

Četvrtak, 18. svibnja 2017.

P8_TA(2017)0228

Cestovni prijevoz u Europskoj uniji**Rezolucija Europskog parlamenta od 18. svibnja 2017. o cestovnom prometu u Europskoj uniji (2017/2545(RSP))**

(2018/C 307/19)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir članak 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
- uzimajući u obzir Direktivu 1999/62/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila ⁽¹⁾,
- uzimajući u obzir Direktivu 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza ⁽²⁾,
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet ⁽³⁾,
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika ⁽⁴⁾,
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta ⁽⁵⁾,
- uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima ⁽⁶⁾,
- uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu ⁽⁷⁾,
- uzimajući u obzir Bijelu knjigu Komisije pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” (COM(2011)0144),
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 9. rujna 2015. o provedbi Bijele knjige o prometu iz 2011.: razmatranje aktualnog stanja i put naprijed prema održivoj mobilnosti ⁽⁸⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 19. siječnja 2017. o logistici u EU-u i multimodalnom prijevozu na novim koridorima TEN-T ⁽⁹⁾,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 24. studenoga 2016. o novim prilikama za mala prijevozna poduzeća, uključujući poslovne modele temeljene na suradnji ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ SL L 187, 20.7.1999., str. 42.⁽²⁾ SL L 80, 23.3.2002., str. 35.⁽³⁾ SL L 102, 11.4.2006., str. 1.⁽⁴⁾ SL L 300, 14.11.2009., str. 51.⁽⁵⁾ SL L 300, 14.11.2009., str. 72.⁽⁶⁾ SL L 300, 14.11.2009., str. 88.⁽⁷⁾ SL L 60, 28.2.2014., str. 1.⁽⁸⁾ Usvojeni tekstovi: P8_TA(2015)0310⁽⁹⁾ Usvojeni tekstovi, P8_TA(2017)0009.⁽¹⁰⁾ Usvojeni tekstovi, P8_TA(2016)0455.

Četvrtak, 18. svibnja 2017.

- uzimajući u obzir Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o stanju na tržištu cestovnog prometa Unije (COM(2014)0222),
 - uzimajući u obzir Direktivu (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama ⁽¹⁾,
 - uzimajući u obzir komunikaciju Komisije pod naslovom „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije” (COM(2016)0501) i komunikaciju Komisije pod naslovom „Promet i CO₂” (COM(1998)0204),
 - uzimajući u obzir Pariški sporazum kojim su se dionici obvezali da će porast svjetske temperature zadržati na razini znatno manjoj od 2 °C u usporedbi s predindustrijskim razinama te da će ulagati napore da se taj porast još više ograniči na 1,5 °C,
 - uzimajući u obzir Deklaraciju iz Amsterdama od 14. travnja 2016. o suradnji u području umrežene i automatizirane vožnje – ususret umreženim i automatiziranim vozilima na europskim cestama,
 - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 14. rujna 2016. o socijalnom dampingu u Europskoj uniji ⁽²⁾,
 - uzimajući u obzir komunikaciju Komisije pod naslovom „Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti” (COM(2016)0766),
 - uzimajući u obzir članak 123. stavak 2. i stavak 4. Poslovnika,
- A. budući da bi Komisija trebala hitno iznijeti zakonodavne prijedloge u vezi s tržištem cestovnog prijevoza tereta (dalje u tekstu „inicijative za cestovni promet”) u cilju identificiranja i rješavanja problema s kojima se sektor suočava;
- B. budući da je u gospodarskoj grani cestovnog prometa izravno zaposleno 5 milijuna ljudi i da je njezin doprinos BDP-u EU-a gotovo 2 %, a u sektoru djeluje 344 000 poduzeća za putnički promet i više od 560 000 poduzeća za teretni prijevoz ⁽³⁾;
- C. budući da su 2013. aktivnosti o okviru putničkog cestovnog prijevoza u EU-u iznosile 5 323 milijarde putničkih kilometara, od čega je u EU-28 od ukupnih aktivnosti putničkog prijevoza 72,3 % učinjeno osobnim automobilima, a 8,1 % običnim i turističkim autobusima ⁽⁴⁾;
- D. budući da je sigurnost cestovnog prometa i dalje glavno pitanje za Europsku uniju, s 135 000 teško ozlijeđenih i 26 100 smrtnih slučajeva 2015.;
- E. budući da je cestovni promet pokretačka snaga gospodarstva EU-a te bi trebao zadržati vodeću ulogu u stvaranju daljnjeg gospodarskog rasta i radnih mjesta te promicanju konkurentnosti i teritorijalne kohezije i budući da je istodobno nužno da taj sektor postane održiviji i poštuje dostojne radne uvjete i socijalna prava;
- F. budući da je cestovni promet sektor u kojem je Europa svjetski predvodnik u proizvodnji i prometnim operacijama i budući da je od ključne važnosti da se europski cestovni promet i dalje razvija, ulaže u sebe i obnavlja se na održiv i ekološki način kako bi zadržao vodeću ulogu u svijetu u području tehnologije u globalnom gospodarstvu u kojem je pojava novih sudionika i poslovnih modela sve češća;
- G. budući da se u cestovnom prometu i dalje postupno ukida upotreba fosilnih goriva i s obzirom na to da je poboljšanje energetske učinkovitosti i održivosti tog sektora prijeko potrebno, posebice s pomoću alternativnih goriva, alternativnih pogonskih sustava i digitalizacije na isplativ način i bez žrtvovanja konkurentnosti tog sektora;

⁽¹⁾ SL L 68, 13.3.2015., str. 9.

⁽²⁾ Usvojeni tekstovi: P8_TA(2016)0346.

⁽³⁾ Izvor: Promet EU-a u brojkama 2016., na temelju podataka Eurostata.

⁽⁴⁾ Izvor: Promet EU-a u brojkama 2016., na temelju podataka Eurostata.

Četvrtak, 18. svibnja 2017.

- H. budući da promet ima značajnu ulogu u klimatskim promjenama i njegov je udio u ukupnoj razini emisija stakleničkih plinova u EU-u otprilike 23,2 % i budući da je udio cestovnog prometa u emisiji stakleničkih plinova u prometu u EU-u 2014. iznosio 72,8 %;
- I. budući da se procjenjuje da troškovi koji nastaju zagušenjima u cestovnom prometu iznose 1 % BDP-a gospodarstva EU-a, što se očituje u gubitku vremena, dodatnoj potrošnji goriva i onečišćenju;
- J. budući da se međunarodni cestovni prijevoz tereta suočava sa sve većim brojem regulatornih prepreka koje su uvele države članice;
- K. budući da multimodalne mreže i integracija različitih vrsta prometa i usluga mogu biti korisne za poboljšanje veza i učinkovitosti putničkog i teretnog prometa, čime mogu pomoći u smanjenju ugljičnih i drugih štetnih emisija;
- L. budući da države članice nedovoljno provode zakonodavstvo EU-a o kabotaži;
- M. budući da postoje velike razlike diljem Unije u provedbi postojećih propisa koji se odnose na radne uvjete, socijalna prava i sigurnost na cestama;

Poboljšanje konkurentnosti i inovacija u sektoru cestovnog prometa

1. smatra da bi inicijative za cestovni promet trebale pružiti prijeko potreban poticaj za održiviji, sigurniji, inovativniji i konkurentniji europski sektor cestovnog prometa, dodatno razviti europsku cestovnu infrastrukturu kako bi se poboljšala učinkovitost cestovnog prometa i logistike, osigurati ravnopravne uvjete za sve gospodarske subjekte na unutarnjem tržištu, kao i cjelovitost i bolje funkcioniranje unutarnjeg tržišta za cestovni prijevoz putnika i tereta te utvrditi dugoročnu strategiju za europski sektor cestovnog prometa;
2. također smatra da bi inicijative za cestovni promet trebale poticati tehnološki razvoj vozila, alternativna goriva, povećati interoperabilnost prometnih sustava i načina prijevoza te osigurati pristup tržištu za mala i srednja poduzeća u prometnom sektoru;
3. poziva Komisiju da u obzir uzme Rezoluciju Parlamenta od 9. rujna 2015. o provedbi Bijele knjige o prometu iz 2011. pri oblikovanju inicijativa za cestovni promet; ističe da se cestovni promet mora razmotriti u okviru cjelovitog i dugoročnog pristupa unutar intermodalne i održive prometne politike EU-a;
4. poziva Komisiju da prilikom izrade „Paketa inicijativa za cestovnu mobilnost” u obzir uzme i Rezoluciju Europskog parlamenta od 14. rujna 2016. o socijalnom dampingu u Europskoj uniji;
5. ističe da sektor cestovnog prometa znatno pridonosi zapošljavanju u EU-u i njegovu rastu te da je stanje gospodarstva usko povezano s konkurentnosti u sektoru cestovnog prometa u EU-u; stoga poziva na provedbu proaktivnih politika usmjerenih na poticanje i razvoj održivog sektora cestovnog prometa u kojem vlada pošteno tržišno natjecanje, osobito za mala i srednja poduzeća, posebice u pogledu budućeg digitalnog, tehnološkog i ekološkog razvoja u tom sektoru, i kojima se istovremeno potiče stjecanje novih vještina radnika;
6. poziva europski sektor cestovnog prometa da prihvati mogućnosti koje pruža digitalizacija; traži od Komisije da razvije komunikacijsku infrastrukturu među vozilima i između vozila i infrastrukture radi poboljšanja cestovne sigurnosti, učinkovitosti i pripreme budućnosti cestovne mobilnosti; ističe potrebu da se razvije prijenos tehnologija i poveća logistička potpora za vozila te da se utvrde odgovarajuće definicije i pravila u vezi s tim pitanjem; poziva Komisiju da osigura prikladan regulatorni okvir za umreženu i automatiziranu vožnju, kao i nove poslovne modele koji se temelje na suradnji;

Četvrtak, 18. svibnja 2017.

7. potiče Komisiju da poboljša usklađenost u putničkom prijevozu i prijevozu robe, a posebno u pogledu elektroničkih sustava naplate cestarine u EU-u s obzirom na to da trenutni nedostatak usklađenosti prouzrokuje dodatne troškove za prijevoz; u tom pogledu potiče uporabu digitalnih tehnologija (bez papira i standardiziranih dokumenata, pametnog tahografa e-CMR itd.) kako bi se zajamčila potpuna funkcionalnost unutarnjeg tržišta;

Olakšavanje prekogranične mobilnosti na cesti

8. potiče države članice da temeljitije provode relevantna pravila EU-a i Komisiju da bliže prati tu provedbu, među ostalim, u pogledu prekogranične suradnje i pravilne i nediskriminirajuće provedbe postojećeg zakonodavstva te da se posveti usklađivanju nacionalnih zakonodavstava; smatra da bi Komisija trebala, gdje god je to legitimno, pokrenuti postupke zbog povrede prava protiv zakona i mjera kojima se narušava tržište;

9. potiče države članice da blisko surađuju s europskom službom za cestovni nadzor *Euro Contrôle Route* i europskom mrežom prometne policije TISPOL kako bi se unaprijedila provedba zakonodavstva u području cestovnog prometa u Europi i kako bi se izgradio snažan mehanizam kojim se osigurava jednaka i odgovarajuća provedba postojeće pravne stečevine, primjerice, pružanjem podrške državama članicama u pogledu certifikacije, standardizacije, tehničke stručnosti, prikupljanja podataka, osposobljavanja i zadataka inspekcije te upravljanjem platformama za razmjenu informacija između nacionalnih stručnjaka i tijela;

10. traži od država članica da pojačaju kontrole, osobito u pogledu poštovanja odredbi koje se odnose na vrijeme vožnje i odmora te pravila koja se odnose na kabotažu te da koriste učinkovite, razmjerne i odvraćajuće sankcije; poziva Komisiju da ubrza obveznu upotrebu digitalnih uređaja poput pametnih tahografa i upotrebu elektroničkih teretnih listova (e-CMR) kako bi se poboljšalo praćenje usklađenosti s relevantnim pravilima EU-a i istovremeno smanjili administrativni troškovi;

11. poziva Komisiju da dodatno uskladi postojeća pravila o obveznoj sigurnosnoj opremi za laka i teška vozila kao što su trokuti upozorenja, reflektivne jakne, zamjenske žarulje ili etilometri;

12. poziva Komisiju da istraži mogućnosti smanjenja administrativnih i financijskih opterećenja u različitim nacionalnim zakonodavstvima kako bi se omogućila sloboda pružanja prijevoznih usluga diljem EU-a;

13. naglašava da bi koherentni, poštteni, transparentni, nediskriminirajući i nebirokratski sustav naplate cestarine koji se provodi u EU-u i koji je razmjernan korištenju ceste i vanjskim troškovima koji stvaraju kamioni, autobusi i osobni automobili (načelo „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća”), pozitivno utjecao na rješavanje problema sve lošije cestovne infrastrukture, zagušenja prometa i onečišćenja okoliša; poziva Komisiju da uspostavi okvir kojim će se osigurati nediskriminacija i izbjeći različiti programi ubiranja putničkih pristojbi u EU-u;

14. poziva Komisiju da predloži reviziju Direktive o europskom elektroničkom sustavu naplate cestarine (EENC) kojom bi se u obzir trebao uzeti i element vanjskog troška, koji se temelji na načelu „onečišćivač plaća”, koja bi u potpunosti trebala biti interoperabilna kako bi se doprinijelo stvaranju usklađenih tehničkih normi za naplatu cestarina unutar EU-a, temeljiti se na transparentnosti, boljem razvoju i integraciji različite opreme inteligentnih prometnih sustava (ITS) koja je ugrađena u vozila, kao i na jasnijem tumačenju zakonodavstva kako bi se bolje definirala i štitila prava pružatelja usluge EENC-a te smanjilo opterećenje koje proizlazi iz njihovih obveza;

15. smatra da države članice na rubnim dijelovima Unije i zemlje bez stvarne alternative cestovnom prometu teže mogu doprijeti do srži unutarnjeg tržišta EU-a; poziva Komisiju da u svoje inicijative za cestovni promet uvrsti i mehanizam za smanjenje pristojbi koje moraju plaćati poduzeća za cestovni promet iz rubnih dijelova Unije;

16. naglašava da su unajmljena vozila obično najnovija i najčišća na tržištu, čime se doprinosi učinkovitosti u sektoru cestovnog prometa; stoga poziva Komisiju da revidira postojeća pravila o unajmljenim vozilima, koja trenutačno državama članicama omogućuju da zabrane uporabu takvih vozila u međunarodnom prometu;

Četvrtak, 18. svibnja 2017.

17. zabrinut je zbog toga što nacionalna tijela ne provode zakonodavstvo u vezi s prijevozima povezanih s tahografima i operacijama kabotaže i stoga poziva Komisiju da riješi te probleme, među ostalim, upotrebom novih tehnologija, jednostavnijim i jasnijim odredbama o kabotaži i poboljšanom razmjenom informacija među tijelima u cilju bolje provedbe pravila diljem EU-a i boljeg praćenja aktivnosti kabotaže;

18. smatra da bi zakonodavni zahtjevi trebali biti razmjerni prirodi posla i veličini poduzeća; ipak, zabrinut je zbog pitanja je li izuzimanje lakih gospodarskih vozila iz primjene niza europskih pravila i dalje opravdano uzimajući u obzir sve rašireniju upotrebu tih vozila u međunarodnom prijevozu roba te poziva Komisiju da predstavi dijagnostičko izvješće o utjecaju te povećane upotrebe na ekonomiju, okoliš i sigurnost;

19. naglašava da bi prekograničnu mobilnost na cestama koja se odnosi na susjedne zemlje pristupnice trebalo olakšati boljim usklađivanjem standarda koji se odnose na cestovnu infrastrukturu, elektroničke sustave i sustave za signalizaciju te time osigurati uklanjanje uskih grla, posebno na osnovnoj mreži TEN-T-a;

Poboljšanje socijalnih uvjeta i sigurnosnih pravila

20. naglašava da se zbog slobode pružanja usluga prijevoza u EU-u ni u kojem slučaju ne bi trebala kršiti temeljna prava radnika ili slabiti postojeće zakonodavstvo koje se odnosi na radne uvjete, kao što su vremena odmora, obrasci rada, razdoblja izvan mjesta boravišta, pristup vještinama, usavršavanje i razvoj karijere, zdravlje i sigurnost, skrb i socijalna pomoć te minimalne plaće;

21. smatra da je iznimno važno podsjetiti Komisiju na njezine obveze navedene u prijedlogu europskog stupa socijalnih prava, posebice u pogledu:

- sigurnog i prilagodljivog zaposlenja, načelo 5.d: „Sprečava se sklapanje radnih odnosa s nesigurnim radnim uvjetima, među ostalim zabranom zloporabe nestandardnih ugovora. Probni rok trebao bi trajati razumno vrijeme.”;
- pravednih plaća, načelo 6.a: „Radnici imaju pravo na pravedne plaće kojima se osigurava pristojan životni standard”;

podsjeća da se nijednom inicijativom Komisije u vezi s cestovnim prometom ne smije kršiti to načelo niti ugrožavati prava radnika u tom sektoru;

22. izražava zabrinutost zbog problematičnih poslovnih praksi sa socijalnog stajališta, koje također predstavljaju rizik u pogledu sigurnosti na cestama i koje se većinom odnose na propise o kabotaži i tzv. „fiktivna poduzeća” (posebice pitanja u vezi s prikrivenim samozapošljavanjem i namjernom zloporabom ili izbjegavanjem postojećeg europskog i nacionalnog zakonodavstva, čime se omogućuje razvoj nepoštena konkurencije tako što se operativni troškovi i troškovi rada nezakonito svode na najmanju moguću mjeru i što dovodi do kršenja prava radnika koje je posljedica nejasnoće europskih pravila i različitih tumačenja i provedbenih praksi na nacionalnoj razini);

23. poziva Komisiju da pregleda zahtjeve u pogledu prava poslovnog nastana u cilju iskorjenjivanja fiktivnih poduzeća u sektoru cestovnog prometa;

24. poziva Komisiju i države članice da hitno riješe pitanja koja se tiču umora vozača, uključujući jamstvo da se pri svakom ulaganju u cestovnu infrastrukturu u obzir uzme poboljšanje objekata za vozače, posebno za vozače za prijevoz na velike udaljenosti te da se zakonodavstvo koje se odnosi na pauze za odmor u potpunosti poštuje;

25. poziva Komisiju da pojasni pravila o kabotaži i pravila kojima se uređuje pristup djelatnosti u cestovnom prometu te da poboljša njihovu provedbu kako bi se učinkovito borila protiv prijevare i zloporabe;

26. odbija bilo kakvu daljnju liberalizaciju kabotaže, posebice neograničenih operacija kabotaže u određenom broju dana;

Četvrtak, 18. svibnja 2017.

27. poziva Komisiju da pojasni primjenu odredbi Direktive o upućivanju radnika u sektoru cestovnog prometa te da poboljša njihovu primjenu i provedbu;

28. naglašava da se Europa suočava s manjkom profesionalnih vozača zbog povećane potražnje za uslugama prijevoza, brzog razvoja međunarodne trgovine i demografske situacije; stoga poziva Komisiju da olakša pristup zanimanju za mlade muškarce i žene te da riješi problem loših radnih uvjeta vozača, kao i problem nedovoljne kvalitete infrastrukture uz cestu;

29. ističe da se u različitim nacionalnim zakonodavstvima u području socijalnih uvjeta i prava u sektoru cestovnog prometa u Uniji stvaraju znatne i nerazmjerne administrativne prepreke za gospodarske subjekte, posebno mala i srednja poduzeća, povećava složenost pravnog okvira i dovodi u pitanje uspostava unutarnjeg tržišta u sektoru cestovnog prometa u Uniji i stvaraju prepreke za slobodno kretanje usluga i robe;

30. poziva Komisiju da izradi prijedloge za predstojeće inicijative za cestovni promet kojima će se učinkovitije utvrditi razlika između slobode pružanja usluga i slobode poslovnog nastana kako bi se osiguralo da se poslovne aktivnosti u državi članici u kojoj poduzeće nema poslovni nastan odvijaju samo privremeno te da za zaposlenike vrijedi zakonodavstvo države u kojoj je njihovo uobičajeno mjesto rada ili u kojoj obavljaju većinu svoje poslovne djelatnosti;

31. poziva Komisiju i države članice da se posvete pitanju kvalitete rada u sektoru cestovnog prometa, posebno u pogledu osposobljavanja, certificiranja, uvjeta rada i razvoja karijere, imajući u vidu stvaranje kvalitetnih radnih mjesta, razvoj potrebnih vještina i jačanje konkurentnosti prijevoznika u cestovnom prometu u EU-u kako bi se povećala njegova privlačnost za mlade ljude te istodobno stavljajući naglasak na osiguravanje primjerene ravnoteže između poslovnog i privatnog života vozača;

32. poziva Komisiju da revidira Direktivu Vijeća 92/106/EEZ o kombiniranom prijevozu robe između država članica kako bi se povećao multimodalni prijevoz, stalo na kraj nepoštenim praksama te osigurala usklađenost sa socijalnim zakonodavstvom u vezi s kombiniranim prijevozom;

33. poziva Komisiju da procijeni mogućnost uspostave „elektroničkog i integriranog spisa gospodarskog subjekta” za sve gospodarske subjekte koji posluju na temelju licencije Zajednice radi objedinjavanja svih relevantnih podataka o prijevozniku, vozilu i vozaču koji su prikupljeni tijekom provjera na cesti;

34. ističe da je sustav odmorišta u EU-u nedostatan i neprimjeren; stoga poziva države članice da u dogovoru s Komisijom uspostave plan izgradnje/stavljanja na raspolaganje kapaciteta i odmorišta koji su prilagođeni korisniku, sigurni i zaštićeni, s dovoljnim brojem parkirnih mjesta, sanitarija i tranzitnih hotela, posebice u strateškim točkama/čvorištima kod kojih se može uočiti intenzivan promet;

35. poziva Komisiju i države članice da riješe aktualna pitanja nepraktičnosti u vezi s vremenima vožnje i odmora, tj. česte situacije u kojima su vozači prisiljeni na višesatni odmor, iako su samo nekoliko kilometara udaljeni od svojeg mjesta boravišta ili mjesta stanovanja; poziva Komisiju da to uzme u obzir u reviziji Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet;

36. poziva Komisiju i države članice da usvoje cilj na razini EU-a za smanjenje teških ozljeda u cestovnom prometu;

37. poziva Komisiju da provede znanstveno istraživanje na razini EU-a o posljedicama umora vozača u autobusnom prijevozu i prijevozu tereta kombijem i kamionom;

38. poziva Komisiju da bez odgode započne reviziju Uredbe (EZ) br. 661/2009 o općoj sigurnosti i da u obzir uzme ulogu novih tehnologija i standarda, uključujući uređaje za snimanje podataka u hitnim slučajevima, standarde koji se odnose na izravnu vidljivost, inteligentne sustave reguliranja brzine i snižavanje tlaka u gumama na najmanju moguću razinu;

Četvrtak, 18. svibnja 2017.

39. naglašava potrebu da se poboljša sigurnost na cestama u EU-u te da se ostvari cilj smanjenja broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda do 2020. za 50 %; podupire procjenu učinka koju je naručila Komisija u kontekstu revizije zakonodavnog okvira za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture;

Promicanje cestovnog prometa s niskom razinom emisije

40. navodi da postoji potreba za poboljšanjem resursne učinkovitosti cestovnog prometa i njegove uloge u modernoj sinkromodalnoj prometnoj mreži u cilju učinkovitijeg korištenja postojećih kapaciteta; poboljšanja stope popunjenosti vozila, poticanja korištenja manjih i lakših vozila, dijeljenja automobila i zajedničke vožnje automobilom, kao i prijelaza s četiri kotača na dva; smatra da je digitalizacija ključni čimbenik za postizanje cilja poboljšane resursne učinkovitosti;

41. naglašava da bi se dekarbonizacija prometnog sektora i poboljšanje kakvoće zraka, radi usklađenosti s ciljevima iz Pariškog sporazuma iz 2015. (COP21) u području klimatskih promjena, trebali postići promicanjem elektromobilnosti, gorivih čelija i drugih naprednih pogonskih sustava, posebice onih u kojima Europa ima veliku tehnološku prednost;

42. poziva Komisiju da osmisli ambiciozne prijedloge za standarde u pogledu razine emisija CO₂ za kamione i autobuse kako bi se smanjile emisije stakleničkih plinova u sektoru cestovnog prometa; traži od Komisije da dodatno prouči mogućnosti za brži prelazak na promet s niskom razinom emisije uvođenjem poticaja za naknadno opremanje;

43. poziva na konkretne mjere kojima će se osigurati provedba načela „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” u cestovnom prometu, uključujući smjernice i najbolje prakse, te na ravnopravne uvjete u svim regijama EU-a;

44. ističe da bi se revizijom Direktive o europskom elektroničkom sustavu naplate cestarine (EENC) moglo pridonijeti promicanju čistih vozila i zajedničkog korištenja vozila;

45. naglašava veliku važnost odgovarajuće infrastrukture za korištenje alternativnih goriva u cestovnom prometu te stoga poziva Komisiju i države članice da stvore modele poticaja kako bi se dovršila opskrbrna mreža za alternativna goriva;

46. poziva na to da se učinkovitim nacionalnim političkim okvirima potakne šire korištenje vozila koja upotrebljavaju alternativna goriva (npr. električnu energiju, hibrid, vodik, stlačeni prirodni plin) te poziva na brzo uvođenje neophodne infrastrukture za opskrbu/punjenje;

47. prepoznaje da vozila i infrastruktura u cestovnom prometu koje odlikuje inovativnost i niske razine emisije doprinose olakšavanju razmjene i veza između cesta, željeznice i luka i na taj način potiču ukupni prijelaz na ekološki prihvatljivije oblike prometa za pojedince, putnike i teret;

48. smatra da su dijeljenje automobila i zajedničke vožnje automobilom važan resurs za održivi razvoj veza, među ostalim, u najudaljenijim regijama, planinskim i ruralnim područjima; poziva Komisiju, države članice i lokalne vlasti da olakšaju stvaranje poslovnih modela utemeljenih na suradnji u tom području;

49. traži od Komisije da razmotri uvođenje područja s niskim razinama emisije u nekoliko država članica te da ispita mogućnost uspostave zajedničkih kriterija / pravila za uvođenje / funkcioniranje tih područja;

50. napominje da inteligentni prometni sustavi (ITS), kao što su kooperativni inteligentni prometni sustavi (C-ITS) i inovacije poput elektroničke autoceste (elektrificirani kamioni koji koriste istu tehnologiju kao i trolejbusi) i vožnje u konvoju mogu imati važnu ulogu u povećanju učinkovitosti, sigurnosti i ekološke učinkovitosti prometnog sustava; stoga poziva Komisiju da potiče razvoj i korištenje inteligentnih prometnih sustava (ITS) te promiče inovacije;

51. napominje da je razina praznih vožnji u aktivnostima cestovnog prometa i dalje visoka, što negativno utječe na okoliš; podsjeća da su 2012., gotovo četvrtinu (23,2 %) kilometara teških teretnih vozila činila prazna vozila i da je visoka razina praznih vožnji prouzročena trenutačnim ograničenjima aktivnosti kabotaže kojima se sprječava prijevoznike da dodatno povećaju opterećenja, a time i njihova ekološka učinkovitost; stoga naglašava pozitivan utjecaj otvaranja tržišta na ekološku učinkovitost cestovnog prometa;

Četvrtak, 18. svibnja 2017.

52. poziva Komisiju i države članice da, u cilju dekarbonizacije sektora cestovnog prometa, ubrzaju prijelaz s tradicionalnih cestovnih vozila koja koriste fosilna goriva na održiva vozila koja koriste električnu energiju, npr. ona koja koriste vodikove gorive ćelije;

53. potiče Komisiju da ažurira svoj priručnik o vanjskim troškovima prijevoza, uključujući nove podatke o stvarnim razinama emisije tijekom vožnje, kao i gospodarskoj i socijalnoj šteti koja je nastala zbog klimatskih promjena;

54. naglašava da bi se ciljevi kojima se ostvaruje prelazak na alternativne i obnovljive izvore energije za cestovni prijevoz trebali bi postići primjenom energetske miksa i postojećih metoda za uštedu energije; ističe da taj prelazak zahtijeva odgovarajuće poticaje i da ciljevi koji se odnose na smanjenje emisija trebaju biti oblikovani na tehnološki neutralan način;

55. napominje da se upotrebom alternativnih goriva, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stlačeni prirodni plin, ukapljeni prirodni plin i biogoriva druge generacije, može olakšati taj prelazak;

o

o o

56. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji.
