

Čtvrtek, 19. ledna 2017

P8_TA(2017)0009

Logistika v EU a multimodální doprava v nových koridorech transevropské dopravní sítě TEN-T**Usnesení Evropského parlamentu ze dne 19. ledna 2017 o logistice v EU a multimodální dopravě v nových koridorech transevropské dopravní sítě (TEN-T) (2015/2348(INI))**

(2018/C 242/04)

Evropský parlament,

- s ohledem na své usnesení ze dne 9. září 2015 o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě ⁽¹⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 2. prosince 2015 o udržitelné městské mobilitě ⁽²⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 4. září 2008 o nákladní dopravě v Evropě ⁽³⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 5. září 2007 o logistice nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě ⁽⁴⁾,
- s ohledem na nařízení (EU) č. 1315/2013 ⁽⁵⁾ a nařízení (EU) č. 1316/2013 ⁽⁶⁾,
- s ohledem na nařízení (EU) č. 913/2010 ⁽⁷⁾,
- s ohledem na bílou knihu Komise „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144),
- s ohledem na sdělení Komise s názvem „Urychlení přechodu EU na nízkouhlíkovou ekonomiku“ (COM(2016)0500),
- s ohledem na sdělení Komise s názvem „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ (COM(2016)0501),
- s ohledem na sdělení Komise s názvem „Posílení evropských investic ve prospěch zaměstnanosti a růstu: na cestě k druhé fázi Evropského fondu pro strategické investice a novému evropskému plánu vnějších hranic“ (COM(2016)0581),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 16. února 2016 s názvem „Strategie EU pro zkapalněný zemní plyn a skladování plynu“ (COM(2016)0049),
- s ohledem na prohlášení ministrů přijaté v Rotterdamu dne 20. června 2016 o provádění transevropské dopravní sítě (TEN-T) ⁽⁸⁾,
- s ohledem na dokument o otázkách vypracovaný evropskými koordinátory pro koridory TEN-T pro účely dnů TEN-T konaných v Rotterdamu v roce 2016 ⁽⁹⁾,
- s ohledem na pracovní plány koridoru, které vypracovali evropsští koordinátoři transevropské dopravní sítě (TEN-T),

⁽¹⁾ Přijaté texty, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Přijaté texty, P8_TA(2015)0423.

⁽³⁾ Úř. věst. C 295 E, 4.12.2009, s. 79.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 187 E, 24.7.2008, s. 154.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

⁽⁸⁾ <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>.

⁽⁹⁾ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>.

Čtvrtek, 19. ledna 2017

- s ohledem na zvláštní zprávu Účetního dvora č. 8/2016: Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě⁽¹⁾,
 - s ohledem na článek 52 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A8-0384/2016),
- A. vzhledem k tomu, že moderní efektivní doprava a logistika mají zásadní význam pro účinné fungování vnitřního trhu EU a že jsou důležité pro zajištění konkurenceschopnosti, vytváření nových obchodních a pracovních příležitostí, ochranu životního prostředí a zmírňování změny klimatu snížením emisí oxidu uhličitého v dopravě;
- B. vzhledem k tomu, že třetím cílem bílé knihy Komise o dopravě je do roku 2030 přesunout 30 % silniční nákladní dopravy na vzdálenost přesahující 300 km na udržitelnější druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 pak více než 50 %, což vyžaduje také vytvoření vhodné infrastruktury; vzhledem k tomu, že evropská dopravní politika a síť TEN-T mohou zásadním způsobem přispět k dosažení cílů Unie v oblasti klimatu a cílů Pařížské dohody z konference COP 21;
- C. vzhledem k tomu, že politika EU v oblasti logistiky zaměřená na budoucnost by odvětví logistiky měla pomoci udržet si konkurenceschopnost v celosvětovém měřítku a přínos pro růst hospodářství EU v kontextu měnících se hospodářských, společenských a technologických trendů a obchodních vazeb po celém světě;
- D. vzhledem k tomu, že cílem politiky TEN-T je umožnit efektivní, inteligentní a udržitelnou dopravu a že logistika zaměřená na budoucnost a řešení multimodální dopravy zvláštním způsobem vyžadují meziodvětvovou spolupráci;
- E. vzhledem k tomu, že by se prioritou měla stát multimodální dopravní spojení mezi přístavy, letišti, multimodálními platformami a hlavními koridory TEN-T a dalšími úseky za účelem podpory ekonomiky Unie a vytváření pracovních míst;
- F. vzhledem k tomu, že hlavní koridory TEN-T větším důrazem na terminály a městské uzly a integrací inteligentních a čistých dopravních systémů podněcují synergie a že je také zásadně důležitá funkce přístupu ke komplementaritě globální sítě;
- G. vzhledem k tomu, že mezi jednotlivými členskými státy stále existují velké rozdíly v míře produktivity a efektivity dopravy, jež jsou odrazem jejich ekonomické síly, role průmyslu, zeměpisných podmínek, kvality infrastruktury a hustoty obyvatelstva;
- H. vzhledem k tomu, že doprava pomocí bezpilotních letounů představuje nové možnosti pro přepravu zboží v rámci logistického řetězce, že je však pro plné využití jejich potenciálu kromě harmonizovaného právního základu nezbytné bezproblémové propojení s tradičními způsoby dopravy, aby byla zaručena konkurenceschopnost Evropy v budoucnosti;
- I. vzhledem k tomu, že současná úroveň realizace prioritních koridorů v evropské dopravní síti by mohla mít výrazný pozitivní dopad na ekonomiku zemí, jež byly vážně postiženy hospodářskou krizí;
- J. vzhledem k tomu, že byly zjištěny problémy v nákladní dopravě spojené s různým napětím v přeshraničních spojích;
- K. vzhledem k tomu, že předpisy regulující dopravu jsou v současné době vázány na konkrétní druh dopravy a patří do oblasti působnosti různých mezinárodních orgánů (jako je Mezinárodní námořní organizace nebo Mezinárodní organizace pro civilní letectví);

⁽¹⁾ http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_CS.pdf,

Čtvrtek, 19. ledna 2017

Logistika EU a nutnost přijmout další opatření v rámci programu TEN-T

1. zdůrazňuje, že za účelem rozvoje vnitřního trhu, prosperity a hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU je důležité zajistit volný pohyb osob, zboží a služeb, a to rovněž prostřednictvím účinného a udržitelného systému nákladní dopravy;
2. domnívá se, že bezproblémový systém infrastruktury EU bude pro odvětví logistiky, a tím i pro regionální rozvoj a růst, přínosný pouze tehdy, bude-li realizován a bude-li v souladu s již přijatými právními předpisy EU a politikou TEN-T; naléhá na členské státy, aby řádně provedly právní předpisy Unie do vnitrostátního práva, aniž by to bránilo volné výměně zboží; vyzývá členské státy, aby zvýšily své úsilí a řádně uplatňovaly právní předpisy EU a řídily se jimi a aby nezaváděly nové překážky; naléhavě vyzývá Komisi, aby u Soudního dvora podala žalobu na členské státy, které odkládají provádění předpisů EU nebo mění jeho podmínky, a posílila činnost všech dalších příslušných subjektů, aby k takovýmto odkladům či změnám nedocházelo;
3. je znepokojen negativním dopadem, který má uzavření vnitřních hranic související s humanitární a migrační krizí a s hrozbou teroristických útoků v Evropské unii na odvětví logistiky a tím i na regionální rozvoj a růst; vyzývá členské státy a Komisi, aby při navrhování takovýchto opatření v co největší možné míře předcházely vedlejším škodám na tocích nákladní dopravy; vyzývá Komisi, aby zahájila disciplinární řízení proti členským státům, které zamezením toků nákladní dopravy záměrně brání volnému pohybu;
4. zdůrazňuje, že logistika hraje klíčovou úlohu při zajišťování účinných a udržitelných operací nákladní dopravy v EU, přičemž tato úloha není dostatečně doceněna; zdůrazňuje potřebu formulovat obnovenou strategii EU pro logistiku nákladní dopravy,
 - zohledňující novou politiku pro infrastrukturu TEN-T,
 - usilující o odstranění dalších regulačních, provozních a technických překážek,
 - koncipovanou tak, aby bylo zajištěno optimální využívání zdrojů,
 - zaměřenou na zavádění a používání nových technologií a inovativních řešení, které zvýší výkonnost tohoto odvětví a urychlí přechod na bezpečný dopravní systém s nízkými emisemi uhlíku,
 - usilující o zlepšení konektivity a rozvoj infrastruktury v oblastech, v nichž chybí,
 - propagující a podporující evropský dodavatelský průmysl v oblasti železniční dopravy a posilující evropskou politiku železniční reindustrializace, s všeobecně přínosným výhledem na udržitelnější logistiku EU a dosažení lepšího konkurenčního postavení na světovém trhu železničních produktů,
 - od počátku počítající s bezpilotními letouny jako budoucím způsobem dopravy,
 - prosazující pokračování v rozvoji akademického výzkumu a vzdělávání v oblasti dopravy a logistiky a
 - zahrnující nezávislou vědeckou studii podrobně zkoumající, v jakém rozsahu by mohla být do roku 2030 a 2050 převedena silniční nákladní doprava na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu, jaké jsou s tím spojeny náklady a v jaké míře se lze vyhnout poškozování životního prostředí v podobě například hluku a znečištění ovzduší;
5. zdůrazňuje, že realizace sítě TEN-T, se zvláštním důrazem na přeshraniční spoje a ve stanovených lhůtách s dokončením do roku 2030, povede k odstranění úzkých míst,lepší interoperabilitu mezi jednotlivými druhy dopravy a přispěje k uskutečnění modelu integrované multimodální nákladní dopravy v EU; podotýká, že musí být zavedeno vnitrostátní plánování globální sítě v souladu s hlavní sítí, aby bylo možné ji integrovat s celostátní, regionální a místní infrastrukturou, což by mělo být dokončeno nejpozději do roku 2050;
6. vítá skutečnost, že je v rámci přístupu ke koridorům hlavní sítě kladen větší důraz na zvýšení kvality dopravních uzlů a jejich posledních úseků, na zjišťování a překonávání překážek bránících interoperabilitě, na zlepšení a inovaci řešení IKT a odstranění jakýchkoli jiných mezer (fyzických, technických nebo organizačních), které by mohly bránit poskytování plynulých logistických služeb v oblasti nákladní dopravy;

Čtvrtek, 19. ledna 2017

7. připomíná v této souvislosti význam městských uzlů, v nichž se nachází velká část způsobů dopravy (přístavy, logistické terminály atd.) a v nichž probíhají překládky a distribuce v posledním úseku a které jsou pro celé logistické řetězce zcela zásadní a vyžadují zvýšenou pozornost, má-li být zajištěna bezproblémová městská logistika; zdůrazňuje důležitost investic do těchto uzlů a podpory železničních spojení s průmyslovými závody a lepšího vzájemného propojení železnice s námořními přístavy, vnitrozemskými přístavy a vnitrozemskými uzly; žádá Komisi, aby učinila tyto investice prioritou při přezkumu Nástroje pro propojení Evropy v roce 2017;

8. konstatuje, že pokud nedochází k efektivní harmonizaci a včasnému provádění příslušných činností ze strany členských států a pokud neprobíhá vyvážená politická spolupráce mezi sousedícími členskými státy, může to vážně zkomplikovat přeshraniční projekty; vítá skutečnost, že vzrůstá zájem institucí EU podporovat přeshraniční infrastrukturu a zázemí, zejména přeshraniční regionální železniční spoje značné důležitosti a s evropskou přidanou hodnotou; zdůrazňuje, že by měl být řešen problém chybějících propojení v železniční infrastruktuře v příhraničních regionech, aby byla umožněna efektivní a úspěšná železniční doprava; vyzývá Komisi, evropské koordinátory a další zúčastněné strany, aby věnovali stejnou pozornost menším i větším projektům TEN-T a krátkodobým, střednědobým i dlouhodobým přínosům, které mohou z těchto projektů vzejít; vybízí subjekty k posílení krátkodobých přínosů; podněcuje Komisi k tomu, aby usnadnila a zajistila zahrnutí těchto projektů do financování z Nástroje pro propojení Evropy;

9. domnívá se, že i když jsou za globální síť odpovědné zejména členské státy, aby nebyly z propojení vyloučeny určité oblasti EU, mají pro logistiku EU, která reaguje na požadavky hlavní sítě a zajišťuje distribuci v posledním úseku, naprosto zásadní význam obě úrovně TEN-T; je toho názoru, že regionální síť by neměla zůstat mimo evropský záběr, jak z hlediska finančních, tak i regulačních opatření, zejména těch, která se týkají přístupu do železniční sítě, přidělování časů a poplatků; zdůrazňuje, že by měl být řešen problém chybějících propojení v železniční infrastruktuře v příhraničních regionech, aby byla umožněna efektivní a úspěšná přeshraniční železniční doprava;

10. poukazuje na klíčovou úlohu multimodality v logistice nákladní dopravy, a vyzývá proto k tomu, aby byly multimodální platformy více zapojovány do plánování členských států i do dalšího rozvoje koridorů;

11. konstatuje, že velký počet uzlů a nákladní doprava v síti TEN-T jsou realizovány především v hustě obydlených oblastech a hustých sítích, včetně přeshraničních zón, jejichž kapacita je využívána i pro přepravu osob; považuje za nezbytné optimalizovat způsob, jakým by infrastruktura pro nákladní dopravu měla být v rámci TEN-T koncipována, zejména ve velmi přetížených oblastech, s cílem zahrnout inovativní městské logistické strategie; vyzývá Komisi, aby v koordinaci s evropskými koordinátory posoudila průběh realizace projektů a aby naléhala na členské státy, aby je provedly; dále vyzývá Komisi, aby znovu posoudila metodiku a kritéria používané pro zřizování sítí pro nákladní dopravu a zajistila zejména realizaci investic do alternativních os nákladní dopravy s méně zatíženými uzly, terminály, letišti a přístavy, a vzala také v potaz ochranu životního prostředí a snižování hlukosti;

12. lituje toho, že členské státy o svých vnitrostátních plánech infrastruktury příliš často rozhodují bez ohledu na cíle TEN-T; naléhavě vyzývá Komisi, aby zkoumala, jaké jsou důvody toho, že státy takto nespolupracují, a posílila koordinaci mezi oběma úrovněmi plánování, a doporučuje, aby byla do evropského semestru doplněna kapitola o kontrole jeho koherentnosti a jednoznačné efektivnosti, v níž budou i odpovídající nápravná opatření; vyzývá Komisi, aby upřednostňovala projekty členských států, které jsou v souladu s TEN-T a soustřeďují úsilí na činnosti s větší evropskou přidanou hodnotou, a aby monitorovala projekty v přeshraniční dopravě; naléhá na členské státy, aby o svých vnitrostátních plánech infrastruktury rozhodovaly v souladu s cíli TEN-T;

13. konstatuje, že členské státy, které se potýkají s hospodářskými a rozpočtovými potížemi, nejsou schopny z důvodu přísného výkladu Paktu o stabilitě a růstu spolufinancovat projekty v oblasti nákladní dopravy; zasazuje se o optimální využití veřejných i soukromých systémů financování, také s ohledem na prolnutí Nástroje pro propojení Evropy a programu Horizont 2020 s Evropským fondem pro strategické investice a jinými finančními nástroji; zastává názor, že projekty prováděné v rámci Nástroje pro propojení Evropy by neměly být zahrnuty do výpočtu veřejného dluhu; vyzývá Komisi, aby vypracovala studii o tom, zda by takové opatření bylo vhodným prostředkem k výraznému zvýšení investic do infrastruktury pro nákladní dopravu;

Čtvrtek, 19. ledna 2017

14. domnívá se, že účinný systém logistiky EU vyžaduje další koordinaci překračující rámec fyzického propojení a provozuschopnou síť TEN-T; vyzývá Komisi, aby učinila logistiku nedílnou součástí projektu koridorů hlavní sítě, aby zintenzivnila koordinaci své činnosti s vnitrostátními, regionálními a místními orgány a v této souvislosti se také zaměřila na propojenost jednotlivých koridorů a regionálních, místních a městských sítí nákladní dopravy; vyzývá Komisi, aby posílila sféru působení evropských koordinátorů pro TEN-T, aby šlo nad rámec územní působnosti koridorů podléhajících pravomoci jednotlivých koordinátorů a pokrývalo též horizontální otázky politiky, jako je například multimodalita a efektivní nákladní logistika; vyzývá Komisi, aby každé dva roky vyhodnotila práci na logistice a multimodalitě v koridorech;

15. domnívá se, že špatná údržba sítě může ovlivnit udržitelnost a výkon infrastruktury TEN-T; zdůrazňuje, že dopravní infrastruktura potřebuje nejen rekonstrukci a modernizaci, ale musí být také pravidelně udržována; se znepokojením konstatuje, že přetrvávající nedostatek pozornosti ze strany provozovatelů infrastruktury a členských států o údržbu snižuje konkurenceschopnost linek a tratí (omezení rychlosti, spolehlivost, bezpečnost), a to zejména v případě železniční dopravy, a vede někdy i k uzavření tratí; vyzývá Komisi a členské státy, aby spolu s Evropskou investiční bankou posoudily nové režimy financování, jež by mohly usnadnit investice do údržby sítě;

16. žádá Komisi, aby pravidelně podávala Parlamentu zprávu o závěrech a opatřeních přijatých v rámci fóra pro digitální dopravu a logistiku s cílem dále podpořit digitalizaci nákladní dopravy a logistiky; žádá, aby toto fórum působilo i nadále, dokud bude užitečné;

17. zdůrazňuje, že je nutno zaručit, aby plánovaná infrastruktura odpovídala skutečným potřebám udržitelné logistiky, a nebude neudržitelně zatěžovat životní prostředí; v tomto ohledu zdůrazňuje, že do plánování sítě TEN-T a do realizace projektů by měla být mnohem lépe zakomponována ochrana biologické rozmanitosti a dosahování cílů EU v oblasti životního prostředí;

Intenzivnější zjednodušování a nový rámec pro digitalizaci

18. zdůrazňuje, že je naléhavě nutné výrazněji zjednodušit dokumenty a správní a celní postupy u všech druhů dopravy a ve všech jednotlivých fázích logistických řetězců; vyzývá Komisi a členské státy, aby na základě dohody o „zlepšování právní úpravy“ provedly analýzu nadbytečných právních předpisů EU týkajících se dopravy a mobility a sledovaly vnitrostátní, regionální a místní předpisy, které by mohly být v rozporu s právem EU, a pokud se takové případy objeví, harmonizovaly co nejdříve tato pravidla s právními předpisy EU; požaduje, aby Komise podávala každoročně zprávu o pokroku v této oblasti;

19. naléhavě vyzývá Komisi, aby do konce roku 2017 navrhla rámec pro elektronickou výměnu informací a řízení dopravy v multimodální dopravě (elektronická podpora nákladní dopravy) s cílem zajistit zjednodušený, elektronický, bezproblémový, transparentní, zabezpečený a spolehlivý tok informací mezi podniky, zákazníky a orgány způsobem, který se bude opírat o zavedené služby (např. SafeSeaNet, RFD, e-Manifest, RIS, TAF, ITS); vyzývá Komisi, aby zajistila harmonizované používání elektronických přepravních dokladů, systémů pro boj proti podvodům a počítačovou bezpečnost;

20. vyzývá členské státy, aby obecně uznávaly elektronické přepravní doklady a aby neprodleně ratifikovaly a uplatňovaly protokol e-CMR;

21. zdůrazňuje význam inovací při používání nových technologií, jako je digitalizace (například digitální nákladní listy), přístupu k údajům a jejich výměně při zachování vysoké úrovně kybernetické bezpečnosti a ochrany osobních údajů, neboť za předpokladu, že je zajištěna interoperabilita a rovný a nediskriminační přístup, umožňují nalézt účinnější dopravní a logistická řešení; vyzývá Komisi, aby předložila návrhy s cílem zajistit integraci, přístupnost a ochranu dat, na kterých je založena logistika a nákladní doprava;

22. vyzývá Komisi a členské státy, aby za účelem zajištění nediskriminačního zacházení při digitální výměně informací vytvořily systém investic pro zajištění počítační odborné přípravy zaměřené na informační technologie a další doškolování zaměřené na platformy používané pro výměnu dat;

Čtvrtek, 19. ledna 2017

23. zdůrazňuje úlohu, kterou při vývoji udržitelné logistiky z hlediska životního prostředí, digitalizace a vyšší interoperability a propojení IT systémů a služeb mohou hrát výzkum a inovace;

24. upozorňuje, že je zapotřebí dále rozvíjet informační a komunikační systémy, které plně využijí potenciál evropských systémů družicové navigace Galileo a EGNOS a souvisejících systémů řízení dopravy a informačních systémů u všech druhů dopravy a logistiky a zpřístupnit všechny dostupné finanční nástroje k podnícení soukromých investic;

25. vyzývá členské státy, aby zajistily rychlé správní postupy, jejichž cílem je urychlit realizaci koridorů TEN-T; žádá Komisi, aby zajistila, aby pravidla týkající se Paktu o stabilitě a růstu, státní podpory a finančních trhů nebránila investicím;

Formování evropského dopravního systému, v němž má ústřední význam logistika, a investice do tohoto systému

26. zdůrazňuje, že je nezbytné zajistit dostatečný objem finančních prostředků EU pro provádění TEN-T i po skončení současného víceletého finančního rámce; očekává, že Komise předloží výsledky přezkumu Nástroje pro propojení Evropy v roce 2017 a v dostatečném časovém předstihu navrhne racionalizaci opatření a zdroje k realizaci prioritních projektů; trvá na uplatňování zásady ztráty prostředků v případě jejich nevyčerpání, podle níž jsou nevyužité prostředky Nástroje pro propojení Evropy dány k dispozici pro připravované výzvy k předkládání návrhů; naléhá na Komisi, aby posoudila návrh, aby byla v roce 2017 vyhlášena zvláštní výzva k předkládání návrhů pro oblast logistiky, včetně řešení multimodální dopravy a nákladní dopravy v městských uzlech, včetně inovativní a alternativní dopravy (tj. bezpilotních letounů, nákladních vozidel s pohonem na alternativní paliva, jízdních kol atd.);

27. vyzývá Komisi, aby naléhala na členské státy, aby uskutečnily investice nezbytné k dokončení propojení hlavních koridorů EU;

28. připomíná význam městských uzlů v celém logistickém řetězci, jehož důležitou součástí jsou překládky a distribuce v posledním úseku; vyzývá členské státy, Komisi a předkladatele projektů, aby se v koridorech hlavních sítí TEN-T zaměřili na koordinovaný rozvoj projektů, které podporují multimodalitu v logistice nákladní dopravy, zejména konečná centra, logistické platformy a městské uzly, jež se opírají o skutečnou i budoucí poptávku po dopravě a mají náležitou prioritu podle místního i přeshraničního dopadu a dopadu na celý koridor;

29. domnívá se, že odesílatelé berou při výběru mezi různými dostupnými druhy dopravy v úvahu zejména následující faktory: spolehlivost, frekvenci, flexibilitu, orientaci na zákazníka, dobu přepravy a cenu;

30. domnívá se, že účinný systém logistiky musí být zaměřen na technologie budoucnosti, které zabezpečí rychlé, k životnímu prostředí šetrné a efektivní způsoby nákladní dopravy; upozorňuje na potenciál a rostoucí úlohu automatizace a autonomizace v odvětví dopravy pro logistiku, včetně automatizovaných vozidel, bezpilotních letounů a dálkově řízených robotů;

31. vyzývá Komisi, aby ve své strategii pro logistiku plně vzala v úvahu automatizaci a její dopad, zajistila její bezproblémovou a efektivní integraci do TEN-T a podpořila výzkum vývoje těchto klíčových technologií a investice do něj;

32. zdůrazňuje potenciál automatizované, autonomní dopravy a dálkově řízených letounů (dronů) pro logistiku; žádá opatření, která zajistí, aby při zavádění systémů ITS v síti automatizovaná vozidla a systémy komunikovaly plynule s konvenčními vozy a nechráněnými účastníky silničního provozu; je toho názoru, že budoucí vývoj a rozšířené používání dálkově řízených robotů a bezpilotních letadlových systémů (dronů) jsou předzvěstí nových, rychlých a účinných druhů nákladní dopravy šetrných k životnímu prostředí; vyzývá Komisi, aby vypracovala novou strategii, která zajistí, aby bezpilotní letouny mohly být efektivně integrovány do programu TEN-T, a aby vydala průvodce s pokyny v této záležitosti pro členské státy;

Čtvrtek, 19. ledna 2017

33. vyzývá Komisi, aby vzala v potaz, jaký dopad má rozšíření zásobování na principu „just-in-time“ (dodávky zboží v požadovanou dobu) na životní prostředí v důsledku zvýšení počtu vozidel v provozu;

34. zdůrazňuje, že mimo jiné v kontextu postupného přechodu na oběhové hospodářství je nutné kombinovat prvky toků distribuční logistiky a zpětné logistiky, a snížit tak celkový objem pohybu vozidel;

Naléhavá a účinnější integrace druhů dopravy

35. zdůrazňuje, že je nutné soustředit maximum úsilí na revitalizaci železnic a posílení vnitrozemských vodních cest, což by měly být priority udržitelné dopravní strategie EU; je si vědom toho, že od vypuknutí hospodářské krize obzvláště železnice neustále ztrácely svůj podíl na trhu, a je proto přesvědčen, že členské státy a Komise by měly předložit návrhy nových a nediskriminačních iniciativ, jejichž cílem by bylo podporovat rozvoj tohoto sektoru v celé Evropě;

36. vyzývá Komisi, aby podporovala konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy prostřednictvím plně interoperabilních a propojených železničních sítí a tím, že zaručí podnikům rovný přístup a také konkurenceschopnost vnitrozemské vodní dopravy, kombinace námořní a říční dopravy, námořní a letecké dopravy, když umožní každému druhu dopravy provoz v rovných podmínkách, a aby podporovala multimodální a intermodální dopravu;

37. považuje evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) za úspěšný evropský projekt prosazující nákladní dopravu v železničním odvětví a vítá úsilí o jeho rychlejší zavádění stanovením milníků pro každý koridor; je si vědom omezení, jež mají negativní dopad na financování nadnárodních projektů (ERTMS) na více úrovních; vyzývá Komisi a Evropské centrum pro investiční poradenství, aby navrhly konkrétní řešení v oblasti financování, která usnadní přístup k finančním prostředkům Evropského fondu pro strategické investice (EFSI) pro účely zavádění ERTMS ve prospěch infrastruktury i hnacích zařízení;

38. domnívá se, že překážky pro interoperabilitu a její omezení se podaří výrazně snížit, budou-li směrnici o interoperabilitě uplatňovat všechny členské státy; zdůrazňuje, že kromě toho mohou ke zmírnění omezení interoperability přispět také tzv. měkká opatření, např. interoperabilní kolejová vozidla (nízké vagony, lokomotivy s více rozchody atd.); naléhavě vyzývá společný podnik Shift2Rail, aby analyzoval trh EU a také budoucí vývoj, a zlepšil dostupnost tzv. měkkých multioperabilních řešení v oblasti infrastruktury a kolejových vozidel, aby byla podpořena multimodální a kombinovaná doprava;

39. upozorňuje, že je zapotřebí posílit kombinovanou dopravu a modernizovat platné předpisy EU, včetně předpisů upravujících kobotáž uvnitř Společenství a přepravní doklady, tak, aby byly jasné, srozumitelné a orgány je mohly vynucovat; vítá závazek Komise provést přezkum směrnice Rady 92/106/EHS a vyzývá Komisi, aby přezkum neprodleně předložila;

40. vyzývá Komisi a členské státy, aby vzhledem k nepříznivému dopadu hlučnosti nákladní železniční dopravy na zdraví zavedly důraznější a účinnější opatření a pobídky motivující železniční společnosti ke snižování hlučnosti nákladní přepravy po železnici, zvláště proto, že již nyní je téměř sedm milionů osob v EU vystaveno hladinám hluku ze železniční dopravy, které překračují prahovou hodnotu nadměrné expozice, zejména v městských oblastech, a to aniž by byla ohrožena celková bezpečnost; v tomto ohledu vyzývá Komisi, aby zavedla mezní hodnoty hluku v nákladní železniční dopravě;

41. domnívá se, že by měl být podporován přechod k železniční a lodní dopravě, neboť tento druh dopravy odlehčuje dopravní zátěž a znečišťuje životní prostředí méně než silniční provoz;

42. konstatuje, že vnitrozemské vodní cesty musí hrát významnější roli při používání námořních přístavů jako logistických center, zejména pro přepravu zboží přes vnitrozemí a pro propojování evropských moří;

Čtvrtek, 19. ledna 2017

43. vítá první kroky Komise k zavedení norem pro paliva pro těžká užitková vozidla a mezních hodnot emisí CO₂ a cíl snížení emisí skleníkových plynů v odvětví nákladní silniční dopravy na základě pařížských dohod; je toho názoru, že by opatření, která vyžadují revizi standardů pro infrastrukturu a provozních norem sítě TEN-T, měla být zvažována, pouze pokud by alternativními možnostmi, jako je omezování „prázdných“ zpátečních jízd nebo lepší využívání a dostupnost alternativních paliv, již nebylo možno dosáhnout vyšší efektivity s menším dopadem na infrastrukturu a životní prostředí;

44. žádá Komisi, aby prozkoumala proveditelnost zavedení jednotné standardní metody pro měření emisí skleníkových plynů v celém dodavatelském řetězci a pro všechny druhy dopravy;

45. vyzývá Komisi, aby podporovala vývoj způsobů dopravy na elektrický a alternativní pohon a nezbytné infrastruktury podél celé sítě TEN-T a zejména v městských centrech podněcovala rozvoj projektů inovativní dopravy, jako jsou elektrická vozidla, využívání obnovitelných zdrojů energie, rozvoj alternativních paliv a nezbytné infrastruktury; zdůrazňuje, že používání elektrických lehkých užitkových vozidel v rámci logistiky „poslední míle“ snižuje emise CO₂ obecně, ale i emise místních znečišťujících látek, a obzvláště emise hluku, což příznivě ovlivňuje kvalitu městského ovzduší; zdůrazňuje proto nutnost vybudovat v centrálních logistických uzlech infrastrukturu pro dobíjení;

46. domnívá se, že aby byla silniční doprava v logistickém řetězci účinnější a šetrnější k životnímu prostředí, je zapotřebí přijmout další opatření; navrhuje zmírnit v koridorech hlavní sítě dopravní omezení pro naložená těžká užitková vozidla používající čistá alternativní paliva, která splňují nejprísrnější emisní, hlukové, bezpečnostní a sociální normy, a zajistit možnost pokračovat v jejich provozu a plně efektivní logistiku; trvá na tom, aby koridory hlavní sítě byly plošně vybaveny alespoň čerpacími stanicemi na alternativní paliva a bezpečnými parkovišti pro nákladní vozidla včetně potřebných zařízení, jež profesionálním řidičům umožní trávit dobu odpočinku v důstojných podmínkách;

47. domnívá se, že zavedení čistších pohonných systémů v nákladní dopravě by mělo být v souladu s právními předpisy EU posíleno koordinovaným a urychleným rozvojem čerpacích stanic na alternativní paliva v koridorech TEN-T;

48. zdůrazňuje, jak je důležité zlepšit poskytování informací o multimodálních a logistických službách EU a také přístup k těmto informacím, zejména pokud jde o malé a střední podniky, jejichž přístup k nim je omezený; vyzývá Komisi, aby ve spolupráci s provozovateli sítě a členskými státy usnadnila výměnu platných dohod, nástrojů, úmluv, právních předpisů a osvědčených postupů v oblasti multimodální dopravy v EU a vypracovala příručku s cílem pomoci hospodářským subjektům, která bude k dispozici na internetu;

49. podotýká, že digitalizace služeb je podstatná při snaze o ekologičtější řešení v odvětví dopravy; vyzývá proto Komisi, aby podpořila přístup k údajům týkajícím se dopravních toků v koridorech a předávání těchto údajů, aby podpořila rovněž používání multimodální dopravy, zejména malými a středními podniky, a zabezpečila větší zapojení místních provozovatelů a veřejných orgánů v tomto odvětví, za účelem lepšího řízení dodavatelského řetězce a účinnějšího využití zdrojů a infrastruktury, a to i na základě sdílení osvědčených postupů; zdůrazňuje, že přístup subjektů, jako jsou poskytovatelé digitálních map a navigačních služeb, k těmto údajům týkajícím se dopravních toků je zásadně důležitý pro umožnění intermodální dopravy, automatizované řízení a inteligentní dopravní systémy a pro automatizovanou jízdu v kolonách (řazení různých vozidel v kolonách, tzv. „platooning“) v silniční nákladní dopravě, jež umožňuje využití aerodynamických účinků, čímž snižuje emise a zvyšuje kapacitu silnic;

50. doporučuje, aby instalace alkoholových imobilizérů – s malým, vědecky podloženým rozsahem tolerance pro měření – byla povinná u všech nových typů vozidel nákladní dopravy;

Lepší podmínky v oblasti odborné přípravy a zaměstnávání, které přilákají nové odborníky

51. konstatuje, že pracovní a životní podmínky pracovníků v logistickém řetězci se v posledních letech podstatně zhoršily, takže je toto odvětví méně atraktivní pro nové generace, zejména pro mobilní pracovníky;

Čtvrtek, 19. ledna 2017

52. se znepokojením konstatuje, že odvětví logistiky se potýká s nedostatkem pracovní síly a technologický rozvoj bude v následujících letech vytvářet další výzvy a že pomalé přizpůsobování se pracovníků novým technologiím, mj. digitálním technologiím, by mohlo ohrozit výkonnost odvětví; vyzývá Komisi, aby určila potřeby v oblasti odborné přípravy a učení na úrovni EU a také zjistila, jaké pracovní podmínky, náklady a překážky pracovníky odrážejí od vstupu do odvětví dopravy, a aby neprodleně navrhla opatření, která zajistí, že toto odvětví bude pro mladé lidi a budoucí generace zajímavější; domnívá se, že se jedná o příležitost zvýšit podíl žen, a to i opatřeními pozitivní diskriminace, a nových účastníků na trhu práce v oblasti dopravy, včetně státních příslušníků třetích zemí; je dále přesvědčen, že strategické investice do vzdělávání a lepších pracovních podmínek by navíc měly zahrnovat iniciativy pro rozvoj znalostí ve veřejném sektoru, aby byly otázky nákladní dopravy lépe zahrnuty do sociálního plánování a rozvoje předváděcích a testovacích areálů, v nichž lze výzkum a inovace související s nákladní dopravou a logistikou používat a testovat v reálných podmínkách;

53. vyzývá Komisi, aby vyhodnotila možnost finančních investic do duálního a odborného vzdělávání v odvětví dopravy;

54. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby poskytly dostatečný a bezpečný parkovací prostor v koridorech TEN-T, aby nedošlo ke zvýšení bezpečnostních problémů v souvislosti s mobilními pracovníky v dopravě;

55. vyzývá Komisi a členské státy, aby vzaly v úvahu nedávná doporučení Parlamentu týkající se sociálně-ekonomických aspektů v odvětví dopravy a potírání nekalých praktik na trhu práce; bere na vědomí, že právní předpisy týkající se sociálních a pracovních podmínek musí respektovat všechny základní svobody EU a nesmějí omezovat spravedlivou hospodářskou soutěž ani vytvářet žádnou další administrativní zátěž;

Nutnost lepších statistických údajů o logistice

56. zdůrazňuje potřebu lepších statistik týkajících se intermodální přepravy a výkonnosti v odvětví logistiky za účelem usnadnění prognóz a přezkumu politických a investičních opatření a pro poskytnutí hodnotných informací provozovatelům; vyzývá Komisi, aby spolupracovala se zúčastněnými stranami na vytvoření společného rámce v celé EU pro statistické údaje o multimodální dopravě a logistice, včetně vytvoření nových ukazatelů, které lépe odrážejí skutečné trendy v nákladní dopravě;

o

o o

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