

Srijeda, 9. rujna 2015.

P8_TA(2015)0310

Provedba Bijele knjige o prometu iz 2011.**Rezolucija Europskog parlamenta od 9. rujna 2015. o provedbi Bijele knjige o prometu iz 2011.: razmatranje aktualnog stanja i put naprijed prema održivoj mobilnosti (2015/2005(INI))**

(2017/C 316/16)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Bijelu knjigu Komisije pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima” (COM(2011)0144),
- uzimajući u obzir javno saslušanje pod naslovom „Bijela knjiga o prometu: razmatranje aktualnog stanja i put naprijed prema održivoj mobilnosti” koje je održao njegov Odbor za promet i turizam 17. ožujka 2015.,
- uzimajući u obzir nacrt mišljenja Europskog gospodarskog i socijalnog odbora od 22. travnja 2015. pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor — napredak i izazovi”,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 15. prosinca 2011. o Planu za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima ⁽¹⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 6. srpnja 2010. o održivoj budućnosti za promet ⁽²⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 12. srpnja 2007. naslovljenu „Neka se Europa kreće – održiva mobilnost za naš kontinent” ⁽³⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 12. veljače 2003. o Bijeloj knjizi Komisije naslovljenoj „Europska prometna politika za 2010.: vrijeme za odluku” ⁽⁴⁾,
- uzimajući u obzir Bijelu knjigu Komisije naslovljenu „Europska prometna politika za 2010.: vrijeme za odluku” (COM(2001)0370),
- uzimajući u obzir nadolazeću konferenciju o klimatskim promjenama u prosincu 2015. u Parizu (COP21),
- uzimajući u obzir paket mjera za energetske uniju i svoju Komunikaciju pod naslovom „Okvirna strategija za otpornu energetske uniju s naprednom klimatskom politikom” (COM(2015)0080),
- uzimajući u obzir zaključke Europske komisije od 23. i 24. listopada 2014. o okviru klimatske i energetske politike do 2030.;
- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije naslovljenu „Strategija jedinstvenog digitalnog tržišta za Europu” (COM(2015)0192),
- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije naslovljenu „Zajedno prema konkurentnoj gradskoj mobilnosti s učinkovitim iskorištavanjem resursa” (COM(2013)0913),
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 27. rujna 2011. o sigurnosti u prometu na cestama u Europi od 2011. do 2020. ⁽⁵⁾,
- uzimajući u obzir članak 52. Poslovnika,

⁽¹⁾ SL C 168 E, 14.6.2013., str. 72.

⁽²⁾ SL C 351 E, 2.12.2011., str. 13.

⁽³⁾ SL C 175 E, 10.7.2008., str. 556.

⁽⁴⁾ SL C 43 E, 19.2.2004., str. 250

⁽⁵⁾ SL C 56 E, 26.2.2013., str. 54.

Srijeda, 9. rujna 2015.

- uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam (A8-0246/2015),
- A. budući da je Bijelom knjigom o prometu postavljen ambiciozan plan za transformaciju europskog prometnog sustava i stvaranje istinskog jedinstvenog europskog prometnog prostora;
- B. budući da je sektor prometa pokretačka snaga gospodarstva EU-a, da je u njemu zaposleno oko 10 milijuna ljudi i da čini oko 5 % BDP-a te bi trebao ostati na čelu u području stvaranja daljnjeg gospodarskog rasta i radnih mjesta te promicanja konkurentnosti, održivog razvoja i teritorijalne kohezije;
- C. budući da je promet sektor u kojemu Europa u svijetu prednjači, i u proizvodnim i u prometnim operacijama, i da je od ključne važnosti da se europski promet nastavi razvijati i obnavljati te da se u njega nastavi ulagati na održiv način kako bi se nastavilo njegovo tehnološko vodstvo na globalnoj razini, kako bi se i dalje izvozom nametali njegovi standardi diljem svijeta te kako bi zadržao konkurentnu poziciju u pogledu svih načina prijevoza u okviru globalnog gospodarstva kojeg više nego ikad karakterizira pojava novih utjecajnih dionika te novih poslovnih modela;
- D. budući da digitalizacija, urbanizacija, globalizacija i demografske promjene mijenjaju pretpostavke našeg društva, i da nam je potreban pomak postojećih paradigmi prometne politike koje mogu izići na kraj s izazovima budućnosti;
- E. budući da je promet temelj za slobodno kretanje ljudi, roba i usluga na kojima se temelji jedinstveno tržište te da je slobodno kretanje istovremeno i snažan pokretač integracije Unije te ključni čimbenik u provedbi europske industrije i trgovine;
- F. budući da je promet i dalje gotovo u potpunosti ovisan o fosilnim gorivima te je jedini sektor u kojem su emisije stakleničkih plinova porasle u posljednjih 25 godina pri čemu je rast emisija, da nije bilo gospodarske krize, čak mogao biti i veći;
- G. budući da postoji hitna potreba za poboljšanjem energetske učinkovitosti i održivosti prometnog sustava te smanjenjem ovisnosti o nafti i fosilnim izvorima energije na troškovno učinkovit način pri čemu se ne bi žrtvovala konkurentnost i ograničavala mobilnost, u skladu s ciljevima iz Bijele knjige;
- H. budući da napredna održiva biogoriva, posebno ona proizvedena obradom otpada i ostataka u skladu s hijerarhijom gospodarenja otpadom ⁽¹⁾ predstavljaju neiskorišten potencijal za smanjenje ovisnosti europskog prometnog sustava o nafti i za ograničavanje emisija stakleničkih plinova koje su posljedica prometnog sektora;
- I. budući da je od ključne važnosti zajamčiti uspješan razvoj transeuropske prometne mreže (TEN-T) u okviru zadanih rokova, na učinkovit način povezati prometne mreže svih regija EU-a geografskim povezivanjem perifernih regija s centrom EU-a te ukloniti nejednakosti među razinama razvijenosti infrastrukture i razinama njezina održavanja, posebno između istočnih i zapadnih regija EU-a;
- J. budući da ulaganja u prometnu infrastrukturu pozitivno utječu na gospodarski rast, otvaranje novih radnih mjesta i trgovinu te da je stoga nužno ukloniti prepreke privatnim ulaganjima u prometnu infrastrukturu;
- K. budući da prometne infrastrukture općenito zahtijevaju dugoročno ulaganje te da je razina ulaganja u zadnje vrijeme pala zbog nedostatka povjerenja između zakonodavaca, nositelja projekata i financijskoga sektora;

⁽¹⁾ Kako je to definirano u članku 4. Direktive 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenog 2008. o otpadu i stavljanju izvan snage određenih direktiva.

Srijeda, 9. rujna 2015.

- L. budući da se dugi niz godina diljem EU-a zaista nedovoljno ulagalo u infrastrukture javnog prijevoza i budući da je poboljšanje kapaciteta za pješake, starije i putnike sa smanjenom mobilnošću dio ciljeva Europske unije za koje su potrebna dodatna sredstva;
- M. budući da bi jedan od glavnih ciljeva Bijele knjige trebao biti da ljudi i njihova prava kao putnika postanu središnjim ciljem prometne politike;
- N. budući da bi inovacije i inteligentni prometni sustavi trebali igrati glavnu ulogu u razvoju modernog, učinkovitog, održivog i interoperabilnog europskog prometnog sustava dostupnog za sve;
- O. budući da multimodalne mreže i integracija različitih vrsta prometa i usluga mogu biti od koristi u poboljšanju veza i učinkovitosti putničkog i teretnog prometa, čime bi pomogle u smanjenju ugljičnih i drugih štetnih emisija;
- P. budući da stvaranje istinskog jedinstvenog europskog prometnog prostora neće biti moguće bez učinkovite provedbe zakonodavstva EU-a u državama članicama i, po potrebi, pojednostavljena postojećeg regulatornog okvira u cilju jamčenja pravne jasnoće i poboljšane provedbe;
- Q. budući da je potrebno ukloniti sve preostale prepreke, tehničke nekompatibilnosti i mukotrpane administrativne postupke koji stoje na putu ostvarivanju potpuno integriranog prometnog sustava i usprotiviti se svim novim mjerama koje uvode države članice koje stvaraju prepreke slobodnom kretanju robe i usluga;
- R. budući da daljnje otvaranje tržišta mora ići u korak s kvalitetnim radnim mjestima i odgovarajućim uvjetima rada, visokim standardom usluga i poštenim tržišnim natjecanjem u svim državama članicama;
- S. budući da je posljednje izvješće Europske komisije o „Sigurnosti na cestama u Europskoj uniji” ⁽¹⁾ pokazalo da se broj smrtnih slučajeva na cestama u Europi u 2014. smanjio za 1 %, što je znatno manje u odnosu na pad od 8 % koji je zabilježen u 2012. i ponovo u 2013.

Provedba Bijele knjige i njezina revizija u sredini razdoblja

1. pozdravlja namjeru Komisije da provede reviziju Bijele knjige u sredini razdoblja radi ocjenjivanja postignutog napretka i predlaganja daljnjih radnji u cilju postizanja njezinih ciljeva; s obzirom da je prerano u potpunosti ocijeniti utjecaj nekoliko političkih mjera poduzetih nakon usvajanja Bijele knjige, smatra da je potrebna provedba revizije kako bi se stekao pregled trenutačnog stanja provedbe 40 inicijativa i 131 točki djelovanja navedenih u njezinu Prilogu;
2. ponavlja svoju podršku ciljevima navedenima u Bijeloj knjizi i nizu od „10 ciljeva konkurentnog i učinkovitog prometnog sustava: mjerila za postizanje cilja smanjenja emisije stakleničkih plinova od 60 %”; naglašava da bi se s pomoću revizije u sredini razdoblja trebalo održati barem razinu ambicioznosti ciljeva utvrđenih 2011. te predložiti konkretne i realistične mjere i inicijative utemeljene na dokazima za povećanje, ubrzavanje i usmjeravanje napora u cilju njihova ostvarivanja; poziva Komisiju da procijeni u kolikoj je mjeri popis aktivnosti iznesen u Bijeloj knjizi dovoljan za postizanje sveobuhvatnih ciljeva te da predloži dodatne zakonodavne mjere;
3. poziva Komisiju da ažurira ciljeve o smanjenju emisija u Bijeloj knjizi u skladu s Rezolucijom Parlamenta od 5. veljače 2014. o okviru za klimatske i energetske politike ⁽²⁾ do 2030. te zaključcima Europskog vijeća od 23. i 24. listopada 2014. o okviru klimatske i energetske politike do 2030. te da predloži mjere za daljnje smanjenje emisija iz prometa kako bi se državama članicama pomoglo da ostvare sveobuhvatan „obvezujući cilj EU-a o smanjenju domaćih emisija stakleničkih plinova od barem 40 % do 2030. u usporedbi s 1990.” („uz smanjenja u sektorima ETS-a i sektorima koji nisu u okviru ETS-a od 43 % i 30 % do 2030. u usporedbi s 2005.”);

⁽¹⁾ Izvješće Europske komisije „Sigurnost na cestama u Europskoj uniji”, ožujak 2015.

⁽²⁾ Usvojeni tekstovi, P7_TA(2014)0094.

Srijeda, 9. rujna 2015.

4. ističe da bi cilj o smanjenju emisija stakleničkih plinova iz prometa do 2030. trebalo postaviti na razinu kojem će biti omogućeno postizanje dugoročnog cilja iz Bijele knjige o smanjenju emisija stakleničkih plinova iz prometa od barem 60 % do 2050.; u tom kontekstu poziva Komisiju da predloži sveobuhvatnu strategiju za dekarbonizaciju prometa;

Opća pravila: promjena načina prijevoza i komodalnost

5. naglašava da se europska održiva politika mobilnosti mora temeljiti na širokom rasponu političkih mjera za troškovno učinkovit prelazak na vrste prometa koje su najmanje štetne za okoliš te energetske najučinkovitije; ističe da balansiranje između vrsti prometa nije samo sebi svrha nego je potrebno kako bi se razdvojio pojam mobilnosti od nepovoljnih učinaka sadašnjih prometnih sustava kao što su prometne gužve, onečišćenje zraka, buka, nesreće i klimatske promjene; priznaje da politika promjene načina prijevoza do sada nije dala zadovoljavajuće rezultate; stoga ističe da se svi načini prijevoza moraju optimizirati i postati prihvatljiviji za okoliš te sigurni i energetske učinkoviti kako bi se postigla viša razina mobilnosti i zaštite okoliša;

6. smatra da razvoj putničkog i teretnog prometa u velikoj mjeri ovisi o učinkovitom korištenju različitim vrstama prometa te da bi europska prometna politika stoga trebala biti utemeljena na djelotvornoj komodalnosti, kojom bi se, gdje je to moguće, trebala davati prednost vrstama prometa koje su energetske najučinkovitije i održive; vjeruje da će to dovesti do optimalne preraspodjele ravnoteže među različitim vrstama prometa te da će se tako omogućiti interoperabilnost unutar vrsti prometa i među njima, promicati održiviji promet i logistički lanci te unaprijediti besprijekoran protok prometa na svim čvorištima neovisno o vrsti prometa;

Moderna infrastruktura i pametno financiranje

7. poziva Komisiju da podnese prijedlog za omogućavanje internalizacije vanjskih troškova svih vrsti teretnog i putničkog prometa primjenom zajedničke, usklađene i transparentne metodologije EU-a i uzimajući u obzir posebnost svake vrste prometa, uključujući dosljednu analizu vanjskih čimbenika koji su već internalizirani kako bi se izbjeglo dvostruko oporezivanje; poziva na konkretne mjere kojima će se jamčiti šira primjena načela „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća”, uključujući smjernice i najbolje prakse, te ravnopravni uvjeti među vrstama prometa, kojima bi se po potrebi ukinule porezne subvencije štetne za okoliš, te istodobno održati konkurentnost svih regija EU-a;

8. poziva Komisiju da predloži opći okvir za nacionalne naplate cestarina putničkim vozilima i lakim gospodarskim vozilima kojim se ne bi smjelo diskriminirati vozače iz trećih zemalja te kojim bi se prednost dala naplaćivanju na temelju udaljenosti; poziva države članice da izdvoje prihode od naplate pristojbi za korištenje infrastrukturom u svrhu izgradnje i održavanja sigurne prometne infrastrukture te ublažavanja ekoloških problema povezanih s prometom;

9. naglašava da dovršenje transeuropske prometne mreže ostaje jedan od glavnih preduvjeta održivijeg, učinkovitijeg i nesmetanijeg multimodalnog prometnog sustava te uravnoteženije raspodjele tereta i putnika među vrstama prometa; naglašava da izbor projekata koji su prihvatljivi za financiranje sredstvima EU-a mora biti usredotočen na devet ključnih mrežnih koridora, dovršenje veza koje nedostaju, posebno prekograničnih dijelova, uklanjanje uskih grla, nadogradnju postojeće infrastrukture, inovativna prometna rješenja, interoperabilnost te razvoj multimodalnih terminala i urbanih čvorova; njime se također treba staviti naglasak na europsku dodanu vrijednost, razvoj infrastrukture za povezivanje perifernih, otočnih, planinskih i najudaljenijih regija te na potporu projektima za povezivanje transeuropske prometne mreže s infrastrukturom mreža susjednih zemalja i zemalja kandidatkinja;

10. smatra da se ulaganjima sredstava EU-a moraju odraziti stvarne potrebe za dovršenjem ključne mreže TEN-T do 2030. te da se Instrumentom za povezivanje Europe (CEF) i drugim sredstvima financiranja treba stimulirati ulaganja u prometnu infrastrukturu vodeći se kriterijima iz smjernica o TEN-T-u i CEF-om, uz davanje prednosti prijevoznim sredstvima i načinima prometovanja kao što su željeznice, unutarnji plovni putovi i pomorski promet na kraćim relacijama; naglašava da bi se u sufinanciranim projektima trebala odražavati potreba za infrastrukturom koja doprinosi Uniji u smislu konkurentnosti, gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije i kojom se utjecaj na okoliš svodi na minimum, koja je otporna na mogući utjecaj klimatskih promjena i kojom se jamči za zdravlje i sigurnost korisnika;

Srijeda, 9. rujna 2015.

11. zahtijeva drastično povećanje financijskih raspoloživih sredstava Instrumenta za povezivanje Europe i više europskih stručnjaka za pripremu, provođenje i financiranje transnacionalnih prometnih planova i infrastrukturnih financiranja;

12. naglašava da se kvaliteta cestovne infrastrukture, koja ima izravan učinak na sigurnost na cestama, znatno razlikuje diljem EU-a, i da se više od 90 % prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama u cestovnom prometu u državama članicama dogodi na ruralnim i gradskim cestama; naglašava da se učinkovito financiranje ovakve vrste infrastrukture mora dalje promicati različitim politikama i instrumentima EU-a, posebno u zemljama obuhvaćenima kohezijskom politikom; također naglašava potrebu za pravilnim održavanjem postojeće infrastrukture, posebno sekundarne cestovne mreže;

13. naglašava da bi Europski fond za strateška ulaganja (EFSU) koji je Komisija predložila kao dio Junckerova investicijskog plana za Europu trebao dati prednost održivom prometu te projektima od ključne važnosti koji sa sobom donose visoku društvenu i ekonomsku vrijednost te vrijednost za okoliš, te biti usmjeren na projekte kojima se promiče stvaranje visokokvalitetnih radnih mjesta, dugoročni rast, konkurentnost, inovacije te teritorijalna kohezija, uključujući održive urbanističke projekte i željezničke projekte u skladu sa zakonodavstvom i ciljevima prometne politike EU-a (smjernice TEN-T-a i CEF); u tom pogledu, novi načini financiranja, poput javno-privatnog partnerstva i koncesija zaslužuju veću pažnju i primjenu; ističe da postupak odabira projekata za financiranje EFSU-om treba biti transparentan i da u njega trebaju biti uključeni relevantni dionici iz javnog i privatnog sektora;

14. smatra da se EFSU treba prvenstveno financirati nedodijeljenim sredstvima iz proračuna EU-a te u krajnjem slučaju nužde neiskorištenim sredstvima programa pod naslovom 1A Višegodišnjeg financijskog okvira (VFO) za razdoblje 2014. – 2020.; naglašava da se financiranje jamstvenog fonda treba revidirati u okviru revizije VFO-a u sredini razdoblja za 2016. te na temelju analize uspješnosti i provedbenih stopa različitih programa te da se trebaju utvrditi alternativne mogućnosti financiranja kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri smanjila preraspodjela sredstava iz naslova 1A za razdoblje 2016. – 2020.; naglašava da Europski parlament i Vijeće također trebaju istražiti načine za kompenziranje, u najvećoj mogućoj mjeri, preraspodjele sredstava iz programa EU-a, dogovorene u okviru postupka donošenja godišnjeg proračuna, kao izvora financiranja EFSU-a u godinama koje prethode reviziji VFO-a sredinom razdoblja;

15. ponovno potvrđuje svoju podršku inovativnim financijskim instrumentima koji omogućuju optimizaciju javnih rashoda olakšavajući poticanje privatnih fondova, ali podsjeća da brojni projekti u području prometa ne donose dovoljno prihoda kako bi se omogućilo korištenje isključivo ove vrste instrumenta te je zato potrebna pomoć u obliku subvencija;

16. naglašava da je brzo uvođenje i primjena inteligentnih prometnih sustava potrebno kako bi se omogućilo učinkovitije, održivije i sigurnije korištenje vozilima i postojećom infrastrukturom te osiguralo dodatne kapacitete, a da se pritom izbjegne ulaganje vremena, sredstava i uporabe zemljišta potrebnih za izgradnju nove infrastrukture; ističe važnost učinkovite uporabe frekvencija i interoperabilnosti između inteligentnih prometnih sustava u cilju omogućavanja nesmetanog protoka prometa na svim čvorištima neovisno o vrsti prometa; poziva na pravodobnu provedbu faza pokretanja i iskorištavanja Programa satelitske navigacije EU-a te učinkovit razvoj prometnih aplikacija u okviru sustava Galileo i EGNOS;

Održivi promet i gradska mobilnost

17. naglašava da bi poboljšanje energetske učinkovitosti trebalo biti jedan od glavnih prioriteta europske prometne politike; navodi da je hitno potrebno poboljšati učinkovitost gospodarenja resursima cijelog prometnog sustava, s ciljem učinkovitijeg korištenja postojećih kapaciteta, poboljšanja stope korištenja vozila i osiguravanja toga da se javno financiranje na nacionalnim i razinama EU-a dodjeljuje mjerama s najvećim učinkom;

18. naglašava važnost promicanja električne mobilnosti i električnih sustava javnog prijevoza u kombinaciji s uvođenjem obnovljivih izvora energije u sektoru električne energije uz davanje prioriteta elektrifikaciji željezničke mreže i promicanja prijevoza tramvajima, električnim autobusima (uključujući trolejbuse), električnim automobilima, električnim vozilima na dva, tri ili četiri kotača, e-biciklima i malim električnim plovilima; ističe potencijal modernih zračnih tramvaja (visećih žičara) kao jeftinog sredstva prijevoza koje se može lako izgraditi u cilju proširenja kapaciteta sustava javnog gradskog prijevoza;

Srijeda, 9. rujna 2015.

19. ističe da je važno promicati uvođenje alternativnih goriva i sustava pogona, posebno onih u slučaju kojih je Europa u velikoj tehnološkoj prednosti, kako bi se smanjila ovisnost prometa o fosilnim gorivima, poboljšala kvaliteta zraka te smanjile emisije stakleničkih plinova; žali što su te tehnologije još uvijek nedovoljno u upotrebi, posebice u javnom prometu;

20. primjećuje da uporaba javnog prijevoza u gradskim područjima nije jasno navedena među deset ciljeva Bijele knjige; vjeruje da bi trebalo postaviti novi cilj udvostručenja uporabe javnog prijevoza u gradskim područjima do 2030.; u tom pogledu ističe kako bi se trebale donijeti mjere za jamčenje dostupnosti adekvatnih objekata i infrastrukture za pojednostavljenje mobilnosti korisnika javnog prijevoza od vrata do vrata, uključujući starije osobe, osobe s invaliditetom te bicikliste koji se koriste javnim prijevozom za dio svog puta; ističe da postizanje tog cilja zahtijeva odgovarajuća ulaganja, posebno u osiguravanje stalnog održavanja i širenja infrastrukture javnog prijevoza; stoga potiče države članice da zajamče odgovarajuće, dugoročne i pouzdane mogućnosti financiranja za projekte infrastrukture javnog prijevoza u gradovima;

21. poziva Komisiju da pruži pomoć lokalnim, regionalnim i nacionalnim vlastima te dionicima u istraživanju postojećih i novih mogućnosti financiranja javnog prijevoza sredstvima EU-a i razvoju inovativnih shema za javno-privatna partnerstva; ukazuje na pouke koje se mogu izvući iz posebnog izvješća Revizorskog suda (br. 1/2014) pod naslovom „Djelotvornost projekata javnog gradskog prijevoza koje podupire EU” u kojemu je dana procjena provedbe i učinkovitosti projekata javnog gradskog prijevoza koji su sufinancirani sredstvima iz strukturnih fondova EU-a te mjere u kojoj oni odgovaraju potrebama korisnika te ostvaruju svoje ciljeve u pogledu uporabe;

22. ističe važnost održivih planova za gradsku mobilnost (Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs)) kao sredstva kojim se gradovima pomaže u što učinkovitijem korištenju prometnom infrastrukturom i uslugama te u većoj integraciji različitih vrsta mobilnosti u gradsko područje na održiv način, čime se doprinosi smanjenju onečišćenja zraka te smanjenju buke, emisija CO₂, prometnih gužvi i nesreća na cestama; poziva Komisiju na daljnju potporu razvoja i promicanja održivih planova za gradsku mobilnost; ističe da bi se europski strukturni i investicijski fondovi trebali sustavnije koristiti za gradove koji su razvili integrirani lokalni prometni plan, poput održivog plana za gradsku mobilnost, te da bi se trebao utvrditi odgovarajući plan djelovanja u skladu s kriterijima iz mjerodavnog zakonodavstva;

23. poziva Komisiju na suradnju s javnim prijevoznicima i vlastima u cilju pružanja informacija o putovanju korisnicima preko različitih medija, uključujući informacije kojima se u obzir uzimaju potrebe osoba s invaliditetom, te da zauzme veću ulogu u utvrđivanju najboljih praksi i uvjeta na razini EU-a za poboljšanje sustava javnog gradskog prijevoza; također poziva Komisiju i države članice da zajamče poštovanje obveze u skladu s kojom bi se u okviru sustava gradskog prijevoza povezivala gradska središta i periferna područja;

24. naglašava da je gradskim područjima potrebna određena razina fleksibilnosti kako bi uz puno poštovanje načela supsidijarnosti mogla ispuniti zakonske obveze u skladu sa zakonodavstvom EU-a i osigurati prilagođenost rješenja mobilnosti svojim posebnim okolnostima;

25. naglašava da je ponašanje korisnika prijevoza ključno za razvoj održivijeg prometnog sustava; poziva na inicijative kojima bi se motiviralo korisnike, posebno mlade osobe, na korištenje sigurnijim i održivijim načinima prijevoza i kojima bi se omogućila uporaba takvih načina prometovanja (hodaње, bicikliranje, uključujući dijeljenje i iznajmljivanje bicikala, javni prijevoz, dijeljenje automobila, zajednički istodobni prijevoz automobilom), s čijim bi se korištenjem trebalo započeti unutar sigurne infrastrukture, te poziva na to da informacije o planiranju putovanja i informaciju u stvarnom vremenu budu dostupne kako bi se olakšala intermodalna uporaba različitih načina prijevoza preko inteligentnih prometnih sustava; poziva Komisiju da utvrdi primjere najboljih praksi kombiniranja više vrsta prijevoza koji imaju potencijal za provedbu u drugim velikim gradskim područjima;

26. naglašava da su potrebni bolji prometni podaci u državama članicama pojedinačno i u EU-u o ponašanju korisnika, posebno u pogledu hodaња, bicikliranja i uzoraka putovanja razvrstanih prema spolu, kojima bi se lokalne vlasti koristile pri utvrđivanju svojih politika o gradskoj mobilnosti;

Srijeda, 9. rujna 2015.

27. naglašava važnost poduzimanja mjera za regionalne planove radi uređivanja i proširenja biciklističkih mreža u velikim europskim regijama kako bi se poboljšala odgovornost građana prema pitanjima okoliša, kako bi korištenje bicikala postalo ravnopravno, kako bi se smanjila buka, gužva i gradsko zagađenje;

28. ističe važnost analize pozitivnih učinaka koje na društvo imaju novi oblici mobilnosti, koje podupire model ekonomije dijeljenja, uključujući dijeljenje prijevoza; smatra da je razmjena najboljih praksi među državama članicama važna za provođenje regulatorne prilagodbe kako bi se uzelo u obzir postojeće inovacijske platforme mobilnosti od vrata do vrata;

29. poziva Komisiju da nadzire stanje u različitim državama članicama u vezi s djelovanjem umreženih prijevoznih poduzeća koja spajaju vozače i putnike (Uber je u tom smislu najpoznatiji primjer) te da provede ocjenu pravnih, društvenih i gospodarskih posljedica i posljedica za okoliš koje proizlaze iz poslovanja takvih poduzeća, po potrebi uz izradu relevantnih mjera i preporuka za razvoj inovativnih novih usluga u Europi, uzimajući u obzir postojeće usluge taksija;

30. traži da Komisija od država članica zahtijeva da osiguraju uvjete za pošteno tržišno natjecanje između zajedničkih prijevoznih poduzeća i tradicionalnih taksi i međugradskih prijevoznih poduzeća, u vezi s udovoljavanjem poreznom zakonodavstvu, sigurnosnim zahtjevima, obvezama javnih usluga i uvjetima zapošljavanja;

31. ističe da motorna vozila na dva kotača (motocikli, skuteri i mopedi) i, u sve većoj mjeri, električna vozila na dva i tri kotača igraju važnu ulogu u vezi s održivom mobilnosti, posebno u gradskim područjima u kojima pridonose rješavanju problema prometnih gužvi i parkiranja te predstavljaju rješenje za logistiku malih razmjera; inzistira stoga na tome da bi se specifičan dizajn i sve veće pogodnosti tih vozila trebali na primjeren način uzeti u obzir i odražavati u zakonodavstvu i smjernicama EU-a o prometu;

32. poziva na veću optimizaciju opskrbnog lanca u gradskim područjima; gradska teretna vozila nerazmjerno doprinose onečišćenju zraka i onečišćenju bukom i negativno utječu na prometne gužve; gradska logistika bi trebala poticati optimizaciju prometa i troškovno učinkovito uvođenje novih vrsta aktivnosti, tehnologija i poslovnih modela; boljim odabirom vrsta prometa i vozila može se zajamčiti da je prometno rješenje optimalno usklađeno s posebnim zahtjevima pošiljke i određenog grada;

33. naglašava važnost logističkih skladišta na rubovima gradskih područja koja na usklađen način omogućavaju prijevoz robe na odredište, koristeći se vrstama prometa koje su najviše energetski učinkovite;

Čovjek u središtu prometne politike

34. u pogledu sigurnosti na cestama poziva na sljedeće:

- brzo usvajanje cilja o smanjenju broja ozbiljno ozlijeđenih osoba za 40 % do 2020. uz potpuno razvijenu strategiju EU-a, poziva države članice da bez odgode podnesu sve relevantne statističke podatke kako bi Komisija mogla odrediti taj cilj i izraditi strategiju,
- jačanje inicijativa kojima je cilj smanjenje broja žrtava i povreda na cestama, s posebnim naglaskom na glavne uzroke, uključujući vožnju pod utjecajem alkohola i droga, prekoračenje brzine i nevezivanje sigurnosnim pojasom,
- postupak za postizanje cilja sigurnosti cestovnog prometa do 2020. smanjenja smrtnih slučajeva ispod 15 000 pomoću uvođenja i provođenja troškovno učinkovitih mjera sigurnosti na cestama na razini EU-a i na nacionalnim razinama,
- inicijative za smanjenje nesreća kod nezaštićenih sudionika u prometu, posebno vozača vozila na dva kotača, pješaka u gradskim okruženjima i starijih vozača,
- donošenje mjera za sigurnost na cestama u okviru nadolazećeg cestovnog paketa i reviziju sredinom razdoblja programa Komisije o sigurnosti na cestama za razdoblje 2011. – 2020.,

Srijeda, 9. rujna 2015.

- reviziju Direktive (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima koji se odnose na sigurnost na cestama, te na napore u cilju proširenja njezine primjene na susjedne zemlje EU-a,
- proširenje četiriju glavnih mjera Direktive 2008/96/EZ u okviru njezine revizije na ostale dijelove cestovne mreže, uključujući sve dijelove autocesta te ceste u ruralnim i urbanim područjima,
- mjere kojima treba dati prioritet, prema prijedlozima akcijskog plana, i koje su utvrđene Direktivom o inteligentnim prometnim sustavima (2010/40/EU), u pogledu nezaštićenih sudionika u prometu,
- reviziju Direktive o osposobljavanju i kvalifikacijama profesionalnih vozača s ciljem pojašnjavanja njezinih odredbi te promicanje i razvoj programa obuke nakon izdavanja vozačkih dozvola za sve korisnike vozila,
- prijedlog revizije Uredbe o općoj sigurnosti ((EZ) br. 661/2009) i Uredbe o zaštiti pješaka ((EZ) br. 78/2009) do 2016., kako bi se uspostavila obvezna pravila za teška teretna vozila u pogledu konstrukcije i sigurnosti kabine, izravne vidljivosti, učinkovitosti u slučaju prometnih nesreća i zaštite pješaka, posebno nezaštićenih sudionika u prometu,
- veću primjenu sigurnosnih sustava za pomoć vozaču pri vožnji u novim putničkim vozilima i komercijalnim vozilima kao što je automatizirano kočenje u slučaju opasnosti, radar za održavanje razmaka, radar za ostajanje u traci, pokazatelj istrošenosti guma, inteligentni sustav za reguliranje brzine i usluga ePoziv, zajedno s kooperativnim inteligentnim prometnim sustavima,
- reviziju treće Direktive o vozačkim dozvolama u cilju uvođenja:
 - obveznog treninga vožnje koji pokazuje nove funkcije vozila (sustavi za pomoć vozaču pri vožnji),
 - druge faze kod polaganja vozačkog ispita,
 - cjeloživotne obuke o sigurnosti na cestama,
 - provjere tjelesne sposobnosti vozača za vožnju i
 - medicinsko-psihološke provjere za prekršitelje prometnih pravila, npr. zbog konzumacije alkohola, droge ili agresivnog ponašanja,
 - usklađenu maksimalnu granicu koncentracije alkohola u krvi diljem EU-a, koja za vozače početnike u prve dvije godine vožnje i za profesionalne vozače predviđa graničnu vrijednost od 0,0 ‰.

35. naglašava da, iako su postignuta znatna poboljšanja u pogledu sigurnosti na cestama, i dalje postoje razlike među državama članicama te su potrebne daljnje mjere kako bi se postigao dugoročan cilj od nultog broja žrtava u prometu; napominje da sigurnost na cestama ide ruku pod ruku s odgovarajućim primjerenim ponašanjem svih sudionika u prometu te da bi odgoj u obiteljima i školama trebao igrati veću ulogu u postizanju tog cilja;

36. ističe potrebu dopunjavanja uspostavljenog zakonodavnog okvira koji se odnosi na prava putnika mjerama kojima se cilja na uklanjanje svih mogućih rupa u zakonu i kojima se obuhvaćaju putnici na multimodalnim putovanjima i jamči pošteno intermodalno tržišno natjecanje, uzimajući u obzir specifične razlike među načinima prijevoza, pravnu odgovornost za zasebne segmente putovanja te interaktivnu isprepletenost različitih vrsta prijevoza; ponovno poziva na izradu Povelje o pravima putnika kojom bi se utvrdila temeljna prava putnika primjenjiva na sve vrste prijevoza, uzimajući u obzir posebnosti svakog načina prijevoza te uključujući poseban dio o multimodalnim putovanjima, u cilju poboljšanja

Srijeda, 9. rujna 2015.

vidljivosti pravila EU-a i jamčenja bolje provedbe; poziva na inicijative kojima će se promicati i putnicima na raspolaganje stavljati informacije o multimodalnim putovanjima te nuditi usluge planiranja istih, kao i usluge kupovine karata; također traži mjere za poboljšanje kvalitete prometa i olakšavanje neometanog pristupa za starije osobe, putnike smanjene mobilnosti i putnike s invaliditetom te traži da se veća pozornost posveti posebnim potrebama putnika, poput onih biciklista koji vlakom prevoze svoje bicikle;

37. poziva, u vezi s temeljnim pravom svih ljudi na individualnu mobilnost, posebno osoba s invaliditetom i starijih osoba, na veća ulaganja u istraživanje i razvoj odgovarajućih sustava za pomoć vozaču pri vožnji;

38. napominje da bi se poboljšanjem dostupnosti besplatnih ili jeftinih širokopojsnih, mobilnih i bežičnih mreža te drugih digitalnih usluga u javnom prijevozu i na stanicama poboljšala mobilnost građana;

39. poziva na izradu plana EU-a za uspostavu okvira za neometani europski multimodalni sustav putničkog prometa; tim bi se planom trebali utvrditi ključni multimodalni putnički koridori u postojećoj transeuropskoj prometnoj mreži, spojiti javna i privatna sredstva, uskladiti postojeće inicijative i koncentrirati podrška pružena dodjelom sredstava iz fondova EU-a;

40. poziva Komisiju i zemlje članice na to da se osvrnu na kvalitetu rada u svim vrstama prometa, posebno u pogledu osposobljavanja, certificiranja, uvjeta rada i razvoja karijere imajući u vidu stvaranje kvalitetnih radnih mjesta, razvitak potrebnih vještina i jačanje konkurentnosti i mobilnosti prijevoznika u EU-u; ističe važnost rješavanja pitanja fluktuacije radne snage i radne snage u prometnom sektoru koja stari te hitnu potrebu za tim da se rad u ovom sektoru učini privlačnim za nove generacije;

41. ističe da je od ključne važnosti zajamčiti jednako i pravedno postupanje, dobre odnose i uvjete rada te sigurno radno okruženje za zaposlene u sektoru prometa; stoga poziva Komisiju da iznese konkretne i hitne mjere/inicijative kako bi se u obzir uzeli socijalni aspekti u okviru raznih vrsta prometa u cilju promicanja visokokvalitetnih radnih mjesta i uvjeta rada za zaposlene u sektoru prometa te zajamčilo pošteno i neometano tržišno natjecanje među prijevoznicima; potiče Komisiju da pomno prati primjenu i provedbu socijalnog zakonodavstva EU-a u okviru svih vrsta prometa u državama članicama;

42. ističe da su također potrebne mjere kojima bi se potaknulo sudjelovanje žena na tržištu rada u sektoru prometa, uklonile postojeće prepreke te zajamčilo jednako postupanje prema muškarcima i ženama osvrtnjem na postojeći jaz u pogledu njihovih plaća i mogućnosti napredovanja;

43. potiče Komisiju da zajamči da prijedlozi o otvaranju usluga na svim tržištima prometa idu ruku pod ruku s pravilnom provedbom socijalnog zakonodavstva EU-a i po potrebi mjerama potpore kako bi se izbjegle nejednakosti među socijalnim uvjetima u različitim državama članicama; ističe da otvaranje prometnih tržišta ne bi trebalo dovesti do socijalnog dampinga, usluga lošije kvalitete, manje javnih usluga, nepotrebnih administrativnih opterećenja, nepoštenih poslovnih praksi ili ometanja poštenog tržišnog natjecanja; njime bi se također trebala okončati fragmentacija unutarnjeg tržišta i spriječiti stvaranje monopola ili utrke do dna u pogledu socijalne zaštite zaposlenih u prometu;

Konkurentan, učinkovit, siguran, integriran i interoperabilan prometni sustav

44. ističe da je digitalizacija ključna za poboljšanje učinkovitosti i produktivnosti prometnog sektora; naglašava da je potrebno bolje iskoristiti prilike koje pružaju digitalne tehnologije te promicati nove prometne usluge, kao i nove poslovne i distribucijske modele, u cilju poticanja rasta, konkurentnosti i otvaranja radnih mjesta; također ističe potrebu pružanja regulatornog okvira koji omogućava pilot projekte kojima je cilj uvođenje inteligentnog automatiziranog prometa u Europi; u tom pogledu prima na znanje ključnu ulogu malih i srednjih poduzeća i novoosnovanih poduzeća u promicanju inovacija u sektoru prometa;

Srijeda, 9. rujna 2015.

45. poziva Komisiju da integrirani pristup (interoperabilnost, međusobnu povezanost i intermodalnost), uključujući sustave IKT-a, postavi kao središnju temu revizije Bijele knjige; nadalje, podsjeća Komisiju da kombinira napretke u tehnologiji s promjenama u ponašanju kako bi postigla ambicioznu promjenu načina prijevoza, kao i izbjegavanje prometa s pomoću zelene logistike, odgovarajućih alata za upravljanje mobilnošću i primjene digitalizacije;

46. ističe da europska politika održive mobilnosti mora težiti sinergijama svih načina prijevoza, koridora i mreža te se usredotočiti na potrebe ključnih čvorišta, urbanih područja, točaka međusobne povezanosti te prekrajnih platformi i luka; mobilnost bi trebala biti predviđena kao sustav, umjesto kao skup različitih vrsta prometa;

47. poziva na standardizaciju intermodalnih utovarnih jedinica, uzimajući u obzir utovarne jedinice koje se upotrebljavaju u globalnom prometu i dimenzije vozila za prijevoz te na ujednačene odredbe o sigurnosti utovara radi optimiranja multimodalnog prometa i povećanja sigurnosti;

48. inzistira na tome da se smanje birokratske prepreke za sve oblike prijevoza; poziva na veće pojednostavljenje i harmonizaciju dokumenata i administrativnih i carinskih procedura, koje bi trebale biti praktične, učinkovite i prihvatljive za sve strane duž logističkog lanca; poziva Komisiju da podnese prijedlog o uspostavljanju elektroničkog okvira za multimodalni prijevoz robe (e-Freight) u cilju postizanja neometanih informacijskih tokova bez uporabe papira duž čitavog lanca prijevozne logistike; uzimajući u obzir postojeće i dobro funkcionirajuće alate i sinergije, saznanja na svjetskoj razini te najbolje prakse;

49. poziva na uvođenje novog cilja, popraćenog potrebnim mjerama, u okviru kojega bi se do 2030. 50 % trenutnog prijevoza opasnih tvari unutar EU-a zamijenilo održivim načinom prijevoza kao što su željeznica i unutarnji plovni putovi, uz potpuno poštovanje Direktive 2008/68/EZ o kopnenom prijevozu opasnih tvari;

50. poziva Komisiju na to da pojednostavi pravila intermodalnog prijevoza opasnih tvari kako bi se zajamčila interoperabilnost među različitim vrstama prijevoza;

51. potiče Komisiju i države članice da istraže potencijal i podupru uvođenje prijevoza tereta u podzemnim cijevima te cikličnu logistiku kao obećavajuće koncepte održivog prometnog sustava;

52. naglašava ključnu ulogu koju sektor prometa ima u razvoju turizma, posebice udaljenijih regija Unije kojima je trenutačno vrlo teško pristupiti;

53. ističe da europska čvorišta povezuju Europu s ostatkom svijeta i da Europa mora održavati svoju izravnu povezanost sa svim dijelovima svijeta osiguravanjem izravnih letova europskih prijevoznika iz njihovih čvorišta do prekomorskih odredišta te očuvanjem radnih mjesta i rasta u europskom zrakoplovnom sektoru; naglašava da letovi unutar EU-a ne osiguravaju samo mobilnost unutarnjeg tržišta, nego imaju i ključnu ulogu kao priključni letovi u održavanju povezanosti europskih čvorišta; politikom EU-a mora se osigurati učinkovita i konkurentna mreža priključnih letova u cilju jačanja europskih čvorišta smanjenjem troškova na globalno konkurentnu razinu i jamčenjem poštenog tržišnog natjecanja s prijevoznicima iz trećih zemalja; države članice EU-a trebaju dosljednu i zajedničku politiku kako ne bi izgubile još više izravnih veza između Europe, Azije i Afrike s čvorištima u Perzijskom zaljevu i Turskoj; stoga traži od Komisije da provede te ciljeve u cijelom zakonodavstvu EU-a o zrakoplovstvu i da ih primijeni u pregovorima s trećim zemljama;

54. poziva na unaprijedenu politiku istraživanja i tehnologije u cilju promicanja inovacija u sektoru prometa; smatra da bi se ta politika, koju treba popratiti odgovarajućim financiranjem, trebala izraditi u suradnji sa svim relevantnim dionicima, uključujući građane i predstavnike korisnika, kako bi se uvidjele potrebe sektora i, u skladu s time, poboljšala dodjela financijskih sredstava EU-a raspoloživih posebno u okviru programa Obzor 2020.; smatra da bi se prednost trebala dati projektima s jasnom europskom dodanom vrijednosti kojima je cilj dekarbonizacija prometa i promicanje energetsko učinkovitih načina prometovanja (uključujući hodanje i bicikliranje), povećanje učinkovitosti i transparentnosti lanca opskrbe, unapređenje prometne dostupnosti, sigurnosti i zaštite, poboljšanje upravljanja prometom te smanjenje

Srijeda, 9. rujna 2015.

administrativnih opterećenja; smatra da se posebna pozornost također treba posvetiti disruptivnim tehnologijama u području prometa, na primjer automatiziranim vozilima ili vozilima s upravljanjem na daljinu kao što su bespilotne letjelice i vozila bez vozača;

55. poziva na jednaku količinu ulaganja napora u području obrazovanja u cilju poticanja otvaranja novih studija i postupaka osposobljavanja, osobito na stručnim i višim razinama, koji će biti usmjereni na nove vještine i zanimanja koja će se pojaviti kao posljedica inteligentne mobilnosti;

56. ističe važnost podrške okvirnim programima EU-a za istraživanje, razvoj i inovacije u cilju postizanja čistih goriva i visokog stupnja tehnološkog napretka, primjerice u odnosu na rafinirana biogoriva;

57. zahtijeva, u okviru programa REFIT i tijekom naknadnih procjena europskog zakonodavstva, opću reviziju uvjeta o europskoj vozačkoj dozvoli i sigurnosti te uvjeta za izvještavanje o prometu s ciljem značajnog smanjenja administrativnog opterećenja;

58. uviđa važnost neometane radijske frekvencije, posebno u pogledu provedbe vremena vožnje i odmora za radnike u cestovnom prometu te pokretanja inteligentnih prometnih sustava; poziva Komisiju da, tamo gdje je to potrebno, stvori regulatorni okvir;

Globalna dimenzija prometa

59. ističe da je stvaranje europskog prometnog prostora važan prioritet koji velikim dijelom ovisi o međunarodnom prihvaćanju u okviru sporazuma sklopljenih na globalnoj razini s našim trgovinskim partnerima za sve vrste prometa, posebno u vezi sa zračnim i pomorskim prometom te da bi EU trebao ispunjavati sve formativniju ulogu u relevantnim međunarodnim tijelima;

60. smatra da EU u okviru konferencije o klimatskim promjenama u Parizu (COP21) 2015. mora zadržati svoju vodeću ulogu u globalnim naporima za smanjenje emisija uzrokovanih prometom promicanjem dekarbonizacije prometa na globalnoj razini te razvoja održivih načina prijevoza, na taj način doprinoseći postizanju međunarodno dogovorenog cilja o zadržavanju razine globalnog zatopljenja ispod 2 °C;

61. poziva na integriraniji pristup među državama članicama u pogledu mogućnosti primijene načela uzajamnosti u trgovinskim odnosima s trećim zemljama te na to da se unutar politike financiranja prometa EU-a ispita je li primjereno dodatno financiranje iz trećih zemalja;

62. naglašava da bi se iskorištavanjem međunarodnih resursa (nafta, litija, plemenitih kovina, biogoriva) za razvoj našeg prometnog sustava trebalo poštovati zakonite interese stanovništva koje živi u područjima iz kojih se ti resursi prodaju i uvoze;

Integracija svih vrsta prijevoza u okviru vizije učinkovitijeg, održivijeg, konkurentnijeg, dostupnijeg i korisnicima i građanima prilagođenijeg prometnog sustava

63. u pogledu zračnog prometa poziva na:

— osvrtanje na glavne izazove europskog zračnog sektora u pogledu konkurentnosti koji su posljedica slabljenja izravne povezanosti između Europe i ostatka svijeta, ograničenog kapaciteta zračnih luka u kontekstu budućeg povećanja zračnog prometa te sve šireg spektra usluga zračnog prometa koje pružaju prijevozna poduzeća izvan EU-a,

— reviziju Uredbe (EZ) br. 868/2004 u cilju zaštite poštenog tržišnog natjecanja u području vanjskog zrakoplovstva EU-a i jačanja konkurentne tržišne pozicije zrakoplovne industrije EU-a, jamčenjem uzajamnosti i uklanjanjem nepoštenih praksi, uključujući subvencije kojima se remeti tržište,

Srijeda, 9. rujna 2015.

- dijalog o zrakoplovstvu sa zaljevnim državama i Turskom radi povećanja financijske transparentnosti i zaštite poštenog tržišnog natjecanja; uključivanje „klauzula o poštenom tržišnom natjecanju” u sporazume o zračnom prometu, detaljne odredbe o subvencijama, nepoštenim praksama i nepoštenom tržišnom natjecanju te učinkovita sredstva djelovanja u slučaju neusklađenosti s tim odredbama,
- ubrzanje, po potrebi, procesa sklapanja novih sporazuma o zrakoplovstvu s važnim trgovinskim partnerima EU-a kao što su susjedne zemlje, zemlje BRIC-a i ASEAN-a te Meksiko, uključujući odredbe za bolji pristup tržištu usluga zračnog teretnog prometa,
- reviziju regulatorne i fiskalne politike EU-a i država članica kako bi se ojačala konkurentnost europske zrakoplovne industrije i osiguralo pošteno tržišno natjecanje sa zračnim prijevoznicima iz trećih zemalja; stoga poziva Komisiju da revidira i ukloni sve ulilateralne odredbe EU-a kojima se ometa tržišno natjecanje te da potakne države članice da postupaju u skladu s tim u pogledu sličnih nacionalnih odredbi,
- dovršavanje unutarnjeg tržišta za zrakoplovstvo uklanjanjem prepreka koje su države članice postavile za prijevoznike iz EU-a koji žele iz države članice u kojoj su registrirani letjeti u treću zemlju preko neke druge države članice,
- koherentan i učinkovit razvoj mreže zračnih luka EU-a koji u prvom redu mora obuhvaćati glavne zračne luke („čvorišta”), a onda i dobro povezanu, održivu i potpomognutu mrežu lokalnih, pokrajinskih i regionalnih zračnih luka koje su nužne za rast i razvoj dotičnih područja, a posebno udaljenih područja i najudaljenijih regija, koje su često dostupne jedino zračnim prometom; izradu zakonodavnog okvira za razvoj i maksimalno povećanje neiskorištenog potencijala regionalnih zračnih luka i nove infrastrukture u zasićenim zračnim lukama,
- prioritarno odobravanje projekata koje financira EU, a koji su dio ključnih mrežnih koridora TEN-T-a,
- temeljitu pripremu i brzo donošenje sveobuhvatnog zrakoplovnog paketa, uključujući novi regulatorni okvir o civilnim bespilotnim letjelicama kojim se jamče temeljna prava te prava u pogledu sigurnosti i zaštite te istovremeno potiče gospodarski potencijal koji civilne bespilotne letjelice imaju za europska poduzeća, a posebno za mala i srednja poduzeća i novoosnovana poduzeća; reviziju Uredbe o Europskoj agenciji za sigurnost zračnog prometa (EASA) radi razjašnjenja njezine uloge u odnosu na nacionalna tijela za zračni promet te jačanja njezinih sposobnosti nadziranja zračne sigurnosti u svim državama članicama, uključujući njihove najudaljenije regije, te promicanja standarda i pravila EU-a na svjetskoj razini,
- sve potrebne korake od strane država članica u pogledu ubrzanja provedbe jedinstvenog europskog neba donošenjem paketa SES2+, potpunom provedbom i djelovanjem funkcionalnih blokova zračnog prostora (FAB-ova) te pokretanjem budućeg sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR) kako bi se defragmentirao zračni prostor EU-a u cilju smanjenja kašnjenja letova, poboljšanja sigurnosti i ublažavanja nepovoljnog utjecaja zračnog prometa na okoliš,
- brzo donošenje stajališta Vijeća o reviziji Uredbe (EZ) br. 261/2004, Uredbe (EZ) br. 2027/97 o pravima putnika u zračnom prometu i Uredbe (EEZ) br. 95/93 o dodjeljivanju slotova,
- unapređenje pregovora unutar Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) o razvoju mehanizma utemeljenog na globalnom tržištu kojim se rješavaju međunarodne emisije uzrokovane zračnim prometom,
- uvođenje međunarodnih kriterija održivosti za obnovljiva goriva koja se koriste u zrakoplovstvu,

Srijeda, 9. rujna 2015.

- potporu aeronautičkom istraživanju i razvoju s pomoću programa Obzor 2020. i „Clean Sky” u cilju razvitka novih i čišćih tehnologija koje će dovesti do manje bučnih zrakoplova s učinkovitijom potrošnjom goriva, kako bi se razvijale i jačale nove vrste zrakoplova kao što su bespilotne letjelice te ostvario rast i otvorila nova radna mjesta u europskoj zrakoplovnoj industriji,
- provedbu temeljite revizije strategija i politika o sigurnosti i zaštiti zrakoplovstva u EU-u od strane Komisije i država članica s ciljem postupnog prijelaza na pristup koji se temelji na riziku, a koji ide u korist putnicima,
- poboljšanje učinkovitosti zrakoplovstva diljem EU-a u pogledu sigurnosti u području proizvodnje zrakoplova, izobrazbe i licenciranja zrakoplovnog osoblja, letačkih operacija, upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi,
- procjenu mogućih mjera sigurnosti potrebnih kako bi se izbjegle zrakoplovne nesreće kao ona prijevoznika Germanwings na letu 9525 u Alpama u ožujku 2015.,
- prijedlog Komisije koji bi uključivao mjere za povećanje sigurnosnih i socijalnih pravila, prvenstveno onih koja se odnose na vrijeme leta i vrijeme odmora, kako bi se spriječila iscrpljenost i poboljšala kvaliteta zraka u kabini,
- razradu koordiniranog niza pravila kojima se uređuje djelovanje škola letenja i popisivanje sati leta za pilote koji su aktivni u EU-u, u cilju jamčenja učinkovitije kontrole i procjene uvjeta zapošljavanja u zračnoj industriji,
- to da države članice podijele svoje opće podatke o zrakoplovstvu s Eurostatom, posebno one koji se odnose na broj zrakoplova, pilota i sati leta, s ciljem poboljšanja primjenjivih propisa, osobito u pogledu sigurnosti zračnog prometa,
- konstruktivan socijalni dijalog među dionicima u zrakoplovstvu kako bi se raspravljalo o novim izazovima koji potječu iz uvođenja novih tehnologija koje će iziskivati da se radna mjesta u zrakoplovnom sektoru prilagode na odgovarajući način,
- uvođenje mjera protiv povećanja socijalno problematičnih poslovnih praksi kao što je „zastava pogodnosti” te ostalih netipičnih praksi zapošljavanja i eksternalizacije posla; reviziju Uredbe (EZ) br. 1008/2008 kako bi se zajamčila pravilna provedba i primjena nacionalnog socijalnog zakonodavstva i kolektivnih ugovora za zračne prijevoznike s operativnim bazama na teritoriju EU-a; revidiranu definiciju „glavnog mjesta poslovanja” prijevoznog poduzeća kako bi se zračnim prijevoznicima nametnula obveza da dokažu znatnu zrakoplovnu aktivnost u određenoj zemlji; to da se preporuke EASA-e kojima se zahtijeva da barem 50 posto tehničara koji rade na održavanju bude izravno zaposleno odnose i na sve kategorije osoblja koje radi na tlu te na pilote i kabinsku posadu;

64. u pogledu cestovnog prometa poziva na:

- učinkovite nacionalne političke okvire u cilju razvijanja tržišta u pogledu upotrebe električnih vozila i alternativnih goriva (električne energije, vodika, prirodnog plina (komprimiranog prirodnog plina i ukapljenog prirodnog plina), ukapljenog naftnog plina, sintetičkih i parafinskih goriva, održivih biogoriva, posebno onih dobivenih obradom otpada i ostataka, uključujući etanol proizveden iz melase) te brzog uvođenja potrebne infrastrukture za opskrbu/punjenje; razmjenu najboljih praksi između postojećih projekata u različitim državama članicama u pogledu tržišta alternativnih goriva i distribucije u gradovima, akcijski plan EU-a za provedbu strategije iznesene u Komunikaciji Komisije pod naslovom „Čista energija u prometu: europska strategija za alternativna goriva” kako bi se postigla što šira moguća upotreba alternativnih goriva u prometu te promicala održiva električna mobilnost u Uniji,
- ukupno povećanje broja sigurnih parkirnih mjesta za teška teretna vozila u transeuropskoj prometnoj mreži za 40 % do 2020. u usporedbi s brojkama iz 2010. kao i poboljšanje njihove kvalitete i higijenskih standarda,

Srijeda, 9. rujna 2015.

- inicijative za jamčenje interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine,
- procjenu Komisije o različitim programima naplate cestarina za automobile te procjenu njihove kompatibilnosti s Ugovorima EU-a, a posebno s načelom nediskriminacije na temelju boravišta,
- prioritarno odobravanje infrastrukturnih projekata koje financira EU, a kojima se dovršava cestovna mreža koja je dio ključnih mrežnih koridora TEN-T-a,
- plan EU-a za biciklizam koji će biti uključen u program rada Komisije za 2016.,
- zakonodavni prijedlog kojim bi se odredila obvezna ograničenja prosječnih emisija CO₂ iz novih putničkih vozila i kombija za razdoblje nakon 2020., čime bi se zadržala jasna i dugoročna putanja smanjenja emisija,
- pravovremeni dovršetak izrade simulacijskog alata koji provodi precizna, pouzdana i troškovno učinkovita mjerenja potrošnje goriva i emisija CO₂ za teška teretna vozila (kamioni, gradski i međugradski autobusi) uz, po potrebi, izradu zakonodavnog prijedloga kojim bi se odredila obvezna ograničenja prosječnih emisija CO₂ iz novo registriranih teških teretnih vozila kao što je već slučaj s onima koja vrijede za automobile i kombije; dodatne mjere za poticanje tržišnoga uzleta najučinkovitijih vozila i promicanje najboljih praksi za smanjenje potrošnje goriva,
- mjere za povećanje učinkovitosti goriva i smanjenje emisija CO₂ iz teških teretnih vozila, uključujući daljnju obuku za ekološku vožnju, poboljšanu prometnu logistiku i inteligentnu infrastrukturu te veću uporabu alternativnih goriva,
- izmijenjeni ciklus ispitivanja, sa strožim zahtjevima za ispitivanje sukladnosti, za mjerenje emisija CO₂ i štetnih emisija iz vozila, kojim bi se zamijenio „Novi europski vozni ciklus” trenutno u upotrebi, a čime bi se zajamčilo da se emisije i potrošnja goriva u vozilima mjere uporabom postupka ispitivanja kojim se odražavaju stvarni uvjeti vožnje,
- to da Komisija bez nepotrebnog odgađanja počne raditi na reviziji Direktive (EU) 2015/719 o najvećoj dopuštenoj masi i dimenzijama tako da bi se najkasnije do 2020. Europskom parlamentu i Vijeću moglo podnijeti izvješće kojim se uzimaju u obzir specifične karakteristike određenih tržišnih segmenata kao što su specijalizirana vozila za prijevoz vozila koja se koriste u sektoru logistike gotovih vozila,
- donošenje socijalnog zakonika za mobilne radnike u cestovnom prijevozu kojim se rješava i problem prikrivenog samozapošljavanja kako bi se u većoj mjeri uzele u obzir posebnosti radnika u međunarodnom cestovnom prijevozu i zajamčilo pošteno tržišno natjecanje,
- bolju provedbu, procjenu i, po potrebi, objašnjenje ili reviziju zajedničkih pravila za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (Uredba (EZ) br. 1072/2009),
- mjere kojima će se osigurati usklađenost nacionalnih propisa sa zakonima EU-a u području prekograničnog prijevoza,
- razmatranje uspostave europske agencije za cestovni promet kako bi se zajamčila pravilna provedba zakonodavstva EU-a i promicala standardizacija u svim državama članicama,
- mjere za povećanje pravne jasnoće i bolju provedbu pravila o uvjetima rada, socijalnim pravima, plaći i socijalnoj odgovornosti kako bi se zajamčili visoki standardi u pogledu cestovnog prijevoza tereta u cijelom EU-u; poziva Komisiju na poduzimanje mjera protiv nezakonitih praksi koje vode do nepoštenog tržišnoga natjecanja i potiču na socijalni damping; sektor cestovnog prijevoza tereta trebao bi se smatrati posebnim sektorom s obzirom na veliku mobilnost njegovih radnika i potrebu za tim da vozači jednotjedna razdoblja odmora provode u mjestu boravišta,

Srijeda, 9. rujna 2015.

- prilagodbu primjene načela unutarnjeg tržišta kojima bi se učinkovitije razdijelilo slobodu pružanja usluga od slobode nastana, u cilju jamčenja da djelatnosti nekog poduzeća u državi članici u kojoj to poduzeće nema poslovni nastan budu strogo privremenog karaktera;

65. u pogledu željezničkog prometa poziva na:

- dovršenje jedinstvenog europskog željezničkog prostora brzim donošenjem četvrtog željezničkog paketa, čime bi se zajamčilo uravnoteženo otvaranje domaćeg tržišta željezničkog putničkog prometa, neovisnost upravitelja infrastrukturom, konkurentni javni natječaji za ugovore o javnim uslugama, najveća razina sigurnosti i interoperabilnosti željeznica te dovoljni ljudski i financijski resursi kako bi se mogla zajamčiti potpuna operabilnost Europske agencije za željeznice te kako bi ona mogla ispuniti svoju zadaću mjesta na kojem se izdaju odobrenja za vozila i potvrde o sigurnosti prema načelu „sve na jednom mjestu”; četvrtim željezničkim paketom trebala bi se osigurati visoka razina kvalitete i učinkovitosti željezničkih usluga, očuvati gospodarska ravnoteža obveza u pogledu javnih usluga te promicati visoki standardi uvjeta rada i teritorijalne kohezije; njegovo donošenje trebalo bi biti popraćeno brzim prenošenjem i provedbom u državama članicama,
- to da Komisija donese željezničku strategiju kojom bi se predložile nove mjere za postizanje ciljeva o promjeni načina prijevoza do 2030. i 2050. iznesenih u nizu od „10 ciljeva konkurentnog i učinkovitog prometnog sustava” Bijele knjige,
- solidno, dostatno, transparentno i predvidivo dugoročno financiranje, s pojednostavljenim pravilima i postupcima za pristup financijskim sredstvima EU-a, u cilju poboljšanja kvalitete i kapaciteta nacionalne i prekogranične željezničke infrastrukture, čime bi se prednost dala održavanju i nadogradnji postojeće infrastrukture, a prijevoznicima željezničkog tereta i putnika omogućilo pružanje pouzdanih, sigurnih i održivih usluga,
- detaljnu analizu razloga zbog kojih europsko željezničko područje karakterizira velik broj željezničkih veza koje nedostaju duž granica država članica; poziva Komisiju da donese mjere i inicijative za hitnu revitalizaciju lokalnih, regionalnih te nacionalnih prekograničnih veza koje su tijekom Drugog svjetskog rata i u poslijeratnom razdoblju ukinute ili obustavljene, unatoč njihovom gospodarskom interesu ili javnoj koristi, kao i hitnu izgradnju onih koje su bile u planu, ali nisu dovršene, kako bi se uklonila postojeća uska grla i veze koje nedostaju u prekograničnim regijama; revitalizaciju i održavanje sekundarnih željezničkih linija koje se umrežavaju u ključne nacionalne mreže i europske koridore; inicijative radi pronalaska novih funkcija za mreže koje više nisu u upotrebi, poput onih prijevoza tereta ili pružanja novih usluga za turiste,
- prioritarno odobravanje infrastrukturnih projekata koje financira EU, a kojima se dovršava željeznička mreža koja je dio ključnih mrežnih koridora TEN-T-a te projekata koji su odobreni u Instrumentu za povezivanje Europe (CEF),
- širenje uloge Komisije kako bi se postiglo učinkovito i brzo dovršenje željezničkih koridora TEN-T-a koje je bilo u planu, ali koje su države članice odgodile, unatoč njihovoj koristi u socijalnom i gospodarskom pogledu,
- studiju u svrhu utvrđivanja činjenica povezanih sa socijalnim, gospodarskim i ekološkim prednostima daljnjeg pružanja potpore za nacionalne i međunarodne noćne željezničke usluge i po potrebi revitalizaciju tih usluga te međugradskih prekograničnih usluga, na primjer u kontekstu obveza u pogledu javnih usluga i postupaka javnih natječaja,
- to da države članice, Komisija i dionici iz željezničkog sektora poduzmu sve potrebne korake za provedbu zajedničkog poduzeća Shift2Rail kako bi se ubrzala integracija kojom bi napredne tehnologije postale čimbenik u inovativnim rješenjima za željezničke proizvode, kako bi se željeznički promet kao sektor učinio privlačnijim te kako bi se ojačao položaj europske željezničke industrije,

Srijeda, 9. rujna 2015.

- korake usmjerene na stvaranje europske željezničke mreže koja će biti zaista interoperabilna, smanjenje trajnih tehničkih prepreka, promicanje tehničkih rješenja kako bi se omogućilo vlakovima da koriste tračnice različitih širina kolosijeka te kako bi se zajamčilo da različita ograničenja u pogledu visine u EU-u ne predstavljaju dodatnu prepreku,
- prioritetno uvođenje Europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) u okviru svih devet ključnih mrežnih koridora TEN-T-a, uključujući odgovarajuću opremu koja se nalazi u lokomotivama,
- brzu provedbu Uredbe (EU) br. 913/2010 o uspostavi međunarodnih željezničkih koridora za konkurentni teretni prijevoz te razvoj ili poboljšanje točaka „sve na jednom mjestu” za koordinaciju tih koridora,
- smanjenje buke u teretnom željezničkom prijevozu naknadnom prilagodbom teretnih vagona i poboljšanjem željezničke infrastrukture ciljanim javnim financiranjem; to da Komisija dostavi prijedlog o zabrani prekomjerno bučnih teretnih vagona u cijelom EU-u do 2020.,
- razvoj i provedbu integriranog sustava prodaje nacionalnih i međunarodnih željezničkih karata te ukidanje dodatnih troškova za putnike na prekograničnim željezničkim putovanjima,
- uklanjanje prepreka kojima se europskoj željezničkoj industriji (proizvođačima željezničkih vozila, željezničke infrastrukture i sustava signalizacije) onemogućuje nadmetanje za ugovore o javnoj nabavi u državama koje nisu članice EU-a;

66. u pogledu pomorskog prometa poziva na:

- donošenje mjera za pojednostavljenje formalnosti za brodove koji plove među lukama EU-a u cilju uspostave stvarnog Europskog pomorskog prometnog prostora bez prepreka („Plavi pojas”),
- bolju usklađenost između pomorskih i carinskih tijela na svim razinama u cilju pojednostavljenja informacijskih tokova i ograničavanja nepotrebnih administrativnih opterećenja i carinskih formalnosti,
- donošenje mjera za razvoj potencijala pomorskih autocesta kao dijela transeuropske prometne mreže,
- dodatne mjere za održavanje i daljnji razvoj privlačnog, sigurnog i održivog kvalitetnog pomorskog prijevoza i jamčenje otvorenih pomorskih tržišta i pristupa teretu bez ograničenja,
- mjere za potporu i koordinaciju prilagodbe lučkih ulaza i logističkih sustava za veće brodove te promicanje bolje povezanosti luka, posebice sa željezničkim putovima i unutarnjim vodnim putovima; olakšavanje ulaganja u luke mobilizacijom raznih izvora financiranja u okviru EU-a kako bi se povećao kapacitet europskih luka, nadogradila postojeća infrastruktura, razvili multimodalni terminali i promicalo otvaranje pametnih luka uporabom inteligentnih prometnih sustava te pametnih lučkih gradova; donošenje mjera za poboljšanje infrastrukture morskih luka, posebno na Sredozemlju i na Crnom moru, kako bi se teretni prijevoz u tim područjima prebacio s cestovnog na morski,
- pružanje osiguranja prema kojemu morske luke ključne mreže koridora moraju biti povezane s infrastrukturom željezničkog i cestovnog prometa i, gdje je to moguće, s unutarnjim plovnim putovima transeuropske prometne mreže do 2030., osim ako to fizički uvjeti ne dozvoljavaju,
- veću jasnoću i dosljednost u pogledu primjene pravila o državnoj potpori kako bi se stvorilo pragmatično, predvidljivo i stabilno okruženje kojim će se omogućiti dugotrajne strategije ulaganja u luke, smanjenje administrativnog opterećenja te proceduralni vremenski okviri svedeni na minimum,

Srijeda, 9. rujna 2015.

- unapređenje uz prijedlog uredbe Komisije o uspostavi okvira za pristup tržištu lučkih usluga i financijsku transparentnost luka kako bi se modernizirale lučke usluge te poboljšala njihova kvaliteta i učinkovitost, ojačala konkurentnost te stvorili okvirni uvjeti za privlačenje ulaganja u luke,
- postavljanje globalnog obvezujućeg cilja Međunarodne pomorske organizacije za ostvarenje cilja Bijele knjige u smislu smanjenja emisija CO₂ iz brodskih pogonskih goriva za najmanje 40 % do 2050., popraćenog srednjoročnim ciljem EU-a s rokom do 2030.; unapređenje pregovora s Međunarodnom organizacijom civilnog zrakoplovstva (IMO) o razvoju globalnog mehanizma utemeljenog na tržištu kojim se rješavaju međunarodne emisije uzrokovane morskim prometom poput mehanizma za određivanje cijena emisija; to da u slučaju da se postigne međunarodni sporazum o globalnom sustavu za praćenje emisija stakleničkih plinova, izvješćivanje o njima i njihovu verifikaciju ili o općim mjerama za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, Komisija revidira Uredbu (EU) 2015/757 i, ako je to potrebno, predloži izmjene ove Uredbe kako bi se zajamčila usklađenost s tim međunarodnim sporazumom,
- razmatranje proširenja područja primjene ograničenja udjela sumpora u brodskim gorivima koja su primjenjiva na područja kontrole emisija SO_x (SECA), i relevantnih pravila Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva, na cijelo europsko pomorsko područje,
- promicanje tehnologija smanjivanja emisija i mjera energetske učinkovitosti financijskim inicijativama i ciljanim mjerama potpore, uz poseban fokus na uporabu alternativnih goriva te promicanje mjera smanjenja brzine kod plovidbe koje prema izvješćima imaju veliki potencijal u pogledu smanjenja potrošnje goriva i emisija stakleničkih plinova,
- inicijative za podupiranje uvođenja infrastrukture alternativnih goriva u morskim lukama i lukama unutarnjih plovni putova, uključujući pružanje skladišta za ukapljeni prirodni plin te obalnu opskrbu električnom energijom,
- zakonodavni prijedlog za moderniziranje zakonodavstva o sigurnosti putničkih brodova; bolju provedbu i, po potrebi, reviziju Trećeg paketa o pomorskoj sigurnosti kako bi se ojačala prevencija nesreća na moru te upravljanje njihovim posljedicama,
- zakonodavni prijedlog kojim se pojašnjava režim odgovornosti i odštete u pogledu rastućeg fenomena kontejnera izgubljenih na moru, a koji bi se temeljio na sustavu za identifikaciju vlasnika takvih kontejnera;

67. u pogledu prometa unutarnjim vodnim putovima poziva na:

- uspostavljanje primjerenog okvira za optimiranje unutarnjeg tržišta prometa unutarnjim vodnim putovima i uklanjanje prepreka kojima se sprečava njegova veća upotreba,
- potpunu provedbu akcijskog programa Naiades II uz poseban naglasak na infrastrukturu, uvođenje riječnih informacijskih servisa i inovacije; ocjenu programa do 2017. i, po potrebi, prilagođavanje predloženih mjera u cilju jamčenja ostvarivanja ciljeva programa,
- odobravanje projekata koje financira EU u pogledu unutarnjih vodnih putova koji su dio ključnih mrežnih koridora TEN-T-a,
- pravilno ažuriranje uskih grla i cjelogodišnje upravljanje njima te njihovo uklanjanje na unutarnjim vodnim putovima koji su dio ključnih mrežnih koridora TEN-T-a do 2025., u skladu sa zakonodavstvom EU-a o okolišu, kako bi se očuvala adekvatna razina usluge,
- to da Komisija i države članice pruže veću potporu za promicanje inovacija u prometu na unutarnjim vodnim putovima u okviru Obzora 2020. i Instrumenta za povezivanje Europe, na uporabu alternativnih goriva te tehničku i ekološku prilagodbu flote u cilju smanjenja emisija stakleničkih plinova,

Srijeda, 9. rujna 2015.

- uključivanje prometa unutarnjim vodnim putovima u multimodalni promet i logistiku, kao i u održive planove i politike o gradskoj mobilnosti u europskim gradovima kojima prolaze vodni putovi te jačanje uloge luka unutarnjih plovnih putova u gradskom prijevozu tereta,
- brzu reviziju Direktive 2005/44/EZ o usklađenim riječnim informacijskim servisima (RIS) u cilju jamčenja potpunog uvođenja RIS-a do 2020. i povezivanja s ostalim kooperativnim inteligentnim prometnim sustavima,
- stapanje regulatornog sustava i sustava upravljanja Rajnom i Dunavom kako bi se razvio učinkovit, multimodalan i održiv prometni sustav na glavnim europskim unutarnjim vodnim putovima,
- uključivanje Komisije u raspodjelu sredstava EU-a te u koordinaciju provedbe projekata uključenih u Strategiju EU-a za regiju Podunavlja,
- zakonodavni prijedlog o priznavanju i modernizaciji stručnih kvalifikacija u području unutarnje plovidbe te razmišljanje o načinu na koji bi se moglo privući više mladih ljudi u taj sektor;

o

o o

68. poziva Komisiju na to da uzme u obzir prijedloge sadržane u ovoj Rezoluciji u okviru revizije Bijele knjige u sredini razdoblja i budućih inicijativa u sektoru prometa;
69. potiče Komisiju da nadzire napredak prema postizanju ciljeva Bilje knjige te da svakih pet godina podnosi izvješća o njezinoj provedbi;
70. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji te vladama i parlamentima država članica.