

Čtvrtek, 9. června 2016

P8_TA(2016)0280

Konkurenceschopnost evropského dodavatelského železničního průmyslu

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 9. června 2016 o konkurenceschopnosti evropského dodavatelského železničního průmyslu (2015/2887(RSP))

(2018/C 086/20)

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise „Evropa 2020: strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“ (COM(2010)2020),
- s ohledem na sdělení Komise „Silnější evropský průmysl pro růst a hospodářskou obnovu“ (COM(2012)0582),
- s ohledem na sdělení Komise „Za obnovu evropského průmyslu“ (COM(2014)0014),
- s ohledem na sdělení Komise „Obchod pro všechny – Cesta k zodpovědnější obchodní a investiční politice“ (COM(2015)0497),
- s ohledem na bílou knihu Komise „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144),
- s ohledem na studii Komise „Přehled odvětví a průzkum konkurenceschopnosti železničního dodavatelského průmyslu“ (ENTR, 054),
- s ohledem na studii Evropského parlamentu „Nákladní doprava na silnicích: proč dávají přepravci v EU přednost kamionům před vlaky“,
- s ohledem na otázku předloženou Komisi ve věci konkurenceschopnosti evropského dodavatelského železničního průmyslu (O-000067/2016 – B8-0704/2016),
- s ohledem na čl. 128 odst. 5 a čl. 123 odst. 2 jednacího řádu,

Specifičnost a strategický význam evropského dodavatelského železničního průmyslu pro obnovu evropského průmyslu

1. zdůrazňuje, že evropský dodavatelský železniční průmysl, do něhož patří výroba lokomotiv a kolejových vozidel, kolejí, elektrifikačního, zabezpečovacího a telekomunikačního zařízení a také služby údržby a náhradních dílů a v němž působí mnoho MSP, zaměstnává 400 000 zaměstnanců, investuje 2,7 % svého ročního obrátu do výzkumu a vývoje a jeho podíl na světovém trhu činí 46 %; zdůrazňuje, že celkově odvětví železniční dopravy, včetně hospodářských subjektů a infrastruktury, odpovídá za více než 1 milion přímých a 1,2 milionu nepřímých pracovních míst v EU; poukazuje na to, že tyto údaje jasně ukazují na význam dodavatelského železničního průmyslu pro průmyslový růst, zaměstnanost a inovace v Evropě a svědčí o tom, jak přispívá k plnění cíle dosáhnout do roku 2020 reindustrializace ve výši 20 %;
2. zdůrazňuje specifičnost tohoto odvětví, které se vyznačuje zejména výrobou prvků, jejichž životní cyklus může dosáhnout až 50 let, kapitálovou náročností, značnou závislostí na veřejné poptávce a povinností řídit se velmi přísnými bezpečnostními normami;
3. připomíná, jak zásadně přispívá železnice ke zmírňování změny klimatu a ke zvládnutí dalších velice rozšířených trendů, jako je urbanizace a demografická změna; naléhavě proto vyzývá Komisi, aby konkrétními politickými kroky a cílenými investicemi podpořila cíle týkající se modálního přechodu k osobní i nákladní železniční dopravě uvedené v bílé knize o dopravě z roku 2011; poukazuje na to, že v souladu s výsledky konference COP 21 a s cíli EU v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 je přechod k železniční přepravě a k dalším typům udržitelné, energeticky účinné, elektrifikované dopravy nutný k dosažení cílené dekarbonizace dopravy; vzhledem k těmto skutečnostem žádá Komisi, aby

Čtvrtek, 9. června 2016

využila svého budoucího sdělení o dekarbonizaci dopravy k tomu, že navrhne nová opatření na podporu rozvoje energeticky účinných technologií pro dodavatelský železniční průmysl;

4. konstatuje, že jakožto vedoucí světový hráč v oblasti technologií a inovací má evropský dodavatelský železniční průmysl klíčovou úlohu při plnění cíle Komise dosáhnout reindustrializace ve výši 20 %;

5. konstatuje, že evropský dodavatelský železniční průmysl se může opřít o řadu příznivých faktorů – nejen o skutečnost, že se jedná o způsob dopravy šetrný k životnímu prostředí, ale také o rozsáhlý trh a to, že dokáže usnadnit hromadnou přepravu; konstatuje však, že toto odvětví dnes čelí trojí konkurenci: intermodální, mezinárodní a někdy dokonce i uvnitř jednotlivých společností;

Zachování vedoucího postavení evropského dodavatelského železničního průmyslu v globálním měřítku

6. poukazuje na to, že do roku 2019 se očekává roční míra růstu mezinárodních trhů, na které má dodavatelský železniční průmysl přístup, ve výši 2,8 %; zdůrazňuje, že zatímco trh EU je zcela otevřen konkurentům ze třetích zemí, evropský dodavatelský železniční průmysl se ve třetích zemích potýká s řadou překážek, které jsou vůči němu diskriminační; zdůrazňuje, že konkurenti ze třetích zemí, a zejména z Číny, rychle a agresivním způsobem expandují do Evropy a dalších částí světa, často za silné finanční a politické podpory svých zemí původu (například díky štedrým vývozním úvěrům mimo působnost pravidel OECD); zdůrazňuje, že tyto praktiky mohou představovat nekalou hospodářskou soutěž a ohrozit pracovní místa v Evropě; upozorňuje proto na to, že je třeba vytvořit spravedlivé a rovné podmínky při globální hospodářské soutěži a zajistit reciproční přístup na trh s cílem zabránit riziku ztráty pracovních míst a zachovat know-how v Evropě;

7. zdůrazňuje, že i v rámci evropského železničního trhu je přeshraniční podnikání pro řadu unijních společností, zejména MSP, obtížné a finančně nákladné z důvodu roztržitého trhu, a to jak po administrativní, tak po technické stránce; je přesvědčen, že splnění cíle vytvořit jednotný evropský železniční prostor bude klíčové pro udržení globálního vedoucího postavení evropského dodavatelského železničního průmyslu;

Nově koncipovaný program inovací evropského železničního průmyslu

8. uznává, že evropský dodavatelský železniční průmysl je klíčovým odvětvím pro konkurenceschopnost Evropy a její inovační kapacitu; naléhavě vyzývá k přijetí opatření, která by zajistila, že si Evropa v tomto odvětví zachová technologický a inovativní náskok;

9. vítá rozhodnutí zřídit společný podnik Shift2Rail (S2R) a nedávne zahájení první výzvy k předkládání návrhů; žádá, aby byly co nejdříve rychle a včas uvedeny do chodu činnosti společného podniku S2R v oblasti výzkumu a vývoje; kritizuje skutečnost, že účast MSP ve společném podniku S2R je nízká, což lze částečně přisuzovat vysokým nákladům a složitosti tohoto nástroje; naléhavě žádá správní radu, aby analyzovala a zlepšila zapojení MSP do druhé výzvy pro přidružené členy a aby provedla potřebná zlepšení a uvažovala o vyhlášení specifických výzev pro MSP; žádá Komisi, aby zajistila, aby byla dodržena ustanovení nařízení o vyváženém zastoupení MSP a regionálních aktérů;

10. zdůrazňuje, že inovační kapacita, investice do výzkumu a vývoje, defragmentace trhu a seskupování jsou zásadními východisky pro zachování mezinárodní konkurenceschopnosti evropského železničního dodavatelského průmyslu;

11. žádá Komisi, aby plně využívala různé unijní nástroje financování, aby prozkoumala a využila další zdroje financování pro společný podnik S2R a hledala synergie mezi různými fondy EU a synergie se soukromými investicemi; v této souvislosti vyzývá Komisi, aby využila další unijní nástroje financování pro železniční technologii mimo společný podnik S2R (například specializované výzvy týkající se železničního výzkumu v rámci programu Horizont 2020 mimo společný podnik S2R, InnovFin, Nástroj pro propojení Evropy, strukturální fondy, EFSI), mj. také prostřednictvím pilotního projektu S2R, který srovnává financování EU se strukturálními fondy a dalšími inovačními fondy EU;

Čtvrtek, 9. června 2016

12. žádá Komisi, aby spolupracovala s odvětvím na zajištění co nejlepšího využití evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF) – a zejména Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) – k podpoře projektů výzkumu a vývoje v železniční dopravě na regionální úrovni; podněcuje ji také k zaměření pozornosti na budoucnost železničního dodavatelského průmyslu po roce 2020;

13. zdůrazňuje, že seskupení (klastry) jsou důležitým nástrojem, neboť sdružují relevantní zúčastněné strany, mj. orgány veřejné moci, vysoké školy, výzkumné ústavy, železniční dodavatelský průmysl, sociální partnery a další odvětví mobility; žádá Komisi, aby do prosince 2016 předložila klastrovou strategii růstu; žádá Komisi a členské státy, aby zvýšily svou podporu inovačním projektům vytvořeným železničními klastry a dalším iniciativám, které by sdružovaly MSP, větší společnosti a výzkumné ústavy ze železničního dodavatelského průmyslu na místní, regionální, celostátní a evropské úrovni; konstatuje, že bude třeba, aby byla možnost veřejně financovat vytváření klastrů; poukazuje v této souvislosti na možnosti, které skýtají nové nástroje financování (EFSI atd.);

14. domnívá se, že by Komise měla zvážit vytvoření fóra na evropské úrovni, které by sdružovalo zavedené společnosti a nově založené a osamostatněné podniky s inovačními podněty pro železniční odvětví, zejména v oblasti digitalizace, s cílem zajistit výměnu osvědčených postupů a usnadňovat partnerství; je přesvědčen, že Komise by měla zvážit způsoby, jak motivovat velké společnosti a MSP ke spolupráci na relevantních výzkumných projektech v oblasti železničního dodavatelského průmyslu;

15. je přesvědčen, že jedním z problémů, na které by se měly výzkumné činnosti zaměřit, by měla být digitalizace, aby se zvýšila výkonnost drah a snížily se jejich provozní náklady (například automatizace, čidla a monitorovací nástroje, interoperabilita, například prostřednictvím ERTMS/ETCS, používání vesmírných technologií, mj. ve spolupráci s agenturou ESA, využívání velkých objemů dat a kybernetická bezpečnost); je přesvědčen, že z druhého by se měl výzkum zaměřit na zvýšení účinného využívání zdrojů a energetické účinnosti, například používáním lehkých materiálů a alternativních paliv; je přesvědčen, že třetím předmětem zaměření výzkumu by měly být pokroky, díky nimž by se železniční doprava stala atraktivnější a byl by o ní větší zájem (např. zvýšení její spolehlivosti a snížení hluchnosti, plynulejší multimodální doprava, vystavování jízdenek na integrovanou dopravu); zdůrazňuje, že snahy o inovace nesmějí zanedbávat infrastrukturu, která je životně důležitým faktorem pro konkurenceschopnost železnice;

16. vyzývá k urychlenému zavedení systému integrovaného elektronického vystavování jízdenek v koordinaci s jinými způsoby dopravy a dalšími potenciálními službami, které mohou poskytovat subjekty vystavující jednotné jízdenky;

17. upozorňuje na naléhavou potřebu vyrábět moderní železniční, tramvajové a jiné koleje v rámci jednotného trhu, spolu s veškerým potřebným doplňkovým zařízením;

18. žádá Komisi, aby zajistila mezinárodní ochranu práv duševního vlastnictví evropských železničních dodavatelů v souladu s doporučeními usnesení Evropského parlamentu ze dne 9. června 2015 o strategii ochrany a prosazování práv duševního vlastnictví ve třetích zemích ⁽¹⁾;

Mít správné dovednosti pro dodavatelský železniční průmysl, který obstojí v budoucnu

19. žádá evropskou strategii pro odbornou přípravu a vzdělávání, v jejímž rámci budou společnosti, výzkumné ústavy a sociální partneři v železničním dodavatelském průmyslu zkoumat, jaké dovednosti jsou pro udržitelný a inovativní železniční dodavatelský průmysl zapotřebí; domnívá se, že by v této souvislosti měla být zahájena studie proveditelnosti možného zřízení Evropské rady pro dovednosti v železniční dopravě; vyzývá členské státy nebo příslušné regionální orgány, aby vytvořily rámec pro zajištění trvalé odborné přípravy v podobě individuálního práva na odbornou přípravu, což zajistí, aby jejich rezerva lidí s potřebnými dovednostmi odpovídala rostoucí poptávce v tomto odvětví a dokázala se přizpůsobit novému trhu, nebo v případě propouštění bylo možno tyto pracovníky přesunout do jiného průmyslového odvětví;

⁽¹⁾ Přijaté texty, P8_TA(2015)0219.

Čtvrtek, 9. června 2016

20. upozorňuje na to, že v důsledku stárnoucí pracovní síly se železniční dodavatelský průmysl potýká s nedostatkem kvalifikovaných pracovníků; vítá proto veškeré snahy podporovat celoživotního vzdělávání a technické dovednosti; žádá, aby byla mezi mladými inženýry vedena kampaň (financovaná například z ESF) s cílem více zviditelnit železniční dodavatelský průmysl a zvýšit jeho atraktivitu; upozorňuje na to, že toto odvětví má mezi svými zaměstnanci mimořádně nízký podíl žen, a zdůrazňuje proto, že takováto kampaň by se měla zvláště zaměřit na nápravu této nerovnováhy; vyzývá Komisi, aby podněcovala k sociálnímu dialogu s cílem usnadnit sociální inovace a podporovala kvalitní dlouhodobá pracovní místa, a přispěla tak k atraktivitě odvětví pro kvalifikované pracovníky;

21. domnívá se, že vštěpování náležitě vybraných dovedností je nezbytnou investicí v zájmu zachování globálního vedoucího postavení v oblasti technologií a inovační schopnosti evropského železničního dodavatelského odvětví v dlouhodobém horizontu;

Podpora MSP

22. domnívá se, že přístup k finančním prostředkům je pro MSP v železničním dodavatelském průmyslu jedním z největších problémů; zdůrazňuje přidanou hodnotu programu COSME a strukturálních fondů při napomáhání MSP k získání přístupu k financování, mj. formou poskytnutí záruky nebo kapitálu, a upozorňuje na potřebu posílit propagaci těchto nástrojů; vítá skutečnost, že se fond EFSI zaměřuje na MSP a středně kapitalizované společnosti, zdůrazňuje však, že fond by nyní měl dostat svému slibu, a upozorňuje, že by měly být zkoumány i možné alternativní zdroje financování; vítá nástroj pro MSP, který je součástí programu Horizont 2020, zdůrazňuje však, že problémem je nadměrný zájem o tento nástroj a jeho nízká míra úspěšnosti; žádá Komisi, aby se tímto problémem zabývala při přezkumu programu Horizont 2020 v polovině období; vyzývá Komisi, aby podpořila lepší čerpání finančních nástrojů a fondů EU, které jsou k dispozici MSP;

23. zdůrazňuje, že MSP jsou v rámci RSI často závislé na jedné společnosti; zdůrazňuje, že MSP se často brání rozšiřování z důvodu nedostatečných zdrojů a zvýšeného rizika vyplývajícího z přeshraničního obchodování; vyzývá Komisi, aby v rámci sítě Enterprise Europe Network vytvořila odvětvové skupiny pro železnici, které by mohly MSP v rámci RSI radit a školit je v oblasti různých systémů financování inovací, grantů, internacionalizace a v tom, jak nalézt a oslovit potenciální obchodní partnery a partnery pro podání žádosti o společné výzkumné projekty financované z EU;

24. žádá Komisi, aby dále využívala stávající programy podpory pro internacionalizaci MSP a zajistila jejich větší zviditelnění mezi evropskými MSP v rámci RSI, a to v souvislosti se synergii mezi různými fondy EU; žádá Komisi, aby dále rozvíjela programy odborné přípravy v oblasti přístupu ke specifickým zahraničním trhům a aby o těchto programech co nejvíce informovala MSP v rámci RSI;

25. vyzývá Komisi a členské státy, aby posoudily všechny možnosti podpory MSP v rámci RSI, včetně rámce pro případný cílený přezkum iniciativy „Small Business Act“, a věnovaly přitom zvláštní pozornost potřebám dílčím průmyslovým odvětvím, jako je RSI, pro něž je zapojení MSP s vekou přidanou hodnotou obzvláště důležité;

26. je znepokojen pomalými platbami pro MSP v rámci RSI; žádá Komisi, aby monitorovala správné provádění směrnice o opožděných platbách (2011/7/EU);

Zlepšení evropského tržního prostředí pro dodavatele a stimulace poptávky po produktech železniční dopravy

27. vítá přijetí technického pilíře čtvrtého železničního balíčku a žádá, aby byl rychle proveden, protože je klíčový pro umožnění skutečného jednotného trhu s produkty železniční dopravy; zdůrazňuje, že větší interoperabilita a posílení úlohy Evropské agentury pro železnice (ERA) usnadní harmonizaci sítě, čímž se mohou snížit náklady na vývoj a schvalování kolejových vozidel a traťové části evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS); zdůrazňuje, že je nutné

Čtvrtek, 9. června 2016

agentuře ERA poskytnout dostatečné lidské a finanční zdroje, aby se mohla vypořádat se svými nově rozšířenými úkoly; má za to, že politický pilíř čtvrtého železničního balíčku bude mít vliv na konkurenceschopnost dopravců a obecněji i dodavatelů;

28. zdůrazňuje, že je třeba plně, efektivně a jednotně provést nařízení o železniční síti pro konkurenceschopnou železniční dopravu ku prospěchu jak cestujících, tak odvětví;

29. žádá Komisi, aby přehodnotila vymezení trhu a stávající soubor předpisů EU o hospodářské soutěži tak, aby byl zohledněn vývoj celosvětového železničního dodavatelského trhu; vyzývá Komisi, aby posoudila, jak by tato vymezení a předpisy měly být aktualizovány, aby řešily problémy fúzí na celosvětovém trhu, jako byla fúze podniků CNR a CSR, a aby umožnily strategická partnerství a aliance evropského RSI;

30. vyzývá k další evropské normalizaci v železničním odvětví řízené zúčastněnými stranami (včetně evropského RSI) pod vedením výborů CEN/CENELEC; doufá, že nová „společná iniciativa pro normalizaci“ navržená Komisí bude v této souvislosti hrát klíčovou úlohu; zdůrazňuje, že je důležité zapojit do evropské normalizace více MSP;

31. vyzývá k rychlému provedení směrnic EU z roku 2014 o veřejných zakázkách; připomíná členským státům a Komisi, že tyto směrnice ukládají veřejným zadavatelům povinnost vycházet při rozhodování o zadání zakázky ze zásady ekonomicky nejvýhodnější nabídky, přičemž jsou brány v potaz náklady životního cyklu a ekologicky a sociálně udržitelné produkty, čímž se přispěje k zamezení mzdovému a sociálnímu dumpingu, a může se tak posílit i regionální ekonomická struktura; vyzývá Komisi a členské státy, aby obecně podporovaly analýzu nákladů celého životního cyklu jako standardní postup při dlouhodobých investicích, poskytly veřejným zadavatelům pokyny a sledovaly jejich uplatňování; vyzývá Komisi a členské státy, aby zadavatelům připomněly, že evropský rámec pro vnitřní trhy byl doplněn o ustanovení, které umožňuje odmítnout nabídky, jejichž hodnota se z více než 50 % uskutečňuje mimo EU (článek 85 směrnice 2014/25/EU);

32. žádá Komisi, aby dohlížela na mimoevropské investice do oblasti železnice prováděné v členských státech EU a zaručila dodržování evropských právních předpisů pro veřejné trhy, například předpisů souvisejících s neobvykle nízkými nabídkami a nekalou hospodářskou soutěží; vybízí Komisi k provádění šetření v případě potenciálních neevropských kandidátů, kteří předkládají nabídku v EU, zatímco využívají vládní dotace ve třetí zemi;

Podpora investic do železničních projektů

33. očekává, že stávající unijní finanční nástroje (např. Nástroj pro propojení Evropy, strukturální fondy) budou využity v plném rozsahu, čímž se podnítky po železničních projektech (včetně unijních nástrojů financování pro investice mimo EU, jako je nástroj předvstupní pomoci a nástroj evropské politiky sousedství); poukazuje na význam úspěšného uplatňování Evropského fondu pro strategické investice (EFSI), neboť se jedná o jeden z nástrojů mobilizujících soukromý kapitál pro železniční odvětví, a vyzývá k dalšímu zkoumání způsobů, jak ve větším měřítku využívat soukromé investice k financování železničních projektů; vnímá významnou úlohu bank veřejného rozvoje pro podporu RSI na vnitrostátní i evropské úrovni; žádá Komisi, aby spolupracovala s mezinárodními rozvojovými bankami, a pomohla tak veřejným i soukromým subjektům investovat na celém světě do co nejudržitelnějších a energeticky neúčinnějších železničních zařízení; žádá Komisi a EIB, aby zintenzivnily poradenskou podporu železničním projektům prostřednictvím nově zřízeného Evropského centra pro investiční poradenství v rámci EFSI, a pomohly jim tak přilákat investice; domnívá se, že evropské odvětví železniční dopravy bude i nadále silně závislé na veřejných investicích; proto naléhavě vyzývá členské státy a orgány veřejné moci, aby významným způsobem investovaly do svých páteřních a městských železničních systémů a aby pokud možno zvýšily míru čerpání fondů soudržnosti, pokud jde o železniční projekty; s ohledem na tuto závislost a na tlak na veřejné finance v mnoha členských státech vyzývá k tomu, aby se uplatnily veškeré dostupné prostředky, ať už regulační či rozpočtové, s cílem mobilizovat soukromý kapitál ve prospěch odvětví železniční dopravy;

Čtvrtek, 9. června 2016

34. poukazuje na skutečnost, že vzhledem ke složitosti železničního odvětví je pro věřitele obtížné pochopit rizika, a poskytovat tedy levné úvěry; žádá Komisi, aby ustavila finanční fórum pro dodavatelský železniční průmysl s cílem zvýšit zapojení a sdílení znalostí RSI a finančního odvětví, díky čemuž banky lépe porozumí odvětví, a tedy i souvisejícím rizikům, a sníží cenu finančních prostředků;

35. domnívá se, že údržba a modernizace stávajícího železničního zařízení by se neměla zanedbávat; žádá Komisi a členské státy, aby podpořily rozsáhlejší nahrazování starého zařízení moderními a udržitelnými produkty;

36. vítá, že EU podporuje online platformu střediska pro monitorování městské mobility (Eltis), která umožňuje sdílení osvědčených postupů v oblasti městské mobility ve velkoměstech; žádá Komisi, aby posílila sdílení osvědčených postupů v oblasti různých finančních možností pro udržitelné systémy městské mobility a aby je propagovala v rámci své budoucí evropské platformy týkající se plánů udržitelné městské dopravy;

37. žádá Komisi, aby společně s agenturou ERA pomáhala s dalším zaváděním systému ERTMS v EU a aby jej propagovala i mimo EU;

38. vítá úsilí o šíření služeb systému Galileo a evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS) a jejich používání v odvětví železniční dopravy; uznává v této souvislosti úlohu Agentury pro evropský GNSS a její úspěšné řízení projektů v rámci 7. rámcového programu a programu Horizont 2020;

Zvýšení konkurenceschopnosti dodavatelského železničního průmyslu ve světě

39. vyzývá Komisi k zajištění toho, aby budoucí obchodní dohody (včetně probíhajících jednání s Japonskem, Čínou a Spojenými státy) a revize stávajících obchodních dohod zahrnovaly specifická ustanovení, která výrazně zlepší přístup evropských RSI na trh, zejména pokud jde o veřejné zakázky, a aby se rovněž zabývaly řešením problému zvyšujících se požadavků na umístění a zajištěním vzájemného přístupu RSI na zahraniční trhy; žádá Komisi, aby zajistila rovné podmínky pro účastníky trhu z Evropy i mimoevropských zemí;

40. žádá Komisi, aby zajistila větší soulad obchodní politiky EU s průmyslovou politikou tak, aby obchodní politika brala v potaz potřeby evropského průmyslu a nová generace obchodních dohod nevedla k novým případům přesídlování a dalšímu omezování průmyslové výroby v EU;

41. žádá Komisi, aby usilovala o odstranění hlavních necelních překážek, které brání přístupu evropského železničního průmyslu na zahraniční trhy, včetně překážek pro investice (zejména pokud jde o povinnosti společných podniků) či nedostatečné transparentnosti a diskriminace v postupech zadávání veřejných zakázek (zejména narůstající požadavky na místní podíl);

42. zdůrazňuje význam jednání o „mezinárodním nástroji o veřejných zakázkách“ a revize nařízení o nástrojích na ochranu obchodu a jejich dopad na evropský RSI, a vyzývá Radu a Komisi, aby k této skutečnosti přihlížely a úzce spolupracovaly s Evropským parlamentem na dosažení rychlé dohody o těchto nástrojích; žádá Komisi, aby vzala v potaz dopady, které by uznání statusu tržního hospodářství státem ovládaných či netržních ekonomik mohlo mít na fungování nástrojů na ochranu obchodu a na konkurenceschopnost evropského RSI;

43. žádá Komisi o komplexní unijní obchodní strategii, která by zajistila soulad se zásadou vzájemnosti, zejména ve vztahu k Japonsku, Číně a Spojeným státům, a podporovala další internacionalizaci RSI, a zejména malých a středních podniků, a to i prostřednictvím propagace evropských standardů a technologií na mezinárodní úrovni, jako je ERTMS, a zaměřením se na to, jak lépe chránit práva duševního vlastnictví evropského RSI (např. širší propagací evropské asistenční služby pro otázky práv duševního vlastnictví);

Čtvrtek, 9. června 2016

44. žádá Komisi, aby pomohla odstranit všechny celní i necelní překážky, zjednodušit obchodní postupy pro MSP v rámci RSI a zaručit, že všechny omezující obchodní postupy na trzích třetích zemí budou postupně odstraněny; žádá Komisi, aby přijala opatření, která usnadní udělování víz zaměstnancům evropských MSP dočasně vysílaných do třetích zemí, a omezila tak počet obchodních transakcí, které musí MSP provádět;

45. zdůrazňuje, že některé třetí země v současné době nepřijatelným způsobem narušují obchod tím, že nadměrně podporují své vnitrostátní vývozce ve vývozu prostřednictvím finančních podmínek pro potenciální klienty; v této souvislosti žádá Komisi, aby přesvědčila čínskou vládu k přistoupení k Ujednání OECD o pravidlech pro státem podporované vývozní úvěry a k jeho zvláštní kapitole o železniční infrastruktuře; žádá Komisi, aby současně zintenzivnila svou práci na nových celosvětových pokynech pro vývozní úvěry v rámci Mezinárodní pracovní skupiny pro vývozní úvěry (IWG);

Zlepšení strategické politické podpory odvětví

46. vyzývá Komisi, aby vydala sdělení o komplexní strategii pro průmyslovou politiku EU zaměřenou na reindustrializaci Evropy a založenou mj. na udržitelnosti a efektivním využívání energie a zdrojů; žádá Komisi, aby v tomto dokumentu objasnila svou strategii pro důležitá průmyslová odvětví včetně RSI; považuje za důležité zahrnout do této strategie podněty týkající se zachování vysoké míry vertikální výroby v EU;

47. žádá Komisi, aby uspořádala průmyslový dialog na vysoké úrovni o RSI, kterého by se účastnili příslušní komisaři, poslanci Evropského parlamentu a zástupci Rady, členských států, železničního odvětví, odborů, výzkumných ústavů, agentury ERA a evropských normalizačních organizací; zdůrazňuje, že pravidelný průmyslový dialog o RSI by umožnil vést na evropské úrovni strukturovanou diskusi o horizontálních výzvách pro toto odvětví a o dopadech unijních politik na konkurenceschopnost RSI;

48. žádá Komisi k zajištění toho, aby politika, která ovlivňuje konkurenceschopnost evropského RSI, byla výsledkem efektivní komunikace a koordinace mezi správami jednotlivých oblastí dotčených politik;

49. je přesvědčen, že pro posílení a rozvoj evropského RSI je nezbytná politická podpora Rady; vyzývá proto Radu pro konkurenceschopnost, aby evropský RSI zapsala pevně do svého programu;

o

o o

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