USNESENÍ [1]

o spolupráci v oblasti infrastruktury mezi EU a zeměmi Východního partnerství: společné projekty v silniční, železniční a letecké dopravě

(2015/C 315/02)

PARLAMENTNÍ SHROMÁŽDĚNÍ EURONEST,

— s ohledem na usnesení Evropského parlamentu ze dne 23. října 2013 o evropské politice sousedství: směrem k posílení partnerství. Postoj Evropského parlamentu ke zprávám za rok 2012,

— s ohledem na usnesení Evropského parlamentu o přezkumu evropské politiky sousedství a jejím východním rozměru a na usnesení o Arménské republice, o Ázerbájdžánské republice, o Běloruské republice, o Gruzii, o Moldavské republice a o Ukrajině,

— s ohledem na společné prohlášení přijaté na vrcholné schůzce Východního partnerství (Vilnius, 28.–29. listopadu 2013) – Východní partnerství: další postup,

— s ohledem na sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě s názvem „EU a její sousední regiony: nový přístup ke spolupráci v oblasti dopravy“ (KOM(2011)0415) a plán dopravy sousedství Evropské unie, který zahrnuje odvětví letecké dopravy, námořní a vnitrozemské vodní dopravy, silniční a železniční dopravy a infrastruktury dopravních spojení,

— s ohledem na společné prohlášení ministrů dopravy členských států EU a zemí Východního partnerství a představitelů Evropské komise o budoucnosti spolupráce Východního partnerství v oblasti dopravy,

— s ohledem na závěry Rady týkající se spolupráce EU a jejích sousedních regionů v oblasti dopravy přijaté na 3116. zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku,

— s ohledem na bílou knihu Komise z roku 2011 nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“,

— s ohledem na seznam prioritních projektů infrastruktury týkajících se regionální dopravní sítě Východního partnerství, potvrzený na zasedání EU a ministrů dopravy zemí Východního partnerství, konaném 9. října 2013 v Lucemburku,

— s ohledem na podpis dohody o přidružení mezi EU a Ukrajinou, Moldavskem a Gruzií,

— s ohledem na výkonnost námořní nebo říční plavby jakožto systémů pro dopravu zboží, rozvoj kontaktů mezi lidmi a prohlubování integrace trhů,

1. zdůrazňuje, že doprava je pro růst evropské prosperity nezbytná, neboť umožňuje efektivní rozvážení zboží a volný pohyb občanů; připomíná, že EU je hlavním politickým a hospodářským partnerem zemí Východního partnerství a že posílení spolupráce v oblasti dopravy by těmto zemím mohlo významně pomoci stát se hospodářsky silnějšími a politicky stabilnějšími; poukazuje na skutečnost, že přímými příjemci užitku ze zdokonalení spolupráce v oblasti dopravy, jejímž cílem je zkrácení doby a snížení prostředků vynaložených na přepravu zboží, služeb a cestujících, jsou občané a podniky v EU a v sousedních regionech a že hlubší integrace trhu rovněž může pomoci vytvořit nové tržní příležitosti pro podniky jak v EU, tak i v sousedních regionech;

[1] Přijato dne 17. března 2015 v Jerevanu, Arménie.

2. domnívá se, že lepšího dopravního spojení lze dosáhnout zdokonalením dopravní infrastruktury a těsnější integrací trhu, čímž se zajistí bezproblémový pohyb cestujících a účinná a bezpečná přeprava zboží, a to při zohlednění specifické zeměpisné situace zemí Východního partnerství; v tomto ohledu doufá, že bude vytvořena zjevná vazba mezi dopravní politikou zemí Východního partnerství a strategií Evropa 2020;

3. zdůrazňuje, že užší integrace dopravních trhů EU a jejích východních partnerů závisí na vůli a ochotě jednotlivých zemí v tomto ohledu a její podmínkou je pokrok sousedních zemí při uplatňování norem, které jsou rovnocenné s normami EU v oblastech, jako je bezpečnost, otázky životního prostředí a sociální otázky; vyzývá EU, aby poskytla veškerou nezbytnou technickou podporu a poradenství a neuchylovala se k protekcionistickým opatřením;

4. zdůrazňuje, že mezi východní a západní částí Evropy zůstávají velké rozdíly v dopravní infrastruktuře, které je nutné řešit, a že evropský kontinent musí být více homogenní, co se dopravní infrastruktury týče;

5. připomíná, že velkým problémem je přetížení dopravy, zejména v dopravě silniční a letecké; zdůrazňuje, že je nutné vypořádat se se značnými nedostatky v evropské dopravě s cílem splnit požadavky, které občané na cestování kladou, a uspokojit potřebu ekonomiky přepravovat zboží a služby, a zároveň předvídat omezenost zdrojů a problémy týkající se životního prostředí;

6. bere na vědomí přijetí nových hlavních směrů TEN-T, které utvářejí hlavní a globální síť strategické evropské infrastruktury ve východní a západní části Evropské unie a tím utvářejí jednotný evropský dopravní prostor; vyzývá Evropskou komisi, aby zvážila možnost propojit hlavní síť TEN-T s dopravními sítěmi v zemích Východního partnerství;

7. vybízí Komisi, aby společně s vládami zemí Východního partnerství vypracovala a posléze zveřejnila společnou hodnotící studii o dopravní infrastruktuře, uzlech a spojeních společného zájmu, která by mohla vytvořit ucelený základ pro další společné projekty;

8. bere na vědomí zvýšený tlak na veřejné zdroje financování infrastruktury; zdůrazňuje, že je třeba nový přístup k financování a stanovování cen, který by se zakládal na partnerství veřejného a soukromého sektoru a který by umožňoval místním komunitám vytvořit partnerství se zúčastněnými soukromými subjekty a státními orgány a využít mezinárodní fondy k vytvoření druhů dopravy, které by byly ku prospěchu všech zúčastněných stran; vybízí členské státy EU a země Východního partnerství, aby si vyměnily své nejlepší zkušenosti a posílily spolupráci v této oblasti;

9. uznává význam dalšího zlepšování investičního prostředí v zemích Východního partnerství za účelem přilákání investic z členských států EU v oblasti silniční, železniční, námořní a letecké dopravy, které by podpořily rozvoj příslušné infrastruktury, integraci zemí Východního partnerství a členských států EU, přijetí norem EU a rozvoj kapacit v zemích Východního partnerství;

10. vyzývá Komisi a vlády zemí Východního partnerství, aby do budoucích obchodních dohod začlenily princip zjednodušení dopravy;

11. zdůrazňuje, že by reformy dopravního sektoru v zemích Východního partnerství měly zajistit sbližování s dopravními normami EU; domnívá se, že by sjednávání dohod o leteckých službách mezi EU a zeměmi Východního partnerství mělo být dokončeno s těmi zeměmi, s nimiž bylo započato, a v této souvislosti doufá, že podobná vyjednávání se zbylými zeměmi Východního partnerství započnou brzy; je přesvědčeno, že námořní bezpečnost by měla být zdokonalena prostřednictvím reformy politiky, že by mělo dojít ke zdokonalení vlajek podle Pařížského memoranda o porozumění o státní přístavní kontrole a že by partnerské státy měly být schopny předložit záznamy o zdokonalení bezpečnosti silničního provozu a o tom, že podnikají konkrétní kroky ke zlepšení interoperability železnice s EU; domnívá se, že by dopravní spojení s EU měla být zdokonalena díky lepšímu plánování sítí a práci na prioritních projektech infrastruktury, které umožní napojit partnerské země na transevropskou dopravní síť; vybízí partnerské země, aby zmodernizovaly stávající cesty a budovaly nové;

12. bere na vědomí uzavření hranic na území Východního partnerství, jakož i obtíže týkající se dopravních cest u zemí, které nemají bezprostřední přístup k mořím, a vyzývá v této souvislosti EU, aby přispěla k otevřenějším a přístupnějším způsobům komunikace prostřednictvím realizace konkrétních projektů;

13. zdůrazňuje, že jednotné evropské nebe, které je v současné době ve fázi příprav, by rovněž mělo být rozšířeno i na sousední země EU – minimálním předpokladem pro to je uznávání práva EU a principu „určení EU"; poukazuje na fakt, že cílem jednotného evropského nebe je zlepšit bezpečnost a omezit zpoždění, náklady a emise a že jsou sousední země EU v rámci odstupňovaného přístupu k vytvoření jednotného evropského nebe ochotny založit funkční bloky vzdušného prostoru spolu s členskými státy EU nebo se stát jejich členy; vyzývá země Východního partnerství, aby přispěly k řádnému fungování letecké dopravní cesty jak mezi EU a zeměmi Východního partnerství, tak na území Východního partnerství samotného;

14. připomíná, že klíčovou roli v obchodních tocích s těmi zeměmi Východního partnerství, s nimiž EU sdílí pozemní hranici, hraje silniční doprava; upozorňuje však na to, že překážkou v efektivním toku zboží mezi EU a jejími východními sousedy zůstávají složité administrativní postupy na hraničních přechodech a 40 % celkové doby přepravy je v průměru ztraceno na hranicích kvůli rozdílům v administrativních postupech; zdůrazňuje, že usnadnění postupů pro překračování hranic má klíčový význam pro podporu obchodu díky snižování doby a nákladů a že sdílení zkušeností s úspěšnými reformami v této oblasti by bylo prospěšné všem zemím Východního partnerství;

15. upozorňuje na skutečnost, že úmrtnost v důsledku zranění v silniční dopravě je ve většině zemí Východního partnerství výrazně větší, než je průměr EU, a proto je nízká úroveň bezpečnosti silničního provozu v zemích Východního partnerství pro EU otázkou bezprostředního zájmu; zdůrazňuje, že zdokonalení bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím vzdělávání, zvyšování informovanosti a prosazování bezpečnější silniční infrastruktury včetně chráněného parkování představuje ve spolupráci EU se sousedními regiony a jejich finanční podpoře prioritu; vybízí Evropskou komisi, aby prošetřila možnost rozšířit služby celounijního inteligentního dopravního systému na země Východního partnerství;

16. s potěšením konstatuje, že několik zemí Východního partnerství vyjádřilo zájem o rozšířený přístup na trh silniční dopravy s EU a domnívá se, že by EU měla uplatnit svou vnější pravomoc v této oblasti za účelem další integrace trhů s těmito zeměmi; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby pozorně sledovala partnerské země, aby se ujistila, že zavádí a uplatňují relevantní normy v oblasti bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, ochrany životního prostředí a v sociální oblasti, a aby zaručila, že se členské státy neuchýlí k protekcionistickým opatřením; domnívá se, že by hlavním cílem takovéto iniciativy mělo být postupné zrušení množstevních omezení výměnou za zavedení norem, které zaručují kvalitu služeb silniční dopravy mezi EU a zeměmi Východního partnerství, což je koncepce, která není zahrnuta ve stávajících bilaterálních režimech;

17. zdůrazňuje, že otevřené, spravedlivé, nediskriminační, transparentní a účinné systémy zpoplatnění využívání železniční infrastruktury spolu s koridory mezi EU, jejími východními sousedy, Blízkým východem a Asií jsou nezbytné pro využití celého potenciálu železniční nákladní dopravy (včetně rekonstrukce stávajících železničních tratí a výstavby tratí nových, výkonnějších); vyzývá k regionální spolupráci v této oblasti a s politováním konstatuje, že fyzické překážky pro růst obchodu a objemu nákladu rovněž zahrnují nedostatek interoperabilních železničních systémů, nedostatečnou techniku a špatný stav kolejových vozidel; upozorňuje na to, že efektivitu přepravy cestujících po železnici je možné zvýšit díky lepší spolupráci na hraničních přechodech, aniž by bylo zapotřebí značných investic do infrastruktury;

18. vybízí k podpoře vozidel s nízkými emisemi uhlíku a infrastruktury pro alternativní paliva za účelem snížení spotřeby fosilních paliv a tím i snížení vlivu dopravy na životní prostředí;

19. zdůrazňuje, že reformy, které usilují o přiblížení železniční dopravy v zemích Východního partnerství normám EU (bezpečnost, životní prostředí, sociální otázky a interoperabilita) by měly pokračovat, neboť z nich bude mít užitek jak osobní, tak nákladní doprava, a zároveň přilákají do železniční dopravy více investic; upozorňuje na to, že vysoká poptávka po modernizaci kolejových vozidel v sousedních zemích vytváří nové tržní příležitosti pro společnosti z EU; zdůrazňuje, že výše zmíněné reformy jsou zároveň předpokladem pro budoucí liberalizaci trhu;

20. vybízí EU k pomoci v dosažení souladu prostřednictvím sdílení informací týkajících se vytvoření národních programů bezpečnosti civilního letectví a sdílení osvědčených postupů pro kontrolu kvality opatření na ochranu civilního letectví; zdůrazňuje, že by mezinárodní normy pro bezpečnost letectví stanovené Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) měly být v plné míře uvedeny do praxe a poukazuje na skutečnost, že kromě mezinárodních norem by k sbližování právních předpisů v regionu mohlo přispět zlepšení znalostí a uplatnění ustanovení o ochraně letectví před protiprávními činy Evropské konference civilního letectví (ECAC) a zásad stanovených v primárním právu EU;

21. upozorňuje, že by země Východního partnerství měly v budoucnosti rovněž mít užitek z výzkumného projektu řízení letového provozu v rámci jednotného evropského nebe (SESAR), který usiluje o modernizaci infrastruktury řízení letového provozu v Evropě, a že rozsáhlejší podpora EU těm zemím Východního partnerství, které usilují o modernizaci svých systémů řízení leteckého provozu, by byla velmi vítána;

22. podporuje další sbližování právních předpisů a dosažení souladu ve všech oblastech dopravy, institucionální rozvoj státních orgánů zodpovědných za rozvoj silniční, železniční, námořní a letecké dopravy v zemích Východního partnerství a přijímání z toho plynoucích norem prostřednictvím výměny osvědčených postupů EU, technické podpory a pořádání studijních cest, workshopů a fór;

23. podporuje realizaci projektů dopravní infrastruktury podél dopravní sítě Východního partnerství prostřednictvím stávajících programů EU a nástrojů, které zlepší spojení s hlavní sítí TEN-T, a rovněž dokončení probíhajících projektů spojujících země Východního partnerství s dopravní sítí EU;

24. pokládá za nutné, aby Ukrajina, Moldavsko a Gruzie jakožto signatáři dohod o přidružení obdržely od EU odpovídající podporu rozvoje odvětví silniční, železniční, letecké a námořní dopravy;

25. zdůrazňuje, že námořní doprava a splavné vodní cesty představují základní předpoklad pro rozvoj obchodu, usnadnění pohybu cestujících a dokonalejší vzájemné propojení dopravních systémů s ohledem na geografická specifika zemí Východního partnerství;

26. pověřuje své spolupředsedy, aby předali toto usnesení předsedovi Evropského parlamentu, Radě, Komisi, místopředsedkyni Komise, vysoké představitelce Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku, Evropské službě pro vnější činnost a vládám a parlamentům členských států EU a zemí Východního partnerství.