

Čtvrtek, 14. prosince 2017

P8_TA(2017)0503

Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 14. prosince 2017 o evropské strategii pro nízkoemisní mobilitu (2016/2327(INI))

(2018/C 369/15)

Evropský parlament,

- s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 20. července 2016 nazvané „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ (COM(2016)0501),
- s ohledem na bílou knihu Komise ze dne 28. března 2011 nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 31. března 1998 nazvané „Doprava a CO₂ – rozvoj přístupu Společenství“ (COM(1998)0204), které bylo zveřejněno po přijetí Kjótského protokolu, ale nebylo promítnuto do dostatečných opatření,
- 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 stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 23. února 2017 ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 20. července 2016 s názvem „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel ⁽²⁾,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU ⁽³⁾,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel ⁽⁴⁾, a na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ⁽⁵⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ Úř. věst. C 316, 22.9.2017, s. 155.

⁽²⁾ Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5.

⁽³⁾ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16.

Čtvrtek, 14. prosince 2017

- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (EURO VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES ⁽¹⁾,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES ⁽²⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES ⁽³⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES ⁽⁴⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS ⁽⁵⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1513 ze dne 9. září 2015, kterou se mění směrnice 98/70/ES o jakosti benzínu a motorové nafty a směrnice 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů ⁽⁶⁾,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 30. listopadu 2016 s názvem „Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracujícím, propojeným a automatizovaným mobilitám“ (COM(2016)0766),
- s ohledem na hlavní plán pro zavedení kooperativních inteligentních dopravních systémů v EU,
- s ohledem na směrnici Komise 1999/52/ES ze dne 26. května 1999, kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 96/96/ES o sblížování právních předpisů členských států týkajících se technických prohlídek motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽⁷⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství ⁽⁸⁾ a na rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků ⁽⁹⁾,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁽³⁾ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 58.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 239, 15.9.2015, s. 1.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 142, 5.6.1999, s. 26.

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁽⁹⁾ Úř. věst. L 268, 13.10.2009, s. 11.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

Čtvrtek, 14. prosince 2017

- s ohledem na směrnici Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy ⁽¹⁾,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 ⁽²⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ⁽³⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu ⁽⁴⁾,
- s ohledem na výsledky 39. zasedání Shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v roce 2016 v Montrealu,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/35/ES ze dne 7. září 2005 o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání ⁽⁵⁾ ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/123/ES ze dne 21. října 2009 ⁽⁶⁾,
- s ohledem na zprávu vyšetřovacího výboru pro měření emisí v automobilovém průmyslu Parlamentu o výsledcích činnosti tohoto výboru (A8-0049/2017),
- s ohledem na své usnesení ze dne 2. prosince 2015 o udržitelné městské mobilitě ⁽⁷⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 23. června 2016 o zprávě o pokroku v oblasti energie z obnovitelných zdrojů ⁽⁸⁾,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, o změně směrnice 2003/35/ES a o zrušení směrnice 2001/81/ES ⁽⁹⁾,
- s ohledem na doporučení Evropského parlamentu Radě a Komisi ze dne 4. dubna 2017 v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu ⁽¹⁰⁾,
- s ohledem na svůj mandát pro účely interinstitucionálních jednání týkající se přezkumu schvalování typu a dozoru nad trhem ve znění přijatém dne 4. dubna 2017 ⁽¹¹⁾,
- s ohledem na balíček opatření týkajících se oběhového hospodářství, který Komise přijala dne 2. prosince 2015,
- 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 (A8-0356/2017),

⁽¹⁾ Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38.

⁽²⁾ Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88.

⁽³⁾ Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 11.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 280, 27.10.2009, s. 52.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 399, 24.11.2017, s. 10.

⁽⁸⁾ Přijaté texty, P8_TA(2016)0292.

⁽⁹⁾ Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Přijaté texty, P8_TA(2017)0100.

⁽¹¹⁾ Přijaté texty, P8_TA(2017)0097.

Čtvrtek, 14. prosince 2017

- A. vzhledem k tomu, že všech 151 smluvních stran Pařížské dohody, kterou EU ratifikovala dne 4. listopadu 2016 a která ještě téhož dne vstoupila v platnost, se zavázalo udržet nárůst globální teploty na úrovni výrazně nižší než 2 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a nadále usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C oproti období před průmyslovou revolucí;
- B. vzhledem k tomu, že jelikož silniční doprava produkuje více než 70 % emisí skleníkových plynů z dopravy a má velký podíl na znečištění ovzduší, je třeba přijmout opatření především v této oblasti, avšak zároveň by mělo být zvýšeno úsilí o snižování emisí ve všech odvětvích dopravy;
- C. vzhledem k tomu, že dekarbonizaci odvětví dopravy, především pokud jde o lodní dopravu a těžká nákladní vozidla, by mohly usnadnit zemní plyn (např. stlačený zemní plyn (CNG) a zkapalněný zemní plyn (LNG)), a zejména pak biometan, syntetický metan a zkapalněný ropný plyn (LPG);
- D. vzhledem k tomu, že Komise ve své bílé knize z roku 2011 uvádí, že jejím cílem je snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy nejméně o 60 % ve srovnání s hodnotami z roku 1990; vzhledem k tomu, že v zájmu souladu s Pařížskou dohodou bude nutné do poloviny století radikálně snížit emise skleníkových plynů pocházejících z dopravy;
- E. vzhledem k tomu, že spolehlivý dlouhodobý scénář snižování emisí může výrobcům vozidel dodat nezbytnou jistotu při plánování investic do nových technologií;
- F. vzhledem k tomu, že v zájmu dlouhodobé dekarbonizace odvětví dopravy je nezbytné rozsáhle využívat obnovitelné zdroje energie, které by se lišily v závislosti na různých druzích dopravy;
- G. vzhledem k tomu, že soukromé i veřejné elektrické dopravní systémy mohou snížit emise CO₂ a udržitelným způsobem zcela odstranit znečišťující látky a hluk, a přispět tak k vyřešení hlavních problémů souvisejících s městskou mobilitou; vzhledem k tomu, že stupeň udržitelnosti elektrických vozidel závisí i na využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů;
- H. vzhledem k tomu, že doprava je zdrojem více než 25 % emisí skleníkových plynů v EU, přičemž více než 70 % těchto emisí produkuje silniční doprava; vzhledem k tomu, že doprava je hlavní příčinou znečištění ovzduší v městských oblastech; vzhledem k tomu, že znečištění ovzduší má v EU každoročně na svědomí více než 400 000 ⁽¹⁾ předčasných úmrtí a v jeho důsledku vznikají náklady na zdravotní péči ve výši 330 až 940 miliard EUR ⁽²⁾, což odpovídá 3 až 9 % HDP EU; vzhledem k tomu, že pevné částice a oxidy dusíku mají mimořádně nepříznivý vliv na veřejné zdraví;
- I. vzhledem k tomu, že doprava je nejméně dekarbonizovaným odvětvím a více než 94 % svých energetických potřeb stále pokrývá z energie z fosilních paliv; vzhledem k tomu, že emise skleníkových plynů z dopravy tvoří téměř čtvrtinu celkových emisí CO₂ v EU a nadále rostou;
- J. vzhledem k tomu, že rozvoj osobní a nákladní dopravy je do značné míry závislý na účinném využívání různých druhů dopravy a že by se evropská dopravní politika měla opírat o účinnou kombinovanou dopravu, v jejímž rámci by mělo být pokud možno upřednostňováno využívání energeticky nejúčinnějších a nejudržitelnějších druhů dopravy;
- K. vzhledem k tomu, že přechod na jiný druh dopravy povede k optimální rovnováze mezi různými druhy dopravy a zajistí interoperabilitu v rámci jednotlivých druhů dopravy a mezi nimi, podpoří udržitelnější dopravní a logistické řetězce a posílí bezproblémové dopravní toky napříč různými druhy a uzly;
- L. vzhledem k tomu, že podle výsledků zvláštního výzkumu Eurobarometr 406 z roku 2013 používá přibližně 50 % občanů EU svůj osobní automobil každý den, zatímco pouze 16 % využívá hromadnou dopravu a jen 12 % jezdí na kole;

⁽¹⁾ <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/air>⁽²⁾ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015/download>

Čtvrtek, 14. prosince 2017

- M. vzhledem k tomu, že topný olej používaný v námořní dopravě patří mezi nejvíce znečišťující druhy paliva, což znamená, že v tomto odvětví je velký prostor pro snížení emisí prostřednictvím podpory a používání alternativních pohonných systémů;
- N. vzhledem k tomu, že ochrana veřejného zdraví a životního prostředí by měla být sdíleným společenským zájmem a odpovědností a všechny zúčastněné strany by se na ní měly významným způsobem podílet;
- O. vzhledem k tomu, že sedmý akční plán Společenství pro životní prostředí jasně uznává význam dopravy pro dosažení vize Unie pro rok 2050, jíž je „žít kvalitně v rámci podmínek naší planety“;
- P. vzhledem k tomu, že od přijetí směrnice o biopalivech v roce 2003 byl opakovaně změněn právní rámec; vzhledem k tomu, že k přilákání investic do moderních biopaliv je nutné, aby legislativní přístup vykazoval jistý stupeň stability;
- Q. vzhledem k tomu, že s přechodem na oběhové hospodářství je spojeno i to, že se ze spotřebitelů budou čím dál více stávat uživatelé služeb, a vzhledem k tomu, že posun směrem k těmto novým podnikatelským modelům by mohl mít značný dopad na účinné využívání zdrojů v odvětví dopravy;
- R. vzhledem k tomu, že více než 100 milionů Evropanů je vystaveno hladinám hluku, které překračují prahovou hodnotu 55 decibelů (dB) stanovenou EU, a to včetně 32 milionů obyvatel, kteří jsou vystaveni „velmi hlasitým“ hladinám, tzn. přesahujícím 65 dB;
- S. vzhledem k tomu, že podle Světové zdravotnické organizace je hluk ze silniční dopravy hned po znečištění ovzduší druhým nejškodlivějším environmentálním stresorem v Evropě, a vzhledem k tomu, že každý rok v důsledku srdečních onemocnění způsobených hlukem z dopravy předčasně zemře 9 000 osob;
- T. vzhledem k tomu, že realizace pokynů Světové zdravotnické organizace ohledně expozice lidského organismu jemným částicím PM_{2,5} by zvýšilo průměrnou střední délku života občanů přibližně o 22 měsíců a vedlo by k ročním úsporám ve výši přibližně 31 miliard EUR;
1. vítá sdělení Komise nazvané „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ a souhlasí s tím, že pro širší přechod k udržitelnému nízkouhlíkovému oběhovému hospodářství je naprosto zásadní přechod k nízkoemisní mobilitě; vyzývá Komisi a příslušné orgány členských států, aby se do této strategie plně zapojily;
2. zdůrazňuje, že k tomu, aby byl zajištěn soulad s Pařížskou dohodou, je nutné, aby se hodnoty emisí skleníkových plynů nejpozději v polovině tohoto století blížily nule, a že mají-li být bez prodlení splněny přinejmenším pokyny Světové zdravotnické organizace pro veřejné zdraví, je třeba výrazně snížit emise látek z dopravy znečišťujících ovzduší;
3. konstatuje, že přechod k nízkoemisní mobilitě není prospěšný pouze pro veřejné zdraví a životní prostředí, ale přináší rovněž větší výzvy a příležitosti pro výrobce a dodavatele v automobilovém, železničním, námořním a leteckém odvětví a také pro poskytovatele inovativních služeb v oblasti energetiky, dopravy a logistiky, zejména pro malé a střední podniky; zdůrazňuje, že za účelem účinného snížení emisí skleníkových plynů v rámci odvětví dopravy je zapotřebí poskytnout na základě nákladově efektivního přístupu odpovídající podporu rozvoji nových technologií a obchodních modelů, které povzbudí navazování inovativních partnerství mezi velkými společnostmi a malými, středními a začínajícími podniky;
4. uznává, že k realizaci nezbytného přechodu k multimodálnímu přístupu je zapotřebí výrazně změnit řízení poptávky po dopravě a územní plánování; opakuje, že na dopravu by se mělo nahlížet jako na důležitou službu, a ne jako na věc, která je cílem sama o sobě; podporuje za tímto účelem realizaci transevropské dopravní sítě (TEN-T); opakuje, že přechod k udržitelnému, oběhovému a nízkouhlíkovému odvětví dopravy znamená, že musí být brán větší ohled na uživatele, pokud jde o účinné využívání zdrojů; domnívá se, že jedním z nejdůležitějších prvků, pokud jde o změnu v chování zahrnující přechod k udržitelnějším druhům dopravy, je dostupný, dobře rozvinutý a multimodální systém veřejné dopravy, který bude zahrnovat městské uzly a propojovat je s venkovskými oblastmi;

Čtvrtek, 14. prosince 2017

5. připomíná, že Parlament s ohledem na bílou knihu o dopravě z roku 2011 zdůraznil, že evropská politika udržitelné mobility musí za účelem realizace přechodu k nejméně znečišťujícím a energeticky nejúčinnějším druhům dopravy stavět nákladově efektivním způsobem na široké škále politických nástrojů; poukazuje na to, že k odpoutání mobility od nepříznivých účinků stávajícího dopravního systému, jako jsou dopravní zácpy, znečištění ovzduší, hluk, nehody a změna klimatu, je nutný posun v rovnováze mezi jednotlivými druhy dopravy; v této souvislosti uznává, že politika přechodu na jiný druh dopravy dosud nepřinesla uspokojivé výsledky;
6. vybízí Komisi, aby v prosazování globálních a harmonizovaných opatření týkajících se udržitelnější a účinnější dopravy zaujala vůdčí postavení;
7. vyzývá Komisi, aby zajistila plné provedení stávajících právních předpisů a v případě nutnosti navrhla dodatečná konkrétní opatření v odvětví dopravy s cílem dosáhnout sjednaných cílů EU v oblasti klimatu, která budou pokrývat veškeré možnosti, včetně městské mobility, a to způsobem, který neohrozí konkurenceschopnost uvedeného odvětví; vyzývá také Komisi, aby podporovala pronikání na trh u technologií, které přispívají k nízkoemisní mobilitě tím, že zvyšují účinnost vozidel při současném zachování bezpečnosti; žádá Komisi, aby v souvislosti s dodržováním Pařížské dohody předložila aktualizovanou verzi své bílé knihy o dopravě z roku 2011;
8. je přesvědčen, že při posuzování trvalé udržitelnosti je třeba vzít v úvahu celou stopu, a to od výroby přes používání až po likvidaci vozidel a také nezbytnou infrastrukturu, a zdůrazňuje proto, že realistická a skutečně udržitelná řešení může nabídnout pouze technologicky neutrální skladba zdrojů energie;
9. konstatuje, že udržitelný přechod v oblasti dopravy vyžaduje, aby se do systému zapojovalo více stran, tedy občanská společnost, spotřebitelé, sociální partneři, malé a střední podniky, inovativní začínající podniky, přední globálně působící společnosti a politici a úřední orgány na všech úrovních veřejné správy;
10. vyzývá Komisi, aby uznala narůstající význam emisí spojených s výrobou, a to zahrnutím pobídek pro vykazování emisí celého životního cyklu;
11. vyzývá Komisi, aby uznala rostoucí význam měření emisí během celého životního cyklu počínaje emisemi z dodávek energie, přes emise z výroby až po emise po ukončení životnosti materiálu, a to tím, že předloží ucelené návrhy, které výrobce nasměrují k optimálním řešením, aby se zajistilo, že emise vznikající v předvýrobní a povýrobní fázi nenaruší výhody plynoucí z lepšího využívání provozní energie vozidel;
12. vyzývá Komisi, aby co nejdříve zavedla a zlepšila normy týkající se CO₂ pro veškerou silniční dopravu, jelikož normy pro nákladově efektivní vozidla pravděpodobně představují nejúčinnější opatření na zlepšení energetické účinnosti v EU pro období do roku 2030;
13. připomíná, že energetická účinnost by měla být považována za nejlepší alternativní formu energie, a že by proto všechna opatření na zvýšení energetické účinnosti nákladově efektivním způsobem a snížení poptávky po energii měla být upřednostňována, podporována a měla by být řádně začleněna do dopravní politiky a evropského opatření v oblasti boje proti změně klimatu;

Optimalizace dopravního systému

Zvýšení účinnosti

14. vyzývá Komisi a členské státy, aby přezkoumaly propojenost mezi různými regiony EU, mimo jiné s ohledem na odlehlé, znevýhodněné a hraniční regiony Unie; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby přezkoumala přístup EU k leteckému dopravnímu spojení, prozkoumala možnost vytvoření indexu propojenosti a zohlednila přitom souhrn s jinými druhy dopravy; trvá na tom, že by se toto mělo kombinovat s investicemi do udržitelných alternativních řešení, jakož i s jejich podporou;
15. důrazně vybízí členské státy, aby uspíšily provádění iniciativy jednotného evropského nebe, neboť stávající roztříštěnost způsobuje delší dobu letu, zpoždění, spotřebu dalšího paliva a větší emise CO₂; zdůrazňuje, že provedení této iniciativy by přispělo ke snížení emisí o 10 %;

Čtvrtek, 14. prosince 2017

16. vyzývá Komisi, aby podněcovala výzkum v oblasti využití fotovoltaické energie v odvětví letectví (např. projekt Solar Impulse 2) a alternativních kapalných paliv z obnovitelných zdrojů, a zachovala tak vysokou úroveň ambicí v oblasti inovací;

Spravedlivé a účinné stanovování cen

17. domnívá se, že při zajišťování spravedlnosti a rovných podmínek pro různé druhy dopravy v Evropě jsou zásadní jasnější cenové signály ve všech druzích dopravy, které lépe odrážejí zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“; zdůrazňuje, že by mělo dojít k přehodnocení stávajících politik z tohoto úhlu pohledu;

18. domnívá se, že každý druh dopravy by měl pokrývat jak své mezní náklady na opotřebení infrastruktury („uživatel platí“), tak i vnější náklady, např. na znečištění ovzduší a zamoření hlukem („znečišťovatel platí“). Je přesvědčen, že uplatňování těchto dvou zásad – „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ – v celé EU pomůže řešit současný nesoulad poplatků mezi jednotlivými druhy dopravy;

19. zdůrazňuje, že právní předpisy v oblasti stanovování cen za dopravu by neměly vytvářet nekalou hospodářskou soutěž znevýhodňující udržitelnější druhy dopravy, jako je železniční doprava, a naléhavě žádá Komisi, aby předložila návrhy na zajištění spravedlivé hospodářské soutěže v této oblasti;

20. oceňuje úsilí Komise v rozvíjení norem pro interoperabilní elektronické systémy výběru mýta v EU a také nadcházející revizi směrnice o evropské dálniční známce, která by měla zahrnovat výběr poplatků na základě ujeté vzdálenosti a rozlišování na základě emisí CO₂ i možnost rozlišování při výběru poplatků podle aktualizovaných norem Euro; je přesvědčen, že výběr poplatků na základě ujeté vzdálenosti by měl být rozšířen na všechny osobní automobily a dodávky a zároveň umožnit určitou formu flexibility pro odlehle či řídké osídlené oblasti;

21. zdůrazňuje, že přechod na jiný druh dopravy vyžaduje podporu multimodality a veřejné dopravy a také investice do těchto oblastí;

22. žádá Komisi, aby neprodleně aktualizovala svou příručku k vnějším nákladům z dopravy a zohlednila při tom údaje o emisích v reálném provozu;

23. zdůrazňuje, že odvětví letecké dopravy představuje způsob, který je od internalizace svých vnějších nákladů nejvzdálenější, a vyzývá proto Komisi, aby se řídila Pařížskou dohodou a prozkoumala možnosti harmonizace mezinárodních opatření pro zdanění kerosinu, paliva užívaného v uvedeném odvětví, a zrušení osvobození letenek od DPH;

Logistika a digitalizace

24. uznává, že logistika může hrát klíčovou úlohu při snižování dopadu emisí uhlíku z dopravy prostřednictvím ekologicky šetrných strategií spolupráce, které se zaměřují na integraci dodavatelského řetězce, multimodální dopravu, konsolidaci dodávek a zpětnou logistiku; domnívá se, že pro tyto cíle jsou rozhodující digitální technologie;

25. domnívá se, že pro zvyšování účinnosti osobní i obchodní přepravy v silničním, železničním, námořním a leteckém odvětví mohou mít velký přínos inteligentní dopravní systémy, tzv. platooning (seskupování vozidel) i autonomní a propojená vozidla;

26. uznává, že technologie zajišťující propojení automobilů nejen zlepší bezpečnost silničního provozu, ale budou mít také významný dopad na životní prostředí, a bere na vědomí, že pro zajištění vysoké kapacity a malého zpoždění sítě 5G je nutná hustá síťová infrastruktura, aby se co nejlépe využilo příležitostí, které propojené a autonomní vozy pro zlepšení mobility v městském prostředí nabízejí; uznává, že řada společností bude muset v souladu se širším procesem digitalizace v celém evropském průmyslu opřít svou transformační strategii o mobilitu, což přinese významné příležitosti pro malé a střední podniky a začínající podniky v odvětví dopravy, a je přesvědčen, že by tento jev měl být podporován;

Čtvrtek, 14. prosince 2017

27. zdůrazňuje, že veřejná doprava má v rámci pojetí mobility jako služby obrovský potenciál, pokud jde o snížení objemu dopravy a souvisejících emisí, a vyzývá Komisi, aby podporovala digitalizaci a propojení systémů veřejné dopravy s cílem odstranit překážky mezi jednotlivými druhy dopravy a dopravními systémy a motivovat k jejich využívání; zároveň se domnívá, že přijatá opatření by měla být přizpůsobena zvláštním rysům dotčených oblastí, ať už se jedná o městské, či venkovské oblasti, neboť ve venkovských oblastech je obtížnější dosáhnout ekonomické proveditelnosti; vyzývá proto Komisi a členské státy, aby navrhly konkrétní iniciativy zaměřené na účinnější dopravu ve venkovském prostředí a v obtížně přístupných oblastech a aby přitom rovněž zohlednily závazky veřejné služby;

28. vyjadřuje svou podporu iniciativám v oblasti řízení mobility zaměřeným na účinnější a k životnímu prostředí šetrnější intermodální dopravní služby a inteligentní mobilitu, které mohou zásadním způsobem přispět k podpoře konceptů mobility jako služby a synchronizované intermodality („synchromodality“). je přesvědčen, že v zájmu dalšího zkvalitňování mobility jako služby by měla být v rámci budoucí regulace náležitá pozornost věnována přínosu inteligentních systémů řízení dopravy (ITS), rozvoji schopností informačních a komunikačních technologií (IKT), interoperabilitě systémů, sdílení služeb a integrovanému multimodálnímu prodeji jízdenek;

29. konstatuje, že městská nákladní vozidla neúměrně přispívají ke znečištění ovzduší a k hluku a mají negativní dopad na dopravní zácpy; vyzývá k lepší optimalizaci dodavatelského řetězce v městských oblastech; vyzývá Komisi, aby podpořila používání užitkových vozidel s nulovými emisemi, autobusů, popelářských vozů a vozů taxi s nulovými emisemi a nákladních jízdních kol na posledních úsecích logistiky;

30. zdůrazňuje potenciální přínos odlehčení a účinnějšího využívání stávající infrastruktury, včetně lepší distribuce dopravy a rozšíření intermodálních řešení;

31. vyzývá Komisi, aby v rámci právní úpravy digitálního jednotného trhu zdůraznila potenciál bezpečnějších, inteligentnějších a ekologičtějších prostředků dopravy na silnicích a podpořila projekty zaměřené na zařízení pro propojení mezi vozidly a mezi vozidly a silnicí jakožto součást podpory inovací v hospodářství a vytváření nových obchodních příležitostí pro evropské společnosti v oblasti IKT;

32. zdůrazňuje, že je důležité investovat do optimálního spojení s vnitrozemím, aby se snížila ekologická stopa vnitrozemské dopravy díky podpoře využívání multimodálních spojení, udržitelné železniční dopravy, vnitrozemské lodní dopravy, datových přenosů v reálném čase a aplikací IT podél koridorů transevropské dopravní sítě;

33. je přesvědčen, že podpora iniciativ pro řízení mobility v regionech a městech, institucích a v průmyslu má značný potenciál pro snížení potřeby občanů dojíždět, jak z hlediska vzdálenosti, tak i rychlosti;

34. vyzývá členské státy, aby podporovaly pilotní projekty, které podpoří větší využívání elektrických vozidel a alternativních vozidel využívajících pokročilá biopaliva;

35. zdůrazňuje, že je nutné, aby EU zaujala komplexní přístup s cílem umožnit rychlou digitalizaci dopravního odvětví, která spolu s lepším dopravním plánováním a přechodem k „mobilitě jako službě“ významně přispěje ke zvýšení účinnosti a bude mít na společnost velký efekt;

36. domnívá se, že lepší plánování dopravy a kvalitnější způsob využití digitalizace a logistiky jsou oblasti, v nichž existuje obrovský potenciál pro snižování emisí a v nichž by mohla být velmi rychle zavedena řada levných a snadných opatření s měřitelným účinkem, jako je optimalizace toků a vytížení a rovněž elektronická podpora nákladní dopravy (e-Fright); vyzývá proto Komisi, aby tato opatření určila a vypracovala jejich seznam, aby je mohla v blízké budoucnosti prosazovat; vyzývá k vytvoření jednotného legislativního rámce a norem, jež umožní uplatnění inovativních logistických a dopravních řešení v celé Evropě;

37. podporuje Komisi a dopravce v tom, aby vypracovali projekty obsahující ucelené informace o srovnání uhlíkové stopy v různých druzích dopravy za využití publikací, informací, údajů o rezervacích a prodejkách jízdenek;

Čtvrtek, 14. prosince 2017

38. zdůrazňuje, že je nezbytně nutné přizpůsobit politiku normalizace IKT vývoji trhu a politiky s cílem dosáhnout interoperability elektronické podpory nákladní dopravy (e-Freight) a inteligentních dopravních systémů;

39. zdůrazňuje význam interoperability pro snižování emisí z těžkých nákladních vozidel v městské i meziměstské dopravě;

Alternativní zdroje energie s nízkými emisemi

40. zdůrazňuje, že řešení v oblasti elektromobility založená na udržitelných zdrojích energie skýtají velký potenciál pro dekarbonizaci dopravy; domnívá se však, že optimalizaci použité technologie a rozsáhlé zavedení příslušné infrastruktury lze pravděpodobně očekávat až po roce 2030; znovu vyzývá k technologickým inovacím;

41. oceňuje úsilí o zavedení a zajištění komplexní a interoperabilní infrastruktury pro dodávky energie z obnovitelných zdrojů nebo alternativních udržitelných paliv pro vozidla s alternativním pohonem; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby svůj postup koordinovala s členskými státy s cílem zajistit, aby byla ve vnitrostátním právu plně provedena příslušná ustanovení směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a také článku 8 směrnice 2010/31/EU o energetické náročnosti budov ve znění směrnice (EU) .../... (postup 2016/0381(COD));

42. vyzývá Komisi, aby přijala ambiciózní akční plán pro uvedení elektrických vozidel na trh a vydala doporučení, jejichž cílem bude pobídnout členské státy k zavádění daňových pobídek pro vozidla s nulovými nebo nízkými emisemi; zdůrazňuje, že nezbytnými předpoklady pro rostoucí přijetí ze strany spotřebitelů jsou dostupnost a přístupnost infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva, mj. v soukromých a ve veřejných budovách, v souladu se směrnicí o energetické náročnosti budov (směrnice 2010/31/EU, EPBD) a konkurenceschopnost elektrických vozidel; zdůrazňuje, že je důležité zajistit, aby elektrina vyráběná pro elektrická vozidla pocházela z udržitelných zdrojů energie; vyzývá v této souvislosti k zahájení dlouhodobé evropské iniciativy týkající se baterií nové generace a rovněž k rozvoji nezbytné infrastruktury s cílem podpořit udržitelné výrobní normy pro nízkoemisní energie a vozidla;

43. vyzývá Komisi, aby co nejrychleji předložila své hodnocení toho, jak členské státy provádějí směrnici o čistých zdrojích energie pro dopravu (směrnice 2014/94/EU), a aby podnikla kroky vůči členským státům, které dosud nepředložily vnitrostátní strategii;

44. domnívá se, že jedním z nejúčinnějších přístupů k snížení dopadu silniční dopravy na klima by bylo uložení povinnosti dodavatelům paliv snížit emise skleníkových plynů dodávané energie za pomoci elektřiny z obnovitelných zdrojů, vodíku, udržitelných a pokrokových biopaliv, syntetických paliv nebo jiných nízkouhlíkových paliv (např. stlačený zemní plyn – CNG, zkapalnělý zemní plyn – LNG);

45. připomíná Komisi, že je za účelem přijetí hmatatelných opatření zaměřených na přechod celé společnosti na udržitelnou energii naléhavě nutné převést finanční pobídky, jež se nadále vztahují na fosilní paliva, na alternativní a udržitelné formy energie;

46. vyzývá k ambicióznějšímu přístupu k obnovitelným zdrojům v dopravě, než se navrhuje v přepracovaném znění směrnice o obnovitelných zdrojích energie, aby se dosáhlo dlouhodobé dekarbonizace odvětví dopravy;

47. naléhavě žádá, aby byly pro účely zavádění udržitelných alternativních paliv do těch druhů dopravy, které v současné době nemají žádné alternativy ke kapalným palivům, poskytnuty zvláštní pobídky; je přesvědčen, že tyto pobídky by se měly zohlednit v nové směrnici o obnovitelných zdrojích energie i v integrovaných vnitrostátních plánech v oblasti energetiky a klimatu, jak je stanoveno v navrhovaném nařízení o správě energetické unie;

Čtvrtek, 14. prosince 2017

48. připomíná, že 94 % evropské dopravy závisí na ropných produktech, a domnívá se, že využíváním udržitelných tuzemských biopaliv se snižuje závislost na dovozu fosilních paliv, a tím zvyšuje energetická bezpečnost EU;

49. vyzývá Komisi, aby předložila návrh na postupné zrušení přímých a nepřímých dotací na fosilní paliva nejpozději do roku 2020;

50. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly potenciál zkapalněného zemního plynu, který je klíčový pro přechod k udržitelné mobilitě, hospodářství a zaměstnanosti ⁽¹⁾;

51. zdůrazňuje úlohu, kterou by mohl hrát zemní plyn (např. CNG, LNG), a zejména biometan, syntetický metan a LPG, při přechodu na dekarbonizaci odvětví dopravy, obzvláště co se týče lodní dopravy, těžkých nákladních vozidel a městských autobusů;

52. bere na vědomí mezní hodnoty navržené v přepracovaném znění směrnice o obnovitelných zdrojích energie, aby bylo do roku 2030 postupně ukončeno používání biopaliv první generace a aby se dosáhlo dlouhodobé dekarbonizace odvětví dopravy; v této souvislosti vyzývá Komisi, aby rozlišovala mezi biopalivy první generace, která se vyznačují vysokou účinností z hlediska skleníkových plynů a nízkým rizikem nepřímé změny ve využívání půdy, a biopalivy, která tato kritéria nesplňují, a aby v co nejbližší době přijala opatření vedoucí k tomu, aby se vstupní suroviny, včetně palmového oleje, které jsou hlavním motivem odlesňování nebo využívání rašeliníšť, přestaly používat jako složky biopaliv; zdůrazňuje význam stabilního a předvídatelného právního prostředí, v jehož rámci se náležitě zohledňují investiční cykly na přilákání nezbytných investic do moderních biopaliv; bere na vědomí potenciální přínosy zemědělské výroby EU v oblasti ochrany klimatu, které jsou založeny na biopalivech vyznačujících se vysokou účinností z hlediska skleníkových plynů a nízkým rizikem nepřímé změny ve využívání půdy, zejména pokud jde o emise z velkoobjemového dovozu živočišných bílkovin z nečlenských zemí;

53. vybízí Komisi, aby vypracovala objektivní kritéria pro určování pokročilých biopaliv s cílem stimulovat inovace a jejich rozšíření na trhu;

54. zdůrazňuje, že je důležité dosáhnout dlouhodobé dekarbonizace odvětví dopravy, a vyzývá Komisi, aby v zájmu dalšího omezení používání fosilních paliv a emisí skleníkových plynů podporovala větší pronikání moderních biopaliv vyznačujících se vysokou účinností z hlediska skleníkových plynů, která se v rámci oběhového hospodářství řídí zásadami hierarchie způsobů nakládání s odpady a která dodržují přísná kritéria ochrany životního prostředí a sociální udržitelnosti, na trh; vítá návrh Komise, který spočívá ve zpřísnění požadavků na úsporu emisí skleníkových plynů pro biopaliva s cílem zajistit, aby i nadále přispívaly k naplňování cílů EU v oblasti klimatu; zdůrazňuje význam spolehlivého a důvěryhodného započítávání emisí a jejich pohlcování na základě bioenergie podle návrhu nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF) (COM(2016)0479);

55. zdůrazňuje, že do cílů členských států v oblasti klimatu dle návrhu nařízení o sdílení úsilí by měla být zahrnována pouze biopaliva z potravinářských plodin, jež splňují kritéria udržitelnosti (COM(2016)0482);

56. vyzývá Komisi, aby důsledně sledovala vývoj vodíkové technologie z obnovitelných zdrojů energie a zavázala se k vypracování studie proveditelnosti o významu a možnostech využití vodíku v evropském dopravním systému;

57. zdůrazňuje, že syntetická paliva (kapalná i plynná) vyrobená z přebytku energie z obnovitelných zdrojů, zejména solární a větrné energie vyrobené ve špičce, kterou by se jinak plýtvalo, by mohla přispívat ke snižování emisí skleníkových plynů stávajících vozových parků z hlediska životního cyklu a současně ke zvyšování výnosu z obnovitelných zdrojů energie;

58. vyzývá Komisi a členské státy, aby v souvislosti s oběhovým hospodářstvím, politikou v oblasti emisí a klimatu a cíli Unie v oblasti obnovitelných zdrojů energie zvýšily a plně podporovaly výrobu ekologického bioplynu zpracováváním statkového hnoje;

⁽¹⁾ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. října 2016 o strategii EU pro zkapalněný zemní plyn a skladování plynu (Přijaté texty, P8_TA(2016)0406).

Čtvrtek, 14. prosince 2017

59. vítá skutečnost, že podniky EU v současné době zauímají ve světě vedoucí postavení v oblasti technologií syntetických paliv, a považuje to za příležitost k posílení hospodářského růstu a vysoce kvalitní zaměstnanosti v EU; zdůrazňuje proto, že je důležité vytvořit rámec, jenž bude podporovat další vývoj a zavádění těchto technologií;
60. domnívá se, že podpora záruk původu by mohla vést k významnému nárůstu podílu obnovitelných energií v odvětví dopravy;
61. konstatuje, že přístup EU k udržitelné energii by měl být technologicky neutrální a cíle politik EU v oblasti udržitelnosti by se měly zaměřit na snížení emisí škodlivých pro životní prostředí a zdraví;
62. žádá Komisi, aby plně využila potenciálu Společného výzkumného střediska (JRC) k provádění výzkumu v oblasti čisté energie pro oblast dopravy;
63. vítá, že program Horizont 2020 pro výzkum, vývoj a inovace podporuje čistou dopravu a udržitelné energie, a žádá, aby tato podpora pokračovala i v příštím víceletém finančním rámci (VFR);
64. zdůrazňuje význam výzkumu a vývoje pro řešení technických problémů týkajících se nízkoemisní mobility; naléhavě žádá Komisi, aby nadále výrazně podporovala výzkumné programy, jako je Clean Sky a SESAR (výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe);

Infrastruktura a investice v dopravě

65. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby posílily evropské spolufinancování dopravních projektů, které přispívají k opatřením v oblasti klimatu a kvality ovzduší a minimalizaci vnějších nákladů, v rámci Evropského fondu pro strategické investice (EFSI) a transevropské dopravní sítě (TEN-T);
66. domnívá se, že projekty Nástroje pro propojení Evropy jsou pro evropskou strategii pro nízkoemisní mobilitu klíčové, a vyjadřuje politování nad tím, že rozpočet Nástroje byl použit k zajištění fondu EFSI; žádá proto, aby byl rozpočet Nástroje pro propojení Evropy obnoven, a opakuje, že fond EFSI II by měl být financován z jiných zdrojů; kromě toho se domnívá, že je třeba vyhnout se tomu, aby byly projekty způsobilé k financování v rámci Nástroje pro propojení Evropy financovány prostřednictvím EFSI;
67. zdůrazňuje význam úspěšného využívání EFSI nebo kombinace EFSI s ESIF; domnívá se, že členské státy by měly více investovat do svého železničního systému a usilovat o zvýšení míry čerpání prostředků z Fondu soudržnosti na projekty železnic;
68. poukazuje na to, že je důležité udržet síť infrastruktury v dobrém stavu a ve vysoké kvalitě, což usnadní provoz a zároveň umožní snížit dopravní zácpy a tím i úroveň emisí CO₂ a dalších znečišťujících látek;
69. naléhavě žádá Komisi, aby poskytla více finančních prostředků městům, aby společně předkládala nabídky na infrastrukturu nebo technologie, které by přispěly k dekarbonizaci městské dopravy a ke snížení znečištění ovzduší ze silničních vozidel; konstatuje, že by to zahrnovalo mimo jiné veřejné nabíjecí stanice pro elektrická vozidla, systémy pro sdílení automobilů a jízdních kol a rozvoj veřejné dopravy;
70. zdůrazňuje význam finančních podpůrných opatření pro modernizaci daného odvětví a ochranu životního prostředí během prací na infrastruktuře;

Čtvrtek, 14. prosince 2017

Motivování občanů a činitelů s rozhodovací pravomocí ke změně chování

71. vybízí města, aby začlenila cíle týkající se emisí skleníkových plynů a strategií na ochranu ovzduší do svých plánů mobility (např. plány udržitelné městské mobility), a vyzývá Komisi, aby upřednostnila spolufinancování EU věnované projektům městské mobility, které přispějí k dosažení těchto cílů, mimo jiné prostřednictvím podpory inovací, které města v tomto ohledu umožní;

72. domnívá se, že jedním z nejúčinnějších způsobů snižování emisí a zvýšení účinnosti dopravy je podpora veřejné hromadné dopravy; považuje za důležité posílit úlohu služeb veřejné hromadné dopravy; vyzývá rovněž Komisi a členské státy, aby podporovaly a motivovaly nákup čistších, méně znečišťujících vozidel jak ze strany veřejných orgánů, tak majitelů soukromých vozových parků;

73. zdůrazňuje příležitosti, které představují zelené veřejné zakázky pro udržitelnější dopravu, zejména pro (pří)městské autobusy;

74. vyzývá Komisi, aby podpořila síť nejpokrokovějších měst, která v územním plánování upřednostňují udržitelnou mobilitu, včetně chůze, jízdy na kole, posílení veřejné hromadné dopravy, sdílení automobilů a spolujízdy, a umožnila tak místním, regionálním i vnitrostátním orgánům, aby se podělily o úspěchy jak ve snižování emisí skleníkových plynů, tak ve strategiích na ochranu ovzduší; vyzývá Komisi, aby vybízela místní, regionální a vnitrostátní orgány, aby plně zohlednily potřeby a postupy v oblasti dopravy, bydlení a územního plánování, a lépe tak dosáhly cílů politiky v oblasti klimatu;

75. vyzývá Komisi a členské státy, aby s ohledem na to, že evropské normy pro lehká užitková vozidla neodrážejí emise ve skutečném provozu, přezkoumaly přínos zavedení označení či normy pro vozidla s mimořádně nízkými emisemi, která splňují mezní hodnoty emisí v podmínkách skutečného provozu;

76. domnívá se, že je třeba věnovat větší pozornost zvyšování integrace a přitažlivosti nemotorizovaných forem dopravy, což by zásadním způsobem snížilo atraktivitu individuální dopravy;

77. vyzývá Komisi, aby do strategií pro nízkoemisní mobilitu zahrнула dopravní potřeby občanů ve venkovských a odlehlých oblastech;

78. vybízí všechny veřejné subjekty, aby do veřejných zakázek začleňovaly kritéria udržitelnosti;

79. podporuje Komisi, členské státy a regiony, aby více investovaly do kombinování cyklistické sítě EuroVelo s železničními sítěmi TEN-T a její integrace;

80. zdůrazňuje, že návrh na revizi nařízení o obecné bezpečnosti je opožděný, a vyzývá Komisi, aby ho zveřejnila do konce roku 2017; domnívá se, že technologie pro „inteligentní přizpůsobení rychlosti“ je již dostatečně vyspělá a může zachránit mnoho životů, a měla by být proto bez dalších odkladů zavedena u všech vozidel; zdůrazňuje, že „přímý výhled“ pro nákladní automobily je velmi účinným řešením k zabránění nehodám se zranitelnými účastníky silničního provozu a že součástí návrhu by měly být související povinné normy;

Odvětvové požadavky

Motocykly, osobní automobily a dodávky

81. vyzývá Komisi, aby předložila návrh norem pro osobní automobily a dodávky do roku 2025 v souladu s postojem, který Parlament vyjádřil v postupech týkajících se dvou legislativních aktů z roku 2013 ⁽¹⁾ a který Komise potvrdila ve svých přidružených prohlášeních týkajících se cílů na rok 2025 ⁽²⁾; zdůrazňuje, že tyto průměrné normy pro vozový park by měly být vypočítány na základě nového celosvětově harmonizovaného zkušebního postupu pro lehká vozidla (WLTP) a odpovídat dlouhodobému scénáři snižování emisí stanovenému rámcem politiky EU v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 a dlouhodobým cílům Pařížské dohody;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 103, 5.4.2014, s. 15; Úř. věst. L 84, 20.3.2014, s. 38.

⁽²⁾ Viz dokumenty Rady 5584/14 a 6642/14.

Čtvrtek, 14. prosince 2017

82. vítá zavedení nového zkušební postupu WLTP; zdůrazňuje však, že s ohledem na výzkumy, z nichž vyplývá, že nový celosvětově harmonizovaný zkušební cyklus pro lehká vozidla bude stále vykazovat přibližně 20 % odchylku oproti emisím ve skutečném provozu a bude nadále umožňovat optimalizaci a manipulaci zkoušek, je třeba postup WLTP doplnit vytvořením cílené metodiky pro následné měření emisí CO₂ v reálném provozu (RDE); konstatuje, že tato metodika by se mohla zakládat na měřicích zařízeních, která se ve vozidle již nacházejí, např. na měřicích spotřeby paliva; kromě toho konstatuje, že za tímto účelem a v zájmu získávání spolehlivých údajů by měl být vyvinut standardní přístup ke shromažďování, uchovávání, používání a sdělování hodnot spotřeby paliva, který by v co největší míře využíval čidla, která se již ve vozidlech nacházejí, a zároveň by plně respektoval pravidla na ochranu soukromí; vyzývá Komisi, aby zvážila další řešení umožňující omezit emise CO₂ z odvětví dopravy a aby především více zohledňovala to, že nižší hmotnost přispívá k přímému snížení emisí CO₂ z vozidel;

83. připomíná, že k tomu, aby byly testy RDE při omezování nesrovnalostí mezi emisemi naměřenými v laboratoři a v terénu účinné, měly by být specifikace postupů testování a hodnocení stanoveny velmi opatrně a měly by pokrývat širokou škálu podmínek jízdy, včetně různé teploty, zatížení motoru, rychlosti vozidla, nadmořské výšky, typu silnice a dalších parametrů, s nimiž se lze při jízdě v Evropské unii setkat;

84. žádá o rychlé přijetí harmonizovaného, povinného a transparentního systému označování EU, který by spotřebitelům poskytl přesné, spolehlivé a srovnatelné údaje o spotřebě paliva, životním cyklu, emisích CO₂ a emisích látek znečišťujících ovzduší z osobních automobilů, které byly uvedeny na trh; požaduje přezkum směrnice o označování automobilů (směrnice 1999/94/ES), která by mohla být změněna tak, aby zahrnovala povinnost poskytovat informace o dalších emisních látkách znečišťujících ovzduší, jako jsou oxidy dusíku a pevné částice;

85. vyzývá Komisi, aby přezkoumala směrnici o čistých zdrojích energie pro dopravu (směrnice 2014/94/EU) a předložila návrh nařízení o normách CO₂ pro vozidla, která budou uváděna na trh po roce 2025, s cílem vyřadit postupně z užívání nové automobily produkující CO₂;

86. vyzývá Komisi, aby pro všechny výrobce zavedla minimální cíl podílu nízkoemisních vozidel;

87. zdůrazňuje přínos, který bude pro evropské hospodářství znamenat brzký přechod na vozidla, u nichž se při posouzení životního cyklu (LCA) zjistilo, že mají nejnižší dopad na změnu klimatu; podtrhuje, že tento přechod zajistí, aby evropští výrobci automobilů zůstali na celosvětové úrovni konkurenceschopní, stávající pracovní místa zůstala zachována a zároveň se vytvářela nová;

88. doufá, že bude přidělováno stále větší množství finančních prostředků na technologický výzkum výroby, manipulace a likvidace baterií elektromotorů, aby se zajistilo, že budou stále šetrnější k životnímu prostředí;

89. poukazuje na to, že Komise zahájila řadu řízení o neplnění povinností vůči členským státům, které porušily směrnici 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší v důsledku neustálého překračování mezních hodnot NO₂ a PM10; naléhavě vyzývá Komisi, aby uplatňovala své kontrolní pravomoci a zabránila tomu, aby byla na trh uváděna znečišťující vozidla s naftovým motorem, která se významně podílejí na uvolňování NO₂ a PM10 do atmosféry a která nejsou v souladu s pravidly EU pro schvalování typu a emise osobních a lehkých užitkových vozidel;

90. zdůrazňuje, že je třeba podporovat širokou účast malých a středních podniků na výrobě vozidel a jejich dílů, aby se zajistily rovné podmínky na dopravním trhu a podpořil se výzkum a inovace;

91. vyzývá Komisi k zajištění toho, aby předpisy o emisích CO₂ po roce 2020 zohledňovaly pokud možno veškeré technologické přístupy ke snížení emisí CO₂ v silničním provozu; konstatuje, že by tato právní úprava měla klást důraz především na možnosti, které skýtají nejnovější alternativní paliva (např. elektropaliva, syntetická paliva, přeměna elektřiny na plyn či na kapalinu);

Čtvrtek, 14. prosince 2017

Těžká nákladní vozidla

92. podotýká, že nebudou-li do roku 2030 přijata žádná další opatření, těžká nákladní vozidla budou produkovat 40 % celkových emisí CO₂ ze silniční dopravy; naléhavě proto vyzývá Komisi, aby do konce roku 2017 předložila návrh certifikace, monitorování a oznamování těžkých nákladních vozidel a do roku 2018 stanovila ambiciózní normy CO₂ pro rok 2025, které se budou zakládat na nejlepších dostupných údajích; vítá nástroj pro výpočet spotřeby energie vozidla (VECTO) pro simulaci efektivity nákladní dopravy a zdůrazňuje, že je třeba i nadále zajišťovat přístup k transparentním, reálným a aktualizovaným údajům z monitorování;

93. vyzývá Komisi, aby na základě srovnávací studie zahájila vypracovávání evropské strategie pro nízkouhlíkovou nákladní přepravu, s cílem usnadnit zavádění energeticky účinných autobusů a nákladních vozidel s nulovými emisemi na trh; zdůrazňuje, že již existují iniciativy členských států zaměřené na silniční nákladní dopravu s nulovými emisemi;

94. domnívá se, že by měl být podporován růst využívání čistých motorů pro těžká nákladní vozidla, např. elektrických motorů nebo motorů využívajících LNG, a že to vyžaduje významné a strategické investice do infrastruktury;

95. vyzývá Komisi, aby vytvořila pobídky pro tranzit vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi a umožnila jejich zavedení ze strany členských států a aby upřednostňovala jejich pohyb po celé síti TEN-T;

96. zdůrazňuje, že městské autobusy s nízkými či nulovými emisemi mohou pomoci k významnému snížení emisí znečišťujících látek v městských oblastech; žádá proto, aby byly zavedeny městské autobusy s nulovými emisemi začleněním kritérií EU pro zelené veřejné zakázky do směrnice o čistých vozidlech (směrnice 2009/33/ES), jež v současné době prochází revizí; vyzývá Komisi a členské státy, aby na podporu příslušných opatření usnadnily a podporovaly využívání dostupných fondů EU, například evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF);

97. zdůrazňuje, že je důležité vytvořit vhodné podmínky pro podporu nízkoemisní alternativní energie v dopravě, a konstatuje, že to lze usnadnit zajištěním toho, aby průmysl měl jasný a dlouhodobý rámec, o který se budou opírat investice týkající se dekarbonizace paliv a další nové technologie; vyzývá Komisi, aby zvážila uskutečnění studie proveditelnosti potenciálních nabízených řešení, z nichž by mohla vycházet nízkouhlíková strategie pro silniční nákladní dopravu;

98. podporuje plán Komise na Platformu čistých autobusů sdružující provozovatele autobusů, místní orgány, výrobce autobusů a dodavatele energie s cílem podpořit rychlé zavádění čistších vozidel a vyzývá Komisi, aby propagovala autobus jako ekologicky udržitelnou formu veřejné dopravy;

99. bere na vědomí, že v rámci stávajících technologií existuje řada nových technologií a inovací, které mohou mít významný přínos pro životní prostředí, jako jsou lepší pneumatiky, zdokonalená maziva, účinnější převodovky a hybridní motory, a že Evropa by měla stát v této souvislosti v oblasti technologií v popředí vývoje; vyzývá Komisi, aby prověřila úlohu těchto technologií při zlepšování jak účinnosti, tak vlivu na životní prostředí;

100. zdůrazňuje, jak je důležité zlepšit kvalitu ovzduší v EU a dodržovat mezní hodnoty EU pro kvalitu ovzduší i úrovně doporučené WHO; v této souvislosti vyzývá Komisi, aby přezkoumala mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla a aby nejpozději do roku 2025 předložila případně návrhy na nové technologicky neutrální mezní hodnoty emisí Euro 7, které se uplatní pro všechna lehká užitková vozidla, na něž se vztahuje toto nařízení;

101. zdůrazňuje skutečnost, že cíle v oblasti snižování emisí a kvality ovzduší vyžadují opatření, která se týkají i starších vozidel, a připomíná v tomto ohledu, že dovybavení představuje nejrychlejší a nákladově nejefektivnější způsob, jak snížit emise a množství znečišťujících látek ze zastaralejších vozů, neboť systematické zavádění pokročilých systémů následného zpracování výfukových plynů z naftových motorů umožňuje provoz starších těžkých užitkových vozidel, např. autobusů či nákladních vozů, který bude šetrnější k životnímu prostředí, bude splňovat i nejpřísnější požadavky v oblasti emisí

Čtvrtek, 14. prosince 2017

a dosáhne nejvyššího možného snížení emisí NO_x, NO₂ a pevných částic; vyzývá proto Komisi, aby vypracovala společné pokyny EU, které podnítí členské státy k tomu, aby plně využívaly možná řešení dodatečného vybavení a zároveň zajistily způsobilost pro financování, pokud jde o finanční nástroje EU zaměřené na dekarbonizaci dopravního odvětví;

Schvalování typu a dozor nad trhem

102. požaduje komplexnější a koordinovanější systém schvalování typu a dohledu nad trhem na úrovni EU, který by zahrnoval důsledný a spolehlivý dohled ze strany EU a systém kontrol, aby bylo možné řešit nedostatky a právní mezery zjištěné v souvislosti s aférou „Dieselgate“; zdůrazňuje, že je důležité urychleně přijmout návrh Komise nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi (COM(2016)0031); v této souvislosti připomíná mandát Evropského parlamentu pro jednání, který byl přijat dne 4. dubna 2017; potvrzuje, že budoucím přijetím výše uvedeného nařízení by se měly zajistit jednotné a transparentnější rovné podmínky pro všechny zúčastněné strany z odvětví vozidel, stanovit účinná pravidla na ochranu spotřebitelů a zajistit plné provádění nového rámce pro schvalování typu a dozor nad trhem;

103. vítá pokyny pro vyhodnocování pomocných emisních strategií a přítomnosti odpojovacích zařízení, které Komise přijala dne 26. ledna 2017 s cílem podpořit členské státy a příslušné orgány při detekci odpojovacích zařízení;

104. vyjadřuje politování nad přijetím vysokých faktorů shodnosti pro emise NO_x, které vytvářejí mezeru v právní úpravě umožňující produkci nadměrných emisí, a to i u automobilů po roce 2020; naléhavě vyzývá Komisi, aby v roce 2017 přezkoumala faktor shodnosti testů pro měření emisí při skutečném provozu (RDE) v případě emisí NO_x, jak je stanoveno v druhém balíčku pro RDE, a aby každoročně prováděla jeho přezkum v souladu s technologickým vývojem, aby jej bylo možné nejpозději v roce 2021 snížit na hodnotu 1;

105. vyzývá k rychlému přijetí čtvrtého balíčku pro RDE, jímž má být ukončena práce na regulačním rámci pro nový postup schvalování typu, a k urychlenému uplatňování tohoto rámce;

Železniční doprava

106. rozhodně podporuje nové výzvy Komise týkající se návrhů na řešení chybějících přeshraničních železničních spojů na regionální úrovni a vítá hledisko minimalizace či snížení dopadů na klima; žádá Komisi, aby i nadále uvedené projekty zohledňovala a aby v rámci Nástroje pro propojení Evropy i novely nařízení (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu zveřejňovala výzvy k podávání žádostí s cílem lépe zohlednit skutečnou účinnost různých typů železniční dopravy z hlediska jejich dopadu na energetickou účinnost dopravního odvětví;

107. podporuje prioritu, kterou Komise věnuje investicím do železniční infrastruktury, zejména pokud jde o chybějící spoje a přeshraniční propojení; v této souvislosti připomíná, že železniční doprava je zejména pro nákladní dopravu účinným a udržitelným systémem hromadné přepravy;

108. podporuje přechod od silniční dopravy k železniční dopravě (Shift2Rail) cestou zvýšení interoperability různých druhů dopravy;

109. dožaduje se ambiciózních návrhů týkajících se směrnice o kombinované dopravě, která by více prosazovala účinnou nákladní dopravu, a vybízela k modálnímu přechodu k železnici a k vnitrozemským vodním cestám, aby mohlo být dosaženo cílů pro přechod na jiný druh dopravy v roce 2030 a 2050, jež jsou definovány v bílé knize z roku 2011 nazvané „Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje“;

110. vyzývá členské státy, Komisi a železniční subjekty, aby přijaly veškerá nezbytná opatření pro spuštění společného podniku Shift2Rail s cílem urychlit integraci pokročilých technologií do inovativních železničních řešení, zvýšit přitažlivost železniční dopravy a posílit postavení evropského odvětví železniční dopravy;

Čtvrtek, 14. prosince 2017

111. vyzývá členské státy, aby bezodkladně provedly důsledně a účinně směrnici 2012/34/EU, prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/909 a 4. železniční balíček a aby zajistily konkurenční nastavení poplatků za přístup k tratím umožňující spravedlivou hospodářskou soutěž mezi různými druhy dopravy;

112. vyzývá Komisi, aby prozkoumala nevýhody osobní železniční dopravy (např. v souvislosti se zdaněním, poplatky za přístup k síti, přímými a nepřímými dotacemi) ve srovnání s jinými druhy dopravy a aby vytvořila rovné podmínky;

113. znovu zdůrazňuje význam interoperability a koordinace s ostatními druhy dopravy, zlepšení spolehlivosti a snížení hlukosti i plynulé multimodální dopravy;

114. zdůrazňuje, že je potřeba plné, účinné a jednotné provedení nařízení (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, což bude prospěšné jak pro nákladní dopravu, tak pro průmysl;

Letecká doprava

115. žádá Komisi, aby zlepšila účinnost letecké dopravy, mimo jiné tím, že zajistí rychlé provádění jednotného evropského nebe členskými státy, bude se aktivně podílet na práci organizace ICAO s cílem zajistit ambiciózní mezinárodní normy v oblasti emisí CO₂ a poskytne odpovídající finanční prostředky pro společný podnik výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) a společnou technologickou iniciativu „Clean Sky“;

116. připomíná, že vzdušný prostor je rovněž součástí jednotného trhu EU a že jakákoli roztržičnost způsobená jeho neúčinným využíváním či rozdílnými vnitrostátními postupy (týkajícími se např. provozních postupů, daní, poplatků atd.) vede kromě toho, že má dopad na zbytek trhu a brání konkurenceschopnosti EU, k delší době letů, zpoždění, zbytečné spotřebě paliva a vyšším úrovním emisí CO₂;

117. zdůrazňuje, že odvětví letectví by mělo přiměřeně, rovnoměrně a účinně přispívat k dosažení cílů v oblasti klimatu pro rok 2030 a cílů Pařížské dohody, a tím i k naplnění cíle udržitelného rozvoje opatření v oblasti klimatu;

118. bere na vědomí rozhodnutí 39. zasedání shromáždění ICAO o vytvoření celosvětového tržního opatření pro mezinárodní leteckou dopravu; vyzývá Komisi, aby posoudila toto rozhodnutí, včetně dobrovolných závazků a výhrad jednotlivých států, a sledovala vývoj směřující k provádění tohoto rozhodnutí na mezinárodní i vnitrostátní úrovni v 67 zemích, které mají zájem dobrovolně se do systému celosvětového tržního opatření zapojit; vyzývá Komisi, aby včas předložila posouzení vhodnosti ustanovení tohoto systému, která stanoví neutrální růst z hlediska emisí uhlíku, aby se omezil růst emisí v odvětví letecké dopravy v souladu s cíli Pařížské dohody; konstatuje, že přezkum systému ICAO je naplánován na každé tři roky, což by mělo poskytnout prostor k tomu, aby jeho oblast působnosti byla ambicióznější a zpracovanější;

119. bere na vědomí návrh Komise nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 3. února 2017, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby dále platila stávající omezení rozsahu činnosti v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021 (COM(2017)0054), a v němž se navrhuje nadále uplatňovat omezenou územní působnost systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) v letecké dopravě; vyzývá Komisi, aby provedla nové posouzení a přezkum systému EU ETS pro období po roce 2020, jakmile bude jasnější, kdy bude celosvětového tržního opatření prováděno;

120. zdůrazňuje, že je důležité podporovat využívání nejlepších a nejkratších letových tras, aby se ušetřilo palivo a snížily škodlivé emise, ve srovnání s delšími trasami zvolenými tak, aby neprocházely vzdušnými prostory spojenými s vyššími náklady;

121. zdůrazňuje, že je důležité nadále stimulovat výzkum v této oblasti s cílem zvýšit investice do technologií pro účely rozvoje udržitelného letectví, a to podporou projektování lehčích letadel, používání digitálních a satelitních technologií k podpoře účinnějšího řízení letových tras i výroby a používání alternativních paliv nové generace, zejména z toho důvodu, že v tomto odvětví neexistuje mnoho alternativ k tradičním kapalným palivům, a také vytvářením partnerství veřejného a soukromého sektoru;

Čtvrtek, 14. prosince 2017

122. vyzývá Komisi, aby hledala nové způsoby podpory rozvoje obnovitelných leteckých paliv s cílem snížit emise skleníkových plynů v letecké dopravě;

123. vyzývá členské státy a odvětví letecké dopravy, aby podporovaly rozvoj dalších opatření na podporu inteligentních iniciativ zaměřených na snižování emisí v leteckém odvětví při vzletech, přistáních i v rámci letišť;

Námořní doprava

124. konstatuje, že na úrovni Mezinárodní námořní organizace (IMO) je vyvíjeno úsilí o omezení emisí z mezinárodní námořní dopravy, a vyzývá tudíž IMO, aby neprodleně přijala jasné cíle a opatření v oblasti snižování emisí skleníkových plynů; zdůrazňuje však, že v případě, že nebude existovat srovnatelný systém fungující v rámci IMO, by měly emise CO₂ uvolněné v přístavech Unie a v průběhu cest do těchto přístavů a z nich od roku 2023 podléhat systému EU ETS; naléhavě vyzývá Komisi, aby stanovila podmínky pro podporu používání alternativních pohonných hmot, jako je zemní plyn, LPG a vodík, a prosazovala začlenění technologií pro energii z obnovitelných zdrojů (např. plachet, baterií, solárních panelů, větrných generátorů) v námořním odvětví; v této souvislosti zdůrazňuje, že ke zrychlení provádění investic do ekologických plavidel je nezbytné uvažovat o finančních nástrojích na úrovni členských států i na úrovni EU;

125. zdůrazňuje, že v zájmu zajištění účinného celosvětového snížení emisí skleníkových plynů z mezinárodní lodní dopravy, v souladu s plněním cíle Pařížské dohody o klimatu, který chce udržet oteplování „výrazně pod úrovní 2 °C“, jakož i v zájmu překonání současných překážek na trhu bránících zlepšení designu a efektivity lodí, by měl být evropský systém monitorování, oznamování a ověřování neustále upravován tak, aby bylo možné jej sjednotit s nedávno přijatým systémem shromažďování údajů Mezinárodní námořní organizace (IMO), při zachování transparentnosti, ověřování a shromažďování údajů o skutečně vykonané přepravě;

126. zdůrazňuje, že je důležité v plném rozsahu provést a uplatňovat směrnici o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (směrnice 2014/94/EU), včetně zřizování plnicích stanic LNG v koridorech TEN-T a v námořních přístavech; domnívá se, že širší využívání LNG v nákladní dopravě by mohlo přispět k nízkoemisní mobilitě s ohledem na dlouhodobé mezinárodní cíle v oblasti klimatu a energetiky;

127. považuje za nezbytné vytvořit evropský makroregion v oblasti Černého moře s cílem zajistit, aby příležitosti vyplývající z přeshraniční spolupráce v tomto regionu byly využity;

128. zdůrazňuje, že inovativní řešení financování a využívání nástrojů EU na podporu investic, které dává k dispozici Evropská investiční banka, by měla poskytovat užitečné nástroje, které by majitelům lodí pomohly nést/pokryt počáteční náklady spojené se snížením emisí skleníkových plynů;

129. vítá skutečnost, že organizace IMO nedávno zavedla celosvětovou mezní hodnotu obsahu síry ve výši 0,5 %, čímž se má podle předpokladů předejít 250 000 předčasným úmrtím na celém světě;

130. podporuje zavedení většího počtu kontrolních oblastí emisí oxidů síry a dusíku v celé Evropě;

131. připomíná, že snížení emisí černého uhlíku v námořním odvětví, zejména pak v arktické oblasti, je nezbytným předpokladem pro omezení globálního oteplování;

132. zdůrazňuje důležitou úlohu, kterou může při snižování emisí hrát kombinovaná doprava; bere na vědomí návrh Komise ohledně modernizace směrnice o kombinované dopravě (COM(2017)0648), jež by měla v oblasti přepravy nákladu podnítit přechod na železnici a vnitrozemské vodní cesty;

Čtvrtek, 14. prosince 2017

Vnitrozemské vodní cesty

133. domnívá se, že je nezbytné přijmout další opatření, která zaručí účinné odvětví vnitrozemské vodní dopravy šetrné k životnímu prostředí; připomíná významnou úlohu finančních opatření na podporu inovací v rámci odvětví za účelem zvýšení energetické účinnosti plavidel a ochrany životního prostředí během prací na infrastruktuře;

134. žádá Komisi, aby v roce 2018 předložila revizi směrnice o říčních informačních službách (RIS) ⁽¹⁾, a sice za účelem vytvoření celoevropského právního základu pro přeshraniční výměnu údajů umožňující komplexní zavádění říčních informačních služeb (RIS) a digitální integraci s jinými druhy dopravy včetně toho, jakým způsobem lze podpořit využívání RIS ke snižování emisí v oblasti vnitrozemských vodních cest;

135. zdůrazňuje, že by v Evropě měla být podporována a využívána vnitrozemská vodní doprava, a vyzývá Komisi, aby přidělila finanční prostředky na odstranění potopených plavidel vzhledem k vysokým nákladům na tyto operace a s ohledem na perspektivu regionálního rozvoje a rozšiřování vnitrozemské plavby a růstu přepravy na vnitřním trhu;

136. vybízí Komisi a členské státy, aby předložily opatření týkající se využívání větrné a sluneční energie, jakož i ekologizace motorů a pohonných hmot vnitrozemských plavidel, mimo jiné prostřednictvím sdílení osvědčených postupů neaktivnějších subjektů a podporou financování čistých vnitrozemských vodních cest ze strany stávajícího fondu pro vrakování a nástrojů EFSI/EIB;

137. zdůrazňuje, že vzhledem k aktuálním potřebám trhu je zapotřebí silné podpory na úrovni EU i na vnitrostátní a regionální úrovni, aby bylo zajištěno, že bude dostatečný počet vnitrozemských přístavů hlavní sítě TEN-T vybaven infrastrukturou pro alternativní paliva a veřejně přístupnými čerpacími a skladovacími stanicemi pro vnitrozemskou vodní dopravu rozmístěnými v přiměřených vzdálenostech;

o

o o

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

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 152).