

Úterý 11. března 2008

I

(Usnesení, doporučení a stanoviska)

USNESENÍ

EVROPSKÝ PARLAMENT

Evropská politika udržitelné dopravy

P6_TA(2008)0087

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 11. března 2008 o evropské politice udržitelné dopravy s přihlédnutím k evropské politice v oblasti energetiky a životního prostředí (2007/2147(INI))

(2009/C 66 E/01)

Evropský parlament,

- s ohledem na závěry předsednictví Evropské rady ze dne 8. a 9. března 2007, jež se týkaly „Akčního plánu Evropské rady na období 2007–2009 – energetické politiky pro Evropu“ (7224/1/07), který přijala Evropská rada,
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Sdělení o evropské přístavní politice“ (KOM(2007)0616),
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Směrem k železniční síti zaměřené na nákladní dopravu“ (KOM(2007)0608),
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Akční plán pro logistiku nákladní dopravy“ (KOM(2007)0607),
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Program nákladní dopravy EU: Zvýšení účinnosti, integrace a udržitelnosti nákladní dopravy v Evropě“ (KOM(2007)0606),
- s ohledem na zelenou knihu Komise nazvanou „Na cestě k nové kultuře městské mobility“ (KOM(2007)0551),
- s ohledem na zelenou knihu Komise o tržních nástrojích pro účely v oblasti životního prostředí a v souvisejících politikách (KOM(2007)0140),
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století – Postoj Komise k závěrečné zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21 – Příspěvek ke strategii EU pro růst a zaměstnanost“ (KOM(2007)0022),
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“ (KOM(2007)0019),
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Omezení celosvětové změny klimatu na dva stupně Celsia – Postup do roku 2020 a na další období“ (KOM(2007)0002),
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Energetická politika pro Evropu“ (KOM(2007)0001),

Úterý 11. března 2008

- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Pracovní plán pro obnovitelné zdroje energie – Obnovitelné zdroje energie v 21. století: cesta k udržitelnější budoucnosti“ (KOM(2006)0848),
 - s ohledem na sdělení Komise nazvané „Hodnotící zpráva o dosaženém pokroku v oblasti biopaliv – Zpráva o dosaženém pokroku ve využívání biopaliv a jiných obnovitelných pohonných hmot v členských státech Evropské unie“ (KOM(2006)0845),
 - s ohledem na sdělení Komise nazvané „Akční plán pro energetickou účinnost: využití možností“ (KOM(2006)0545),
 - s ohledem na sdělení Komise nazvané „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období“ (KOM (2006) 0314),
 - s ohledem na své usnesení ze dne 24. října 2007 o strategii Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel ⁽¹⁾,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 5. září 2007 o logistice nákladní dopravy v Evropě – klíči k udržitelné mobilitě ⁽²⁾,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o sdělení „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent“ ⁽³⁾,
 - s ohledem na svůj postoj při prvním čtení návrhu směrnice Rady o daních v oblasti osobních vozidel dne 5. září 2006 ⁽⁴⁾,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (směrnice o evropské silniční známce) ⁽⁵⁾,
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanoviska Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A6-0014/2008),
- A. vzhledem k tomu, že udržitelný rozvoj – průřezový cíl EU – je zaměřen na neustálé zlepšování kvality života a blahobytu naší planety pro nynější a budoucí generace,
- B. vzhledem k tomu, že přibližně jedna třetina celkové spotřeby energie v EU 25 je spojena s odvětvím dopravy, s vyloučením dopravy námořní a dálkových potrubí, a že silniční doprava, jejíž podíl činí 83 %, je druhem dopravy spotřebovávajícím největší množství energie,
- C. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy se v rámci EU 25 podílí 70 % na poptávce po ropě; že toto odvětví je z 97 % závislé na fosilních palivech a že pouze zbývající 2 % jsou zajišťována elektrickou energií (přičemž její větší část je vyrobena v jaderných elektrárnách) a 1 % zajišťují biopaliva,
- D. vzhledem k tomu, že energetická účinnost jednotlivých druhů dopravy se v průběhu posledních let značně zvýšila a že to umožnilo výrazně snížit příslušné emise CO₂ na km; nicméně vzhledem k tomu, že důsledky neustálého nárůstu poptávky v odvětví dopravy mají na uvedená zlepšení neutralizující vliv,
- E. vzhledem k tomu, že úhrnem proto objem emisí v odvětví dopravy neustále roste: jen v roce 2005 se toto odvětví v rámci 27 zemí EU podílelo 24,1 % na celkových emisích skleníkových plynů (CO₂, CH₄, N₂O) a podle odhadů Komise se poptávka po energii v daném odvětví zvýší od současné doby do roku 2030 nejméně o 30 %,

⁽¹⁾ Přijaté texty, P6_TA(2007)0469.

⁽²⁾ Přijaté texty, P6_TA(2007)0375.

⁽³⁾ Přijaté texty, P6_TA(2007)0345.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 305 E, 14.12.2006, s. 85.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

Úterý 11. března 2008

- F. vzhledem k tomu, že díky technologickým inovacím a úsilí, které vyvinul automobilový průmysl, se objem škodlivých emisí produkovaných silniční dopravou snížil; konkrétně se tak stalo díky zavedení katalyzátorů, filtrů pevných částic a dalších technologií, jež za posledních patnáct let přispěly ke snížení emisí NO_x a znečišťujících částic o 30–40 %; vzhledem k tomu, že přes uvedená zlepšení bylo cílů týkajících se snížení emisí CO₂, které vyplynuly z nezávazné dohody mezi výrobci automobilů, dosaženo pouze částečně,
- G. vzhledem k tomu, že v městské dopravě vzniká 40 % emisí CO₂ a 70 % emisí jiných znečišťujících látek produkovaných automobily a že dopravní neprůjezdnost, k níž dochází především v městských aglomeracích, zatěžuje HDP EU přibližně 1 %,
- H. vzhledem k tomu, že se 70 % prioritních transevropských dopravních projektů schválených v roce 2004 týká železniční a lodní dopravy, které jsou považovány za nejméně znečišťující druhy dopravy,
- I. vzhledem k tomu, že ve výše uvedených závěrech předsednictví Evropské rady se EU rezolutně a jednostranně zavázala snížit do roku 2020 emise skleníkových plynů přinejmenším o 20 % oproti hodnotám z roku 1990,
1. domnívá se, že mobilita byla jedním z největších výdobytků a jednou z největších výzev 20. století a že udržitelná doprava by měla nastolit spravedlivou rovnováhu mezi různými a často protichůdnými zájmy a pokusit se o sladění základního práva občanů na mobilitu, důležitosti dopravy z hlediska ekonomického a z hlediska zaměstnanosti, odpovědnosti za místní a globální životní prostředí a práva občanů na bezpečnost, kvalitu života a zdraví;
 2. zdůrazňuje, že také odvětví dopravy musí být v souladu s cíli EU spojenými se snížením spotřeby ropy a snížením emisí skleníkových plynů do roku 2020 o minimálně 20 % v porovnání s rokem 1990;
 3. zdůrazňuje význam odvětví dopravy pro zaměstnanost, růst a inovace a domnívá se, že zaručená, bezpečná a dostupná mobilita je základním předpokladem našeho životního stylu; domnívá se, že – s ohledem na prioritní požadavky na udržitelnou mobilitu z environmentálního hlediska – lze očekávat, že by občané přijali opatření, která dlouhodobě zajistí jejich mobilitu ⁽¹⁾;
 4. je toho názoru, že má-li být dosaženo cíle evropské udržitelné dopravy z hlediska energetického a environmentálního, bude zapotřebí kombinovat různé politiky, které se vzájemně podporují a vyvažují, a zapojovat do nich stále větší počet zainteresovaných stran z odvětví dopravy, veřejné správy a z řad občanů; je skutečně přesvědčen, že pouze vhodná kombinace různých opatření může zmírnit negativní důsledky jednotlivých opatření a pomoci přesvědčit občany, aby je přijali;
 5. domnívá se, že tato kombinace politik by se měla zaměřit zejména na:
 - a) technologický rozvoj (opatření ke zvýšení energetické účinnosti; nové standardy/normy pro motory a paliva; používání nových technologií a alternativních paliv);
 - b) tržní nástroje (daně/poplatky založené na environmentálním dopadu nebo zabraňující dopravní neprůjezdnosti, daňové pobídky, systém pro obchodování s povolenkami na emise (ETS) zohledňující specifické rysy různých druhů dopravy); a
 - c) doprovodná opatření, jejichž cílem je optimalizace využívání dopravních prostředků a infrastruktur a podporování změn obvyklého chování podniků a občanů;
 6. zdůrazňuje, že EU a členské státy musí soustředit své úsilí na klíčové prvky tohoto systému, zejména na:
 - a) dopravně přetížené velkoměstské a městské aglomerace, v nichž dochází k největšímu pohybu vozidel;

⁽¹⁾ Viz „Attitudes on issues related to EU Transport Policy“, Eurobarometer Flash No. 206b, EU Transport Policy. 1.

Úterý 11. března 2008

b) hlavní evropské meziměstské koridory, v nichž je soustředěn největší objem obchodních činností v rámci EU a mezinárodního obchodu; a

c) oblasti citlivé z environmentálního hlediska (region Alp, Baltského moře atd.);

7. zdůrazňuje význam podpisu protokolu o dopravě k Alpské úmluvě Radou v prosinci 2006; zdůrazňuje, že prostřednictvím ratifikace tohoto protokolu musí Komise neprodleně iniciovat konkrétní prováděcí opatření na podporu udržitelné dopravy v citlivých horských oblastech a hustě osídlených oblastech;

8. zdůrazňuje v této souvislosti, že k prosazování vozidel s nízkou spotřebou paliva a s nízkými emisemi je rovněž důležité využívat tržní nástroje, např. osvobození od daní, reformu daní z motorových vozidel na základě emisí znečišťujících látek a účinnosti spotřeby paliva, pobídky k likvidaci vozidel, které nejvíce znečišťují životní prostředí, a ke koupi nového vozidla s nízkou úrovní emisí; jde o významná opatření, která by rovněž pomohla výrobcům automobilů vynahradit si ztráty spojené se splněním ustanovení nového legislativního rámce;

9. naléhavě proto vyzývá Radu a členské státy, aby prokázaly stejné odhodlání, které projevily při příležitosti konání Evropské rady ve dnech 8. a 9. března 2007, tím, že:

a) přijmou výše zmíněný návrh směrnice o daních v oblasti osobních vozidel, aby zdanění motorových vozidel mělo vazbu na emise znečišťujících látek a na účinnost vozidel z hlediska spotřeby paliva; a

b) bez prodlení provedou takové změny ve svých daňových systémech, aby poskytly vyšší pobídky na vozidla, která méně znečišťují životní prostředí.

10. souhlasí s otázkou, kterou nastolila Komise ve výše zmíněné zelené knize o tržních nástrojích pro účely v oblasti životního prostředí a v souvisejících politikách, pokud jde o možnost využívání koordinovaných postupů a výměny zkušeností a osvědčených postupů s cílem podporovat a zároveň aktivněji monitorovat reformy výběru poplatků v oblasti dopravy a reformy ekologických fiskálních opatření na vnitrostátní úrovni; vyzývá Komisi, aby v tomto směru učinila nezbytné kroky;

11. žádá Radu a členské státy, aby zintenzivnily investice do infrastruktur a do inteligentních dopravních systémů (ITS), a to zejména se zaměřením na:

a) co nejrychlejší dokončení prioritních projektů transevropských sítí, které mají prvořadý význam pro logistiku dopravy zboží a pro politiku udržitelné evropské dopravy;

b) řešení dopravní neprůjezdnosti v městských aglomeracích a v koridorech v citlivých oblastech; a

c) zlepšení intermodality;

12. naléhavě žádá Komisi, aby nejpozději do června roku 2008 předložila všeobecně použitelný, transparentní a srozumitelný model pro hodnocení externích nákladů u všech druhů dopravy, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za používání dopravní infrastruktury; poznamenává, že podle směrnice o eurozámce musí být k tomuto modelu připojena analýza dopadů internalizace externích nákladů u všech druhů dopravy a strategie zavádění tohoto modelu pro všechny druhy dopravy; očekává, že souběžně s touto iniciativou Komise připraví legislativní návrhy, přičemž nejprve předloží návrh na revizi směrnice o eurozámce;

13. je přesvědčen, že problém dopravní neprůjezdnosti měst, jenž se podílí 40 % na emisích CO₂ a 70 % na dalších emisích znečišťujících látek, které produkují automobily, by měl být řešen – při dodržení zásady subsidiarity – ambiciózněji, a to na základě strategie zaměřené na spolupráci a koordinaci na celoevropské úrovni;

14. vyzývá Komisi a členské státy, aby analyzovaly způsoby, kterými dopravní infrastruktura a poplatky, jež s ní souvisejí, ovlivňují rozvoj měst a budoucí poptávku po dopravních službách;

Úterý 11. března 2008

15. v tomto ohledu zastává názor, že politika účinné městské mobility by měla zohledňovat skutečnost, že osobní i nákladní doprava musí z těchto důvodů vycházet z co nejvíce integrovaného přístupu, jenž by umožnil soustředit nejvhodnější řešení každého z jednotlivých problémů; je pevně přesvědčen, že městské oblasti mají dostatečný ekonomický potenciál, který umožní provádění politik zaměřených na přechod k jiným formám dopravy, tj. veřejné dopravě, chůzi a jízdě na kole, a nový přístup k městské logistice; v této souvislosti považuje za zásadní zaměřit se na technologické inovace (větší míru používání inteligentních dopravních systémů, ITS), lepší využívání stávající dopravní infrastruktury – zejména prostřednictvím opatření k řízení poptávky (zavedení poplatků – poplatky za vjezd do center měst nebo poplatky za používání silnic, tzv. *congestion charges*, popř. *road pricing*) a na inovační řešení, pokud jde o optimální integraci toků nákladní dopravy ve městech; a konečně na podporu nových alternativ pro optimalizaci používání soukromých automobilů, jako např. *spolujízda (car-sharing)*, zvýšení obsazenosti automobilů (*carpooling*) a opatření pro práci z domova;

16. upozorňuje na nutnost přijetí právně nevynutitelných opatření s cílem zajistit udržitelnější dopravu a považuje za důležité, aby se mohli občané informovaně rozhodovat ohledně dopravního prostředku a způsobu jízdy; požaduje, aby spotřebitelé byli lépe informováni a aby byly rozšířeny osvětové kampaně a kampaně propagující nové přístupy k udržitelnějším dopravním prostředkům nebo modelům dopravy;

17. je toho názoru, že železniční doprava – jakožto druh dopravy s nižší spotřebou energie a nižšími emisemi CO₂ – má významný potenciál, jenž je možno rozvíjet, a to nejen pokud jde o logistiku dopravy zboží, ale také o přepravu cestujících na krátké až střední vzdálenosti;

18. vyzývá Komisi, členské státy a odvětví železniční dopravy, aby:

- a) co nejdříve dobudovaly jednotný evropský železniční prostor čili jednotný evropský železniční trh;
- b) za tímto účelem odbouraly technické překážky a přistoupily k vytvoření jednotného evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) a k interoperabilním řešením; a
- c) zlepšily služby a jejich kvalitu v oblasti nákladní dopravy i přepravy cestujících;

19. domnívá se, že i když letecké společnosti snížily v posledních 10 letech spotřebu paliva na cestujících a kilometr o 1–2 % a značně se snížily i emise hluku dopad civilního letectví na životní prostředí v celosvětovém měřítku větší v důsledku značného nárůstu objemu dopravy; požaduje proto:

- a) začlenění letecké dopravy do systému pro obchodování s povolenkami na emise a větší rozsah využívání evropského systému nové generace pro řízení letového provozu (SESAR);
- b) diferenciaci nákladů na odlety a přistání na letištích v závislosti na emisích;
- c) vytvoření společné technologické iniciativy „Clean Sky“, jež se zaměří na snížení emisí CO₂ a NO_x a také na snížení hlučnosti;
- d) ukončení roztržitosti evropského vzdušného prostoru, a to rychlým vytvořením skutečně jednotného evropského leteckého prostoru;
- e) přijetí konkrétních opatření ke zmírnění přetíženosti letišť; a
- f) zajištění lepší integrace letišť, pokud jde o různé druhy dopravy a logistiky, což usnadní jejich přístup k železnicím;

20. konstatuje, že skutečné náklady v letecké dopravě a průhlednost cen letenek jsou důležité pro zájem cestujících a pro rovné podmínky hospodářské soutěže v odvětví dopravy, a proto podporuje Komisi, aby v této oblasti přijala další iniciativy;

21. konstatuje, že dochází k neustálému zvyšování emisí v oblasti námořní dopravy, a doporučuje zejména:

- a) snížit emise CO₂, SO₂, oxidu dusíku a další emise, které pocházejí z plavidel;
- b) zavést a prosazovat používání obnovitelných zdrojů energie, jako je např. energie sluneční a větrná;

Úterý 11. března 2008

- c) doplňovat zásoby paliv u plavidel v kotvišti z pevniny;
- d) považovat využívání systému obchodování s emisemi za možnost, kterou je zapotřebí pozorně zvážit, aniž by to negativně postihlo tento způsob dopravy, který je (společně s vnitrozemskými vodními cestami) nejméně škodlivý k životnímu prostředí, nebo zvýhodnilo jiné způsoby přepravy, jež více zatěžují životní prostředí; a
- e) dohodnout se na integrované evropské říční politice, a proto schvaluje takové iniciativy, jako je např. NAIADES (integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu), které přispějí k dalšímu zdokonalení vnitrozemské vodní dopravy a ke zlepšení úrovně ochrany životního prostředí u tohoto druhu dopravy;

22. vyzývá Komisi a členské státy, aby investovaly do modernizace přístavních zařízení, a to jak v námořních přístavech Evropské unie, tak v těch, které leží na vnitrozemských vodních cestách, aby se umožnila rychlá přeprava zboží a cestujících mezi jednotlivými dopravními systémy, čímž se v oblasti dopravy otevře prostor pro snížení spotřeby energie;

23. domnívá se, že je nutné zlepšit logistiku, faktory zatížení u dopravy zboží a intermodalitu; doporučuje proto úplné dobudování vnitřního trhu v oblasti dopravy a vyzývá Komisi, aby co nejdříve připravila svůj výše uvedený akční plán týkající se logistiky nákladní dopravy v Evropě, jenž bude klást důraz především na rozvoj koncepce „zelených koridorů“;

24. vyzývá Komisi a členské státy, aby investovaly více prostředků do výzkumu v oblasti dopravy a umožnily tak vývoj technologií, které jsou energeticky účinnější a přispívají ke snížení emisí CO₂; žádá Komisi, aby v roce 2009 v rámci přezkumu víceletého finančního rámce zásadně zvýšila celkový objem finančních prostředků, jež jsou určeny na výzkum a vývoj, pokud jde o oblast životního prostředí, energetiky a dopravy;

25. podporuje Komisi v iniciativách, které lépe propojují udržitelnou dopravu a cestovní ruch, jako je používání ekologičtějších dopravních prostředků, například kombinace používání veřejných dopravních prostředků a jízdních kol;

26. pověřuje svého předsedu, aby toto usnesení předal Radě a Komisi a vládám a parlamentům členských států.

Včasně varování při mimořádných událostech

P6_TA(2008)0088

Prohlášení Evropského parlamentu o včasném varování občanů při závažných mimořádných událostech

(2009/C 66 E/02)

Evropský parlament,

— s ohledem na článek 116 jednacího řádu,

- A. vzhledem k tomu, že je důležité mít účinné včasné varování občanů v případě bezprostředně hrozících nebo šířících se závažných mimořádných událostí s cílem snížit utrpení a ztráty na lidských životech,
- B. vzhledem k tomu, že zřízení systémů včasného varování a včasné výměny informací, které je stanoveno v několika stávajících a nových legislativních aktech,
- C. vzhledem k tomu, že v rámci systémů včasného varování jsou úřady varovány prostřednictvím regionálních sítí ochrany podle toho, o jaký druh ohrožení se jedná (přírodní, technologické, sociální), a občané jsou informováni prostřednictvím telekomunikační sítě (rozhlas, televize, sirény, mobilní telefony, atd.),