání s rokem 2010; tyto návrhy by měly věnovat zvláštní pozornost nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu a v každém případě by měly uvádět očekávané výsledky, pokud jde o snižování počtu nehod,
 - aby Komise do roku 2014 předložila návrh, který stanoví internalizaci vnějších nákladů všech druhů nákladní a osobní dopravy a přepravy osob s přihlédnutím k jejich zvláštní povaze a přitom zabráni dvojímu finančnímu zatížení a narušení trhu; výnosy z internalizace vnějších nákladů by měl být využity na investice do bezpečnosti, výzkumu, nových technologií, ochrany klimatu a snižování hluku v souvislosti s udržitelnou mobilitou a infrastrukturou;
2. vyzývá Komisi, aby do roku 2013 předložila návrh týkající se sociálních a pracovních podmínek a usnadnila tak vytváření skutečně integrovaného evropského dopravního trhu a současně zvýšila přitažlivost tohoto odvětví pro pracovníky; tento návrh by měly vycházet z důkladné analýzy současného stavu, pokud jde o sociální a pracovní podmínky ve všech druzích dopravy, úroveň harmonizace právních předpisů v členských státech a z posouzení dopadu vývoje na trhu práce v oblasti dopravy v období do roku 2020; tento návrh by měl zvýšit míru zaměstnanosti, zlepšit situaci zaměstnanců ve všech oblastech dopravy a zohlednit nové technologie a logistické služby, které mohou být využity ke zlepšení dopravních služeb všeobecně, a zejména pro zdravotně postižené osoby;
3. vyzývá Komisi, aby na základě informací poskytnutých členskými státy předložila do roku 2013 ucelenou kvantitativní analýzu současné situace, pokud jde o úroveň infrastruktury, hustotu dopravní sítě a kvalitu dopravních služeb ve všech členských státech EU; tato by měla poskytnout přehled o současném stavu v EU-27, upozornit na nerovnosti mezi úrovní rozvoje infrastruktury v jednotlivých členských státech a jejich regionech a načrtnout v hlavních rysech, jak je v současné době dopravní infrastruktura všech druhů dopravy financována a jaké jsou budoucí priority v oblasti investic;
4. je si vědom toho, že odvětví dopravy významně přispělo k průmyslové politice, konkurenceschopnosti a obchodní bilanci EU; poznamenává, že v roce 2009 vývoz strojů a zařízení v odvětví dopravy dosáhl 454,7 miliard EUR, což představuje 41,5 % veškerého vývozu z EU-27; dále konstatuje, že co se týče odvětví dopravy, v roce 2009 EU zaznamenala největší obchodní přebytky v oblasti strojů a zařízení (112,6 miliard EUR) a dopravních služeb (21,5 miliard EUR);

Čtvrtek, 15. prosince 2011

5. podporuje deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje, jakož i cíle do roku 2050 a 2030 uvedené v bílé knize, je však toho názoru, že období do roku 2020 by mělo být přesněji definováno, co se týče financování – s ohledem na hospodářskou situaci jednotlivých členských států – a obecných výzev pro dopravu v oblasti energetiky a životního prostředí, a vyzývá proto Komisi, aby vypracovala právní předpisy, které by umožnily dosáhnout nejen snížení emisí CO₂ a ostatních skleníkových plynů v dopravě o 20 % (ve srovnání s referenčními hodnotami z roku 1990), ale i následujících dílčích cílů do roku 2020 (ve srovnání s referenčními hodnotami z roku 2010) v souladu s cíli 20-20-20 a ve spolupráci s mezinárodními partnery:

- snížení emisí CO₂ v silničním provozu o 20 %,
- snížení hluku a spotřeby energie kolejových vozidel o 20 %,
- snížení emisí CO₂ v letecké dopravě v celém evropském leteckém prostoru o 30 %,
- jednotné snížení emisí CO₂ o 30 % a škodlivých látek v lodní dopravě na úrovni celé EU, k němuž přispějí dohody Mezinárodní námořní organizace (IMO) ohledně indexu energeticky účinného designu a plánu pro řízení energetické účinnosti lodí,

a žádá, aby všechny cíle uvedené v tomto bodě byly pokládány za prioritní, a byly tudíž ročně přezkoumávány;

6. zdůrazňuje, že cílem by mělo být dokončení evropského vnitřního dopravního trhu dalším otevřením dopravních sítí a trhů, přičemž je třeba zohlednit hospodářské, pracovní, environmentální, sociální a územní aspekty, a vyzývá Komisi, aby zajistila, že návrhy týkající se otevření služeb všech dopravních trhů nepovedou k sociálnímu dumpingu, snížení kvality služeb, monopolům či oligopolům; zdůrazňuje, že je stále naléhavě nutné, aby byly vytvořeny pokyny ve věci státní podpory pro mořské přístavy;

7. upozorňuje na dosud nedostatečně využívaný potenciál dopravy v mnoha oblastech a na význam propojeného a interoperabilního jednotného evropského dopravního prostoru založeného na skutečně evropské správě dopravní infrastruktury a systémech dosažených omezením „hraničních efektů“ mezi členskými státy ve všech druzích dopravy s cílem dosáhnout konkurenceschopnosti a atraktivity v celé Evropské unii; poukazuje na význam územní soudržnosti – zejména na problémy dostupnosti, kterým čelí nejvzdálenější regiony, ostrovy, vnitrozemské a okrajové regiony – a dobrého spojení mezi členskými státy a jejich sousedními zeměmi;

8. zdůrazňuje, že efektivní kombinace různých druhů dopravy v osobní a nákladní dopravě v celém řetězci dopravních a logistických služeb, která se poměřuje hospodárností, ochranou životního prostředí, energetickou bezpečností, sociálními, zdravotními a pracovními podmínkami a aspekty bezpečnosti s přihlédnutím k územní soudržnosti a geografickým podmínkám v jednotlivých zemích a regionech, musí být chápána jako základní myšlenka budoucí dopravní politiky; zastává názor, že jednotlivé druhy dopravy se musí vzájemně doplňovat a spolupracovat a že výše uvedené parametry by měly být v současnosti i v budoucnu využity k určení kombinací různých druhů dopravy v zemích a regionech podle jejich specifických možností; dále se domnívá, že využívání udržitelných druhů dopravy by mělo být systematicky prosazováno i na krátké a střední vzdálenosti;

9. upozorňuje na vysoký stupeň závislosti Unie na dovážených fosilních palivech, jejichž dodávky ze zemí mimo Unii jsou spojeny se značnými riziky z hlediska hospodářské bezpečnosti Unie a z hlediska pružného jednání v rámci její vnější politiky, a vyzývá Komisi, aby definovala a pravidelně hodnotila vnější bezpečnost Unie v oblasti externích energetických dodávek;

Čtvrtek, 15. prosince 2011

10. upozorňuje na význam rozvoje dopravní infrastruktury nových členských států, včetně silniční infrastruktury, v zájmu vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru a propojení dopravní infrastruktury těchto států s infrastrukturou sousedních zemí; vyzývá Komisi, aby začlenila potřeby rozvoje dopravní infrastruktury nových členských států do svého budoucího víceletého finančního rámce, aby tak do roku 2025 dosáhla dopravní infrastruktura nových členských států úrovně ostatních členských států;

11. vítá a podporuje návrh Komise na zavedení nástroje pro propojení Evropy a iniciativy pro projektové dluhopisy a vyzývá členské státy k zavedení ústřední sítě, jelikož se v rámci konceptu TEN-T musí stanovit omezený počet udržitelných projektů s evropskou přidanou hodnotou, jež vyžadují vyšší finanční prostředky a realistické financování; naléhavě žádá, aby:

- se členské státy zavázaly odstranit do roku 2020 hlavní známé kapacitní nedostatky v každém druhu dopravy v evropském dopravním prostoru a, bude-li to nutné, podpořily jejich řešení vybudováním intermodální infrastruktury na počátečních a koncových bodech úseků, aby upřednostňovaly přeshraniční projekty se všemi členskými státy, a přitom nezanedbávaly spojení se sousedními zeměmi a předložily do roku 2015 schválený koncept financování,
- se Komise zavázala ke zvýšení stability financování projektů TEN-T v koordinaci s regionální politikou,
- se Komise zavázala k tomu, že bude podporovat alternativní modely a nástroje financování, jako jsou např. projektové dluhopisy, a k tomu, že u návrhů internalizace vnějších nákladů stanoví využití větší části takto vzniklých příjmů na financování projektů v rámci TEN-T,
- v zájmu zajištění dlouhodobé efektivity a viditelnosti opatření EU v rámci TEN-T bylo na stanovení priorit nahlíženo v úzké souvislosti s podmínkami využívání regionálních strukturálních fondů a aby členské státy byly povinny zajistit financování těchto projektů i mimo rámec víceletých programů EU,
- prioritou těchto projektů po roce 2015 byla zachována pouze tehdy, pokud členské státy přijmou závazná rozpočtová rozhodnutí, která zaručí uskutečnění projektů, a aby spolufinancování EU vycházelo ze zásady „co zahálí, rezaví“,
- do sítě TEN-T byla začleněna síť EuroVelo, evropská dálková síť cyklostezek;

12. zdůrazňuje, že vytvořením dobré dopravní infrastruktury a zajištěním její dobré dostupnosti budou všechny regiony ekonomicky silnější a zajímavější pro přímé investice, neboť se tím z dlouhodobého hlediska zvýší jejich konkurenceschopnost i konkurenční postavení EU jako celku a zajistí se patřičný rozvoj vnitřního trhu a bude dosaženo cíle územní soudržnosti;

13. poukazuje na to, že dopravní sítě hrají v politikách územního plánování vedoucí úlohu; zdůrazňuje, že pro místní rozvoj mají zvláštní význam velké dopravní infrastruktury, k nimž patří například vysokorychlostní železniční tratě; domnívá se, že makroregiony a strategie jejich rozvoje mohou hrát v provádění koordinované, účinné a udržitelné dopravní politiky aktivnější úlohu; připomíná, že je důležité vypracovávat, plánovat a provádět společné strategie dopravní infrastruktury a šířit v oblasti dopravy osvědčené postupy; zdůrazňuje, že přímými uživateli jednotného evropského dopravního prostoru budou občané a podniky EU, kteří mohou těžit z časové úspory i z užší integrace dopravních trhů a z úspory zdrojů na nákladní a osobní dopravu vyčleněných;

Čtvrtek, 15. prosince 2011

14. podotýká, že by pro všechny druhy osobní a nákladní dopravy měly platit stejné, na evropské úrovni sjednocené bezpečnostní normy odpovídající riziku a vyzývá k předložení návrhu na financování jejich přizpůsobení tomuto požadavku; zastává názor, že v případě námořní a letecké dopravy by měla být nezbytnou podmínkou mezinárodní koordinace, že by měly být přezkoumány stávající předpisy, a pokud to bude nutné, upraveny do roku 2015 a postupně začleňovány do dohod se třetími zeměmi;

15. zdůrazňuje význam soudržné strategie pro přechod k alternativním a obnovitelným zdrojům energie v dopravě a zdůrazňuje skutečnost, že stanovených cílů by bylo možné dosáhnout využitím kombinací zdrojů energie a již existujících způsobů úspory energie; poukazuje na to, že tento přechod vyžaduje zvláštní infrastrukturu a odpovídající pobídky a že cíle týkající se snižování emisí by měly být formulovány technologicky neutrálním způsobem;

16. požaduje, aby byl do roku 2015 zpracován návrh pro oblast městské mobility, podle něhož by při zachování zásady subsidiarity závisela podpora projektů na předložení plánů udržitelné městské mobility místními orgány, jejichž cílem je vytvořit účinné logistické řetězce osobní a nákladní dopravy v městských a zastavěných oblastech, které přispívají ke snížení objemu dopravy, počtu nehod, znečištění vzduchu a hluku, jsou v souladu s normami a cíli evropské dopravní politiky a odpovídají potřebám okolních měst a regionů a nevytvářejí nové překážky na trhu; navrhuje výměnu osvědčených postupů v oblasti inovací a výzkumu udržitelných koncepcí městské mobility;

17. zdůrazňuje, že chování uživatelů dopravy je rozhodující, a vyzývá k vytvoření pobídek k volbě udržitelných, fyzicky aktivních, bezpečných a zdravích prospěšných dopravních prostředků a mobility; vyzývá Komisi a členské státy, aby v souladu se zásadou subsidiarity předložily do roku 2013 návrhy na rozvoj iniciativ podporujících veřejnou dopravu šetrnou k životnímu prostředí, chůzi a jízdě na kole, zejména ve městech a velkoměstech, v zájmu zdvojnásobení počtu občanů využívajících tyto alternativy; domnívá se proto, že je důležité vybudovat bezpečnou infrastrukturu pro chodce a cyklisty, zejména ve městech a velkoměstech, a zlepšit interoperabilitu mezi dopravními službami, prosazovat zavedení jednotného přepravního dokladu a integrovaného systému elektronickým jízdenek pro cesty s využitím různých druhů dopravy, který propojuje dálkovou a místní dopravu; připomíná, že dostupnost a cenová přístupnost dopravy má zásadní význam pro sociální mobilitu a že při plánování dopravních politik budoucnosti je třeba věnovat větší pozornost sladění cílů udržitelnosti se sociálními potřebami;

18. je přesvědčen, že by základní pravidla týkající se práv cestujících ve všech druzích dopravy měla být písemně stanovena v chartě práv cestujících, a očekává tudíž, že Komise nejpozději začátkem roku 2012 předloží odpovídající návrh, který by zohledňoval specifický charakter každého druhu dopravy a nabyté zkušenosti a obsahoval by kapitolu věnovanou právům cestujících s postižením; zároveň vyzývá k tomu, aby tato práva byla jednotně vykládána, důsledně uplatňována, prováděna a prosazována, a to na základě jasných definic a pokynů, a aby jejich správa byla transparentní; dále zdůrazňuje nutnost vytvořit právní předpisy v oblasti příplatků ve všech druzích dopravy;

19. zdůrazňuje potřebu integrované dopravní politiky pro celý hodnotový řetězec dopravy a logistiky za účelem vhodného řešení problémů dopravy a mobility, zvláště těch, které vznikají v městských oblastech; požaduje větší koordinaci mezi tvůrci politik v evropských orgánech i trvalý dialog a konzultace s odvětvím logistiky a dodavateli a odběrateli dopravních služeb v rámci evropského fóra logistiky a mobility;

20. vyzývá k tomu, aby byla dána přednost zajištění ekologické logistiky a dokonalejšího řízení mobility;

Čtvrtek, 15. prosince 2011

21. trvá na tom, že udržitelná multimodalita pro logistiku přepravy cestujících a zboží vyžaduje zajištění intermodálních propojovacích bodů a terminálů, integrovaného plánování a logistiky i integrovaného vzdělávání a odborné přípravy;
22. zdůrazňuje, že EU musí zůstat v čele technologických inovací ve snaze podporovat hospodárnost, udržitelnost a zaměstnanost; žádá, aby byly poskytnuty finanční prostředky na program výzkumu a vývoje, který by byl zaměřený speciálně na udržitelnou a bezpečnou mobilitu, s konkrétní strategií provádění, harmonogramem a účinnou finanční kontrolou s cílem:
- zachovat u všech druhů dopravy vedoucí postavení EU, pokud jde o výrobu a výzkum, se zvláštním zřetelem na dekarbonizaci dopravy, snižování emisí a hluku, bezpečnost a ochranu,
 - vytvořit účinné, inteligentní, interoperabilní a propojené systémy na podporu systémů SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, říční informační služby, LRIT a ITS,
 - hledat řešení zaměřená na praxi za účasti odborníků z oborů ekonomie, vědy, politiky a společnosti,
 - pokračovat v iniciativě elektronické bezpečnosti pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu a vybudování infrastruktury nutné k zavedení systému tísňového volání E-call a dodržovat přitom požadavky na ochranu údajů;
23. je toho názoru, že by se u všech druhů dopravy mělo prosazovat omezení byrokratických překážek, a požaduje proto další zjednodušení a harmonizaci přepravních a logistických dokladů, zejména pro nákladní dopravu, a do roku 2013 návrh na sjednocení dokumentů týkajících se nákladu a elektronických dokumentů, mj. také s ohledem na prosazování multimodální nákladní dopravy;
24. zdůrazňuje nutnost zlepšení a normalizace kontrolních přístrojů, jako jsou např. radary na měření rychlosti, palubních jednotek i komunikačních systémů resp. nosičů, a požaduje do roku 2013 návrh týkající se vzájemného uznávání a interoperability těchto přístrojů; zdůrazňuje, že je nutné zlepšit koordinaci a spolupráci mezi vnitrostátními orgány v případě přeshraničního stíhání a zajistit větší sblížení při uplatňování norem bezpečnosti silničního provozu;
25. zdůrazňuje skutečnost, že případné změny a normalizace nakládacích jednotek zohledňující parametry nakládacích jednotek používaných v celosvětové dopravě a rozměrů transportních vozidel, musí sloužit optimalizaci multimodální dopravy a nabídnout prokazatelné přínosy formou úspory paliv, nižších emisí a zvýšené bezpečnosti silničního provozu;
26. navrhuje, aby členské státy povolily používání evropského modulárního systému na některých silničních pouze tehdy, pokud to dovolí stávající infrastruktura a bezpečnostní požadavky, a aby o udělení povolení informovaly Komisi;
27. zdůrazňuje význam jednotlivých evropských dopravních agentur a vyzývá k vynaložení dalšího úsilí v zájmu posílení jejich evropského rozměru;
28. vyzývá členské státy, aby podpořily a usilovaly o vytvoření rovných podmínek pro všechny druhy dopravy z hlediska zdanění energie a daně z přidané hodnoty (DPH);

Čtvrtek, 15. prosince 2011

29. požaduje, pokud jde o silniční dopravu,
- aby byl do roku 2013 proveden přezkum regulačního rámce upravujícího dobu řízení a odpočinku v osobní a nákladní přepravě i přezkum jeho provádění, zharmonizován výklad provádění a vymáhání právních předpisů s přihlédnutím k postoji Evropského parlamentu k harmonizaci sankcí v odvětví silniční dopravy; je přesvědčen, že je též nezbytné harmonizovat omezení v oblasti nákladní přepravy v celé Evropské unii,
 - aby byly splněny již stanovené cíle a aby prioritní projekty v transevropské silniční síti získaly nový impuls,
 - aby byl do roku 2020 počet zabezpečených odstavných ploch pro těžká nákladní vozidla podél transevropské silniční sítě (TERN) celkově navýšen o 40 % v porovnání s hodnotami roku 2010 a aby byla zlepšena jejich kvalita (hygienické normy),
 - aby Komise podporovala iniciativy členských států, které pomocí daňových úlev podporují vytvoření bezpečnějšího vozového parku, který je šetrnější k životnímu prostředí,
 - aby Komise do konce roku 2013 vypracovala zprávu o současném stavu trhu silniční dopravy Společenství, která by obsahovala analýzu situace na trhu, včetně hodnocení účinnosti kontrol, vývoj podmínek zaměstnanosti v této profesi a posouzení, zda harmonizace předpisů mezi jinými v oblasti jejich prosazování a silničních poplatků, jakož i sociálních a bezpečnostních právních předpisů pokročila do té míry, že je možné plánovat další otevírání vnitrostátních trhů silniční dopravy, včetně odstranění omezení kabotáže,
 - zlepšení prvotního a dalšího vzdělávání osob zaměstnaných v dopravě, včetně osob poskytujících služby cestujícím spojené s dopravou a zlepšením přístupu k příslušným profesím, čímž by se dosáhlo zlepšení pracovních podmínek a zvýšení platů a přitažlivosti tohoto odvětví,
 - standardizovanou metodiku EU pro výpočet uhlíkové stopy dopravních a logistických činností s cílem předejít šíření vnitrostátních přístupů a podporu odvětvové iniciativy k prosazování výpočtu uhlíkové stopy, zvláště v silniční nákladní dopravě;
30. požaduje, pokud jde o lodní dopravu,
- aby byl do roku 2013 předložen návrh týkající se tzv. modrého pásma k usnadnění formalit pro lodí plující mezi přístavy v EU a pro rozvoj potenciálu mořských dálnic zavedením skutečně jednotného trhu pro námořní dopravu v rámci EU v souladu se stávajícími právními předpisy pro ochranu životního prostředí a přírody,
 - iniciativy, které zajistí, aby snížení emisí síry z lodí nevedlo k návratu ke staršímu typu dopravy,
 - zavedení evropské politiky pro námořní lodní dopravu na krátké a střední vzdálenosti s cílem využít volnou kapacitu ostrovních vodních cest a dosáhnout cílů EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy,

Čtvrtek, 15. prosince 2011

- aby byl nadále podporován program NAIADES v souladu se stávajícími právními předpisy pro ochranu životního prostředí a přírody a návazný program k zajištění pokračování stávajícího programu NAIADES od roku 2014,
 - návrh dvacetiprocentního zvýšení počtu multimodálních navázání (platform) na vnitrozemskou lodní dopravu, vnitrozemské přístavy a železniční dopravu do roku 2020 vzhledem k hodnotám z roku 2010 a odpovídající finanční podporu, jakož i prodloužení programu Marco Polo po roce 2013 v zájmu účinného využití potenciálu lodní dopravy,
 - aby v nadcházejícím víceletém finančním rámci na období 2014–2020 bylo alespoň 15 % z fondů TEN-T věnováno na projekty, které zlepšují udržitelná a multimodální navázání na mořské přístavy, vnitrozemské přístavy a multimodální platformy, s důrazem na projekty v oblasti lodní dopravy,
 - aby z důvodu mezinárodního charakteru námořní dopravy bylo do roku 2012 dosaženo přizpůsobení odborné přípravy v oblasti lodní dopravy mezinárodní normě, a zejména rychlého přijetí návrhu Komise, kterým se mění směrnice 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků, s cílem začlenit do právních předpisů EU změny úmluvy o normách výcviku, kvalifikaci a strážní službě námořníků z roku 2010, aby byl do konce roku 2013 předložen návrh týkající se vzájemného uznávání rámcových podmínek odborné přípravy přístavních dělníků, jakož i strategie pro nábor mladých pracovníků pro námořní profese;
31. požaduje, pokud jde o leteckou dopravu,
- aby Komise a členské státy podporovaly provádění jednotného evropského nebe II, pro něž bude hrát důležitou úlohu zavedení projektu SESAR, a vyzývá Komisi, aby do roku 2013 předložila návrh na dokončení jednotného evropského vzdušného prostoru omezením funkčních bloků vzdušného prostoru,
 - aby Komise posílila koordinaci mezi předpisy pro jednotné nebe a projekty SESAR a Galileo a iniciativami pro čisté nebe v zájmu účinnějšího zavádění opatření pro úsporu energie a snižování emisí skleníkových plynů;
 - aby se u dalších návrhů na otevření trhu dbalo především na kvalitu služeb a koordinaci s mezinárodními standardy,
 - aby Komise a členské státy podnikly veškeré kroky potřebné k tomu, aby byl evropský obchod s emisními povolenkami do roku 2012 akceptován na mezinárodní úrovni, čímž budou zaručeny rovné podmínky na mezinárodní úrovni,
 - aktivní práci na vývoji „kontrolního stanoviště pro budoucnost“ pro bezpečnostní kontroly pro cestující i náklad;
32. požaduje, pokud jde o železniční dopravu,
- aby Komise v souvislosti s návrhy na další otevření trhů zohlednila závazky členských států týkající se místní veřejné dopravy a stávající nabídky služeb s cílem dosáhnout zlepšení současné nabídky služeb a současně zaručila spravedlivější hospodářskou soutěž a zabránila sociálnímu dumpingu,

Čtvrtek, 15. prosince 2011

- větší prosazování technické harmonizace a interoperability mezi jednotlivými členskými státy, zejména pokud jde o harmonizování pravidel pro schvalování vozů do roku 2015 tak, aby udělování povolení netrvalo déle než dva měsíce a probíhalo za finančně transparentních podmínek, a provedení příslušných změn týkajících se pravomocí Evropské agentury pro železnice a jejího financování v roce 2012,
 - aby byly s novou intenzitou a řádně promyšleným způsobem řešeny otázky železniční infrastruktury, snižování hluku a akčního plánu rozvoje systému ERTMS na období do roku 2020,
 - aby Komise nejpozději do 31. prosince 2012 předložila návrh směrnice obsahující ustanovení o vztahu mezi správou infrastruktury a dopravním provozem a návrh ve věci otevírání domácího trhu železniční osobní dopravy, který neubírá na kvalitě železničních služeb a zaručuje závazky veřejných služeb,
 - nezávislost a posílení pravomocí vnitrostátních regulačních orgánů v zájmu účinnějších železničních služeb, jejich užší spolupráci v rámci evropské sítě, a aby Komise do roku 2014 předložila návrh na další podporu tohoto cíle a na vytvoření evropského regulačního orgánu,
 - aby byla větší pozornost věnována vzdělávání a další odborné přípravě, jež musí být založeny na vysokých standardech, a prosazování přeshraničního uznávání diplomů a kvalifikací;
 - aby Komise vyhodnotila dopad, který mělo otevření trhu s nákladní dopravou na jednovozovou dopravu, a pokud by se ukázalo, že objem této dopravy poklesl, aby předložila nejpozději do 31. prosince 2012 návrh, jenž by členskými státy umožnil tuto činnost podporovat vzhledem k jejím hospodářským, sociálním a environmentálním přínosům;
33. uznává, že evropský železniční průmysl je na trhu EU stále více ohrožován konkurencí ze strany dodavatelů ze třetích zemí; vyjadřuje znepokojení nad tím, že dodavatelům z EU, kteří se v současné době chtějí ucházet o veřejné zakázky v zemích mimo EU, v tom brání značné překážky;
34. vyzývá Komisi, aby ve studiích dopadu legislativních návrhů stanovila, kvantifikovala a vyhodnotila možnost vytvoření tzv. ekologické zaměstnanosti a opatření na její podporu;
35. vyzývá Komisi a členské státy, aby předložily společnou strategii, která by se týkala informování zúčastněných subjektů, komunikace a konzultací s nimi a která by obsahovala zejména možnost zapojení občanů, přičemž by se zabývala potřebami, plánováním, rozvojem a financováním infrastruktury potřebné pro růst, mobilitu, rozvoj a zaměstnanost v souladu se závazky přijatými jako součást strategie Evropa 2020;
36. s ohledem na skutečnost, že místní a regionální orgány mají v oblasti dopravní politiky významné pravomoci, je nezbytné, aby se mohly zúčastnit prostřednictvím přístupu víceúrovňové správy;
37. vyzývá Komisi, aby každoročně zhodnotila cíle bílé knihy, pokrok, kterého bylo dosaženo a výsledky a každých pět let podala Parlamentu o provádění bílé knihy zprávu;
38. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.
-