

Štvrtok 15. decembra 2011

Jednotný európsky dopravný priestor

P7_TA(2011)0584

Uznesenie Európskeho parlamentu z 15. decembra 2011 o pláne jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011/2096(INI))

(2013/C 168 E/10)

Európsky parlament,

- so zreteľom na bielu knihu Komisie s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (KOM(2011)0144),
- so zreteľom na svoje uznesenie z 12. februára 2003 o bielej knihe Komisie s názvom Európska dopravná politika na rok 2010: čas rozhodnúť ⁽¹⁾,
- so zreteľom svoje uznesenie z 12. júla 2007 o Európe v pohybe – trvalo udržateľná mobilita pre náš kontinent ⁽²⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 6. júla 2010 o udržateľnej budúcnosti dopravy ⁽³⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 21. októbra 2010 o integrovanej námornej politike – hodnotenie dosiahnutého pokroku a nové výzvy ⁽⁴⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 5. júla 2011 o piatej správe Komisie o súdržnosti a stratégii pre politiku súdržnosti po roku 2013 ⁽⁵⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 6. júla 2011 o bezpečnosti letectva s osobitným zameraním na bezpečnostné skenery ⁽⁶⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 27. septembra 2011 o bezpečnosti európskej cestnej premávky na roky 2011 – 2020 ⁽⁷⁾,
- so zreteľom na oznámenia Komisie s názvom Sieť občanov (KOM(1995)0601) a Akčný plán mestskej mobility (KOM(2009)0490),
- so zreteľom na oznámenia Komisie z roku 1995 s názvom Na ceste k spravodlivej a efektívnej tvorbe cien v doprave (KOM(1995)0691) a z roku 1998 s názvom Doprava a CO₂ (KOM(1998)0204); keďže Komisia by mala druhé uvedené oznámenie opäť uverejniť,
- so zreteľom na stratégiu Európa 2020,
- so zreteľom na *acquis* Spoločenstva v oblasti dopravy,
- so zreteľom na článok 48 rokovacieho poriadku,

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 175 E, 10.7.2008, s. 556.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

⁽⁴⁾ Prijaté texty, P7_TA(2010)0386.

⁽⁵⁾ Prijaté texty, P7_TA(2011)0316.

⁽⁶⁾ Prijaté texty, P7_TA(2011)0329.

⁽⁷⁾ Prijaté texty, P7_TA(2011)0408.

Štvrtok 15. decembra 2011

- so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanoviská Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a Výboru pre regionálny rozvoj(A7-0425/2011),
- A. keďže európska dopravná politika má v mnohých oblastiach každodenného života priamy vplyv na občanov EÚ a keďže skutočný jednotný európsky dopravný priestor, ktorý bez narušenia hospodárskej súťaže a bez sociálneho dumpingu odstraňuje všetky prekážky medzi jednotlivými druhmi dopravy a vnútroštátnymi systémami, by im priniesol veľký úžitok;
- B. keďže odvetvie dopravy je veľmi dôležité pre rozvoj Európskej únie, jej regiónov a miest, pretože tvorí približne 5 % HDP a zabezpečuje zhruba 10 miliónov pracovných miest; keďže zásadný význam má zachovanie schopnosti EÚ rozvíjať a inovovať oblasti, ako sú mobilita, doprava a logistika, ktoré zohrávajú rozhodujúcu úlohu, pokiaľ ide o postavenie Európy ako priemyselného a hospodárskeho centra a jej celosvetové konkurenčné postavenie; keďže malé a stredné podniky zohrávajú v odvetví dopravy obzvlášť významnú úlohu;
- C. keďže budúca európska politika v oblasti dopravy a mobility by mala zahŕňať ciele 20-20-20 do roku 2020 ako hlavný základ prijímania rozhodnutí v tejto oblasti;
- D. keďže doprava môže významnou mierou prispieť k stratégii Európa 2020, najmä pokiaľ ide o zamestnanosť, udržateľný hospodársky rast, výskum, energetiku, inovácie a životné prostredie, pričom je nevyhnutné dôslednejšie posilňovať a užšie koordinovať bezpečnosť a ochranu životného prostredia;
- E. keďže určité ciele poslednej bielej knihy neboli splnené, a preto by sa mali stanovené ciele pravidelne kontrolovať a hodnotiť;
- F. keďže jednotlivé druhy dopravy by si nemali navzájom konkurovať, ale mali by sa dopĺňať v rámci efektívnej komodality, t.j. hlavnej zásady efektívneho modálneho rozdelenia medzi prevádzkovateľmi jednotlivých druhov dopravy;
- G. keďže cieľové hodnoty pre posun medzi spôsobmi dopravy nemožno dosiahnuť právnymi predpismi, ale len využívaním fungujúcej infraštruktúry, vlastnými výhodami a silnými stránkami a stimulmi;
- H. keďže je zásadne dôležité zabezpečiť úspešný rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), účinne prepojiť dopravné siete všetkých regiónov EÚ a odstrániť rozdiely medzi úrovňou rozvoja infraštruktúry v členských štátoch EÚ;
- I. keďže odvetvie dopravy a cezhraničná infraštruktúra neustále čelia mnohým historickým a geografickým prekážkam (rozdielne rozchody železničných tratí alebo nepriechodné prekážky v podobe horských masívov ako Alpy, Pyreneje či Karpaty), ktoré prinášajú tzv. hraničné efekty, ktoré sa dajú sčasti ľahko napraviť, a preto je potrebné ich odstrániť;
- J. keďže v dôsledku rozdielov medzi európskymi regiónmi (odľahlosť, infraštruktúra, krajinný ráz, hustota osídlenia, sociálno-ekonomická situácia) vznikajú veľmi odlišné problémy, ktoré si vyžadujú pružné riešenia;

Štvrtok 15. decembra 2011

- K. keďže otvorenie dopravných trhov by malo byť podmienené vytvorením všetkých regulačných ochranných prvkov potrebných na zaručenie toho, že povedie k lepšej kvalite služieb, lepšiemu vzdelávaniu a lepším podmienkam zamestnania;
- L. keďže EÚ by mala stanoviť konzistentné normy pre všetky druhy dopravy, najmä pokiaľ ide o bezpečnosť, technológie, ochranu životného prostredia a pracovné podmienky, pričom treba zohľadniť skutočnosť, že v prípade odvetví, kde sa v skutočnosti uplatňujú celosvetové pravidlá, možno účinnú reguláciu dosiahnuť prostredníctvom príslušných medzinárodných fór;
- M. keďže právne predpisy prijaté v oblasti dopravy sa musia transponovať, vykonávať a presadzovať správne, konzistentne a urýchlene;
1. víta bielu knihu z roku 2011, konštatuje však, že dôležité ciele bielej knihy z roku 2001 boli splnené len čiastočne alebo neboli splnené vôbec, a navrhuje, aby:
- Komisia do roku 2013 predložila na základe správy o bezpečnosti európskej cestnej dopravy za roky 2011 – 2020 konkrétne návrhy a aby sa do roku 2020 v súlade so zásadou subsidiarity znížil počet úmrtí a ťažko zranených v cestnej doprave v porovnaní s rokom 2010 o 50 %; V týchto návrhoch by sa osobitná pozornosť mala venovať najzraniteľnejším účastníkom cestnej premávky a v jednotlivých prípadoch by sa mali uviesť výsledky, ktorých dosiahnutie sa očakáva v oblasti zníženia počtu nehôd;
 - Komisia do roku 2014 predložila návrh, v ktorom sa stanoví internalizácia externých nákladov všetkých druhov nákladnej a osobnej dopravy v súlade s ich špecifikami, pričom treba predísť dvojnásobnému zaťažovaniu a narušeniu trhu. Príjmy z tejto internalizácie externých nákladov by sa mali použiť na financovanie investícií v oblasti bezpečnosti, výskumu, nových technológií, ochrany klímy a zníženia hluku v kontexte udržateľnej mobility a v oblasti infraštruktúry;
2. vyzýva Komisiu, aby do roku 2013 predložila návrh o sociálnych a pracovných podmienkach s cieľom uľahčiť vytvorenie skutočne integrovaného európskeho dopravného trhu a súčasne zvýšiť príťažlivosť odvetvia pre pracovníkov; tento návrh by mali vychádzať z hĺbkovej analýzy súčasnej situácie z hľadiska sociálnych a pracovných podmienok vo všetkých druhoch dopravy, úrovne harmonizácie právnych predpisov jednotlivých členských štátov a hodnotenia vplyvu vývoja pracovného trhu v oblasti dopravy do roku 2020; tento návrh by mal zvýšiť zamestnanosť a zlepšiť situáciu pracovníkov v celom odvetví dopravy a mal by zohľadňovať nové technológie a logistické služby, ktoré možno využiť na zlepšenie dopravných služieb vo všeobecnosti a najmä s ohľadom na ľudí so zdravotným postihnutím;
3. žiada Komisiu, aby do roku 2013 na základe informácií poskytnutých členskými štátmi predložila ucelenú, kvantitatívnu analýzu súčasnej situácie, pokiaľ ide o úroveň infraštruktúry, hustoty dopravnej siete a kvality dopravných služieb vo všetkých členských štátoch EÚ; takýto krok poskytne prehľad o súčasnom stave v EÚ 27, zdôrazní nerovnosti medzi členskými štátmi a ich regiónmi v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry a poukáže na spôsob, akým je dopravná infraštruktúra v rámci všetkých druhov dopravy v súčasnosti financovaná, ako aj na budúce investičné priority;
4. je si vedomý veľkého prínosu dopravného odvetvia k priemyselnej politike, konkurencieschopnosti a obchodnej bilancii EÚ; konštatuje, že vývoz strojov a vybavenia v dopravnom odvetví dosiahol v roku 2009 hodnotu 454,7 miliardy EUR a predstavoval 41,5 % celkového vývozu z EÚ 27; okrem toho poznamenáva, že EÚ zaznamenala v roku 2009 svoj najväčší obchodný prebytok v oblastiach strojov a vybavenia v dopravnom odvetví (112,6 miliardy EUR) a v oblasti dopravných služieb (21,5 miliardy EUR);

Štvrtok 15. decembra 2011

5. schvaľuje desať cieľov týkajúcich sa konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje a ciele stanovené v bielej knihe do roku 2050 a do roku 2030, nazdáva sa však, pokiaľ ide o financovanie – so zreteľom na hospodársku situáciu v jednotlivých členských štátoch – a všeobecné problémy v doprave v oblasti energetiky a životného prostredia, že obdobie do roku 2020 si vyžaduje konkrétnejšie ustanovenia, a preto vyzýva Komisiu, aby v súlade s cieľmi 20-20-20 a v spolupráci s medzinárodnými partnermi vypracovala právne predpisy, ktorými sa zabezpečí dosiahnutie zníženia emisií CO₂ a ďalších skleníkových plynov produkovaných dopravou o 20 % (v porovnaní s referenčnými hodnotami v roku 1990) a splnenie týchto prechodných cieľov do roku 2020 (v porovnaní s referenčnými hodnotami v roku 2010):

- zníženie emisií CO₂ v cestnej doprave o 20 %,
- zníženie hluku a spotreby energie v železničnej doprave o 20 %,
- zníženie emisií CO₂ v leteckej doprave v celom európskom vzdušnom priestore o 30 %,
- jednotné zníženie emisií CO₂ a znečisťujúcich látok v lodnej doprave v celej EÚ, ku ktorému prispievajú dohody organizácie IMO o indexe energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia a pláne riadenia energetickej efektívnosti v oblasti lodnej dopravy;

a žiada, aby sa všetky ciele uvedené v tomto odseku považovali za prioritu, a preto sa každý rok preskúmavali;

6. zdôrazňuje, že cieľom by malo byť dokončenie európskeho vnútorného dopravného trhu, a to ďalším otvorením dopravných sietí a trhov, pričom treba zohľadniť hospodárske, pracovné, environmentálne, sociálne a územné aspekty, a vyzýva Komisiu na zabezpečenie toho, aby návrhy o otvorení služieb na všetkých dopravných trhoch nemali za následok sociálny dumping, zníženie kvality služieb a vznik monopolov alebo oligopolov; zdôrazňuje, že usmernenia o štátnej pomoci pre námorné prístavy sú naďalej naliehavo potrebné;

7. poukazuje na dosiaľ nedostatočne využitý potenciál dopravy v mnohých oblastiach a nástojí na dôležitosti jednotného európskeho dopravného priestoru so vzájomnými prepojeniami a interoperabilitou, a to na základe skutočne európskej správy dopravnej infraštruktúry a systémoch dosiahnutých odstránením tzv. hraničných efektov medzi členskými štátmi vo všetkých druhoch dopravy, aby sa zvýšila konkurencieschopnosť a prítťaživosť celej Európskej únie; zdôrazňuje význam územnej súdržnosti a najmä problémy spojené s dosiahnuteľnosťou, ktoré musia riešiť najvzdialenejšie regióny, ostrovy, regióny uzavreté vo vnútrozemí a okrajové regióny, ako aj význam dobrého spojenia medzi členskými štátmi a ich susednými krajinami;

8. zdôrazňuje, že efektívnu kombináciu viacerých druhov dopravy v osobnej a nákladnej doprave v rámci celého reťazca dopravných a logistických služieb, ktorá sa vyhodnocuje z hľadiska hospodárnosti, ochrany životného prostredia, energetickej bezpečnosti, sociálnych, zdravotných a pracovných podmienok a bezpečnosti a v jednotlivých krajinách a regiónoch zohľadňuje územnú súdržnosť a zemepisné prostredie, treba považovať za hlavnú myšlienku budúcej dopravnej politiky; zastáva názor, že jednotlivé druhy dopravy sa musia vzájomne dopĺňať a ovplyvňovať a že vyššie uvedené parametre by sa mali využiť na určenie súčasného a budúceho rozdelenia druhov dopravy v krajinách a regiónoch podľa ich individuálnych možností; ďalej sa domnieva, že používanie udržateľných spôsobov dopravy by sa malo systematicky podporovať aj na krátkych a stredných vzdialenostiach;

9. berie na vedomie vysoký stupeň závislosti Únie od dovozu fosílnych palív, ktorých dodávky spoza hraníc Únie sú spojené s významnými rizikami z hľadiska hospodárskej bezpečnosti Únie a z hľadiska pružnosti možností jej zahraničnej politiky, a vyzýva Komisiu, aby vymedzila a pravidelne merala bezpečnosť vonkajších dodávok energie do Únie;

Štvrtok 15. decembra 2011

10. zdôrazňuje význam rozvoja dopravnej infraštruktúry nových členských štátov vrátane cestnej infraštruktúry pre dosiahnutie jednotného európskeho dopravného priestoru, ako aj prepojenia dopravných sietí týchto štátov s dopravnými sieťami susedných krajín; vyzýva Komisiu, aby zaradila potreby nových členských štátov v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry do svojho budúceho viacročného finančného rámca tak, aby do roku 2025 dopravná infraštruktúra nových členských štátov dosiahla úroveň ostatných členských štátov;

11. víta a podporuje návrh Európskej komisie na vytvorenie Nástroja na prepojenie Európy a iniciatívu týkajúcu sa dlhopisov na projekty, pričom vyzýva členské štáty, aby vytvorili ústrednú sieť, keďže koncepcia TEN-T by mala zabezpečiť realizáciu obmedzeného počtu udržateľných projektov s európskou pridanou hodnotou a vyšším a realistickým rozpočtom; nalieha, aby:

- sa členské štáty zaviazali, že do roku 2020 odstránia hlavné problematické miesta v každom druhu dopravy v európskom dopravnom priestore, v prípade potreby podporia ich obchádzanie zavedením intermodálnej infraštruktúry na začiatku a na konci úseku, cezhraničné projekty medzi všetkými členskými štátmi vymedzia ako prioritné bez toho, aby sa zanedbali spojenia so susednými krajinami, a do roku 2015 predložia schválený plán financovania;
- sa Komisia zaviazala, že v koordinácii s regionálnou politikou zvýši stabilitu financovania projektov TEN-T;
- sa Komisia zaviazala, že bude podporovať alternatívne modely a nástroje financovania, okrem iného projektové dlhopisy, a v návrhoch na internalizáciu externých nákladov stanoví väčšie využívanie takto vzniknutých príjmov na financovanie projektov TEN-T;
- sa v záujme zabezpečenia dlhodobej účinnosti a zviditeľnenia opatrení EÚ v rámci TEN-T pristupovalo k stanoveniu priorít v úzkej súvislosti s podmienkami využívania regionálnych štrukturálnych fondov a aby boli členské štáty povinné zabezpečiť financovanie týchto projektov nad rámec období stanovených pre viacročné programy EÚ;
- sa prioritný charakter projektov zachoval po roku 2015 len vtedy, ak členské štáty už prijali záväzné rozpočtové rozhodnutia, ktoré zaručujú realizáciu týchto projektov, a aby spolufinancovanie z prostriedkov EÚ vychádzalo zo zásady využitia alebo straty;
- sa európska sieť diaľkových cyklotrás (EuroVelo) zaradila do siete TEN-T;

12. zdôrazňuje, že vytvorenie dobrej dopravnej infraštruktúry a zabezpečenie dobrej úrovne jej dostupnosti ekonomicky posilní všetky regióny, ktoré budú zaujímavejšie pre priame investície, čím sa z dlhodobého hľadiska zvýši ich vlastná konkurencieschopnosť a konkurenčné postavenie EÚ ako celku a zabezpečí sa riadny rozvoj vnútorného trhu a dosiahnutie cieľa územnej súdržnosti;

13. poukazuje na skutočnosť, že dopravné siete hrajú vedúcu úlohu v politike v oblasti územného plánovania; zdôrazňuje, že pri rozvoji miestnych sietí je obzvlášť dôležitá veľká dopravná infraštruktúra, ako sú vysokorýchlostné železničné spojenia; domnieva sa, že makroregióny a stratégie na ich rozvoj majú dostatočný potenciál na to, aby hrali aktívnejšiu úlohu v zavádzaní koordinovanej, účinnej a udržateľnej politiky v oblasti dopravy; pripomína, že je dôležité pripraviť, naplánovať a zaviesť stratégie pre spoločnú dopravnú infraštruktúru, ako aj šíriť najlepšie postupy v oblasti dopravy; zdôrazňuje, že občania a podniky EÚ budú priamo využívať jednotný európsky dopravný priestor, ktorý má za cieľ ušetriť čas a zdroje pridelené na nákladnú a osobnú dopravu a zabezpečiť užšiu integráciu medzi trhmi;

Štvrtok 15. decembra 2011

14. poznamenáva, že pre všetky formy osobnej a nákladnej dopravy by mali platiť rovnaké bezpečnostné normy primerané riziku a harmonizované na európskej úrovni, a žiada návrh na financovanie dodržiavania tejto požiadavky; zastáva názor, že v prípade námornej a leteckej dopravy by sa za hlavný predpoklad mala považovať medzinárodná koordinácia a že do roku 2015 by sa mali preskúmať a v prípade potreby zrevidovať súčasné právne predpisy, ktoré by sa mali postupne zahrnúť do dohôd s tretími krajinami;

15. vyzdvihuje význam koherentnej stratégie pre prechod k alternatívnym a obnoviteľným zdrojom energie v doprave a zdôrazňuje skutočnosť, že prostredníctvom energetického mixu a existujúcich možností energetických úspor možno dosiahnuť stanovené ciele; zdôrazňuje, že tento prechod si vyžaduje osobitnú infraštruktúru a zodpovedajúce stimuly a že ciele zníženia by sa mali určiť technologicky neutrálnym spôsobom;

16. žiada, aby sa do roku 2015 vypracoval návrh o mestskej mobilite, v ktorom bude v súlade so zásadou subsidiarity podpora projektov podmienená tým, že miestne orgány predložia udržateľné plány mobility, ktorými sa stanoví efektívny logistický reťazec osobnej a nákladnej dopravy v mestských a zastavaných oblastiach, ktoré prispievajú k obmedzeniu objemu dopravy, počtu nehôd, znečistenia ovzdušia a hluku, budú dodržiavať normy a ciele európskej dopravnej politiky, zodpovedať potrebám okolitých miest a regiónov a nevytvoria nové prekážky na trhu; navrhuje výmenu najlepších postupov v oblasti inovácie a výskumu udržateľných koncepcií mestskej mobility;

17. zdôrazňuje, že rozhodujúci je prístup používateľov dopravy, a požaduje vytváranie podnetov nabádajúcich k výberu udržateľných, fyzicky aktívnych, bezpečných a zdravých prostriedkov dopravy a mobility; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby v súlade so zásadou subsidiarity predložili do roku 2013 návrhy na rozvoj iniciatív, ktoré podporujú ekologickú verejnú dopravu, t. j. chôdzu a bicyklovanie, najmä v mestách a veľkomestách, s cieľom zdvojnásobiť počet jej užívateľov; považuje preto za dôležité vytvoriť bezpečnú infraštruktúru pre chodcov a cyklistov, najmä v mestách a veľkomestách, zlepšiť interoperabilitu medzi dopravnými službami a podporovať zavedenie jednotného prepravného dokladu a integrovaného systému elektronických lístkov na multimodálne cestovanie, ktorý tiež zabezpečuje prepojenie diaľkovej a miestnej dopravy; pripomína, že prístupnosť a cenová dostupnosť dopravy je kľúčová pre sociálnu mobilitu a že zladovaniu cieľov v oblasti udržateľnosti so sociálnymi potrebami by sa pri plánovaní dopravnej politiky budúcnosti mala venovať väčšia pozornosť;

18. je presvedčený, že základné pravidlá týkajúce sa práv cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy by mali byť zakotvené v charte práv cestujúcich, a očakáva preto, že Komisia predloží najneskôr na začiatku roka 2012 príslušný návrh, v ktorom sa zohľadnia špecifické vlastnosti jednotlivých druhov dopravy a získané skúsenosti a ktorý bude obsahovať kapitolu o právach cestujúcich so zdravotným postihnutím; zároveň žiada jednotnú interpretáciu a konzistentné uplatňovanie, vykonávanie a presadzovanie týchto práv na základe jasných vymedzení a pokynov, ako aj transparentnosť v súvislosti s ich riadením; ďalej zdôrazňuje potrebu právnych predpisov v oblasti doplnkových poplatkov vo všetkých druhoch dopravy;

19. zdôrazňuje, že je potrebná integrovaná dopravná politika pre celý hodnotový reťazec dopravy a logistiky, ktorá by vhodne riešila problémy v oblasti dopravy a mobility, najmä tie, ktoré vznikajú v mestských oblastiach; žiada zlepšenie koordinácie medzi tvorcami politiky v európskych inštitúciách, ako aj stály dialóg a konzultácie s odvetvím logistiky, poskytovateľmi dopravných služieb a zákazníkmi v rámci európskeho fóra logistiky a mobility;

20. žiada, aby sa prioritne podporovala ekologická logistika a lepšie riadenie mobility;

Štvrtok 15. decembra 2011

21. tvrdí, že udržateľné používanie viacerých druhov dopravy pri osobnej a nákladnej logistike si vyžaduje zabezpečenie intermodálnych prestupných bodov a terminálov, integrované plánovanie a logistiku a integrované vzdelávanie a odbornú prípravu;
22. zdôrazňuje, že EÚ si musí zachovať popredné postavenie v oblasti technologickej inovácie v záujme podpory efektívnosti, udržateľnosti a zamestnanosti; žiada, aby sa poskytli finančné prostriedky na výskumný a vývojový program zameraný osobitne na udržateľnú a bezpečnú mobilitu s presne stanovenou stratégiou vykonávania, časovým rámcom a efektívnou finančnou kontrolou s cieľom:
- udržať vedúce postavenie EÚ ako výrobného a výskumného centra pre všetky druhy dopravy, pričom osobitný dôraz sa kladie na elimináciu emisií uhlíka v doprave, nižšie emisie, znižovanie hluku a bezpečnosť;
 - vytvoriť inteligentné, interoperabilné a prepojené systémy na podporu projektov SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT a ITS;
 - nájsť praktické riešenia so zapojením skupiny odborníkov z oblastí hospodárstva, vedy, politiky a spoločnosti;
 - pokračovať v iniciatíve v oblasti elektronickej bezpečnosti s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a vytvoriť infraštruktúru pre zavedenie systému núdzového volania e-call pri dodržaní požiadaviek na ochranu údajov;
23. zastáva názor, že by sa mali odstrániť byrokratické prekážky vo všetkých druhoch dopravy, a preto žiada väčšie zjednodušenie a posilnenú harmonizáciu dopravných a logistických dokladov, najmä pokiaľ ide o prepravu tovaru, a do roku 2013 predloženie návrhu na zjednotenie dokumentácie nákladu a elektronickej dokumentov, okrem iného s cieľom podporiť multimodálnu nákladnú dopravu;
24. zdôrazňuje potrebu zlepšiť a štandardizovať kontrolné prístroje, napríklad merače rýchlosti a palubné jednotky, ako aj komunikačné systémy a prostriedky a žiada o predloženie návrhu na vzájomné uznávanie a interoperabilitu takýchto prístrojov do roku 2013; zdôrazňuje, že je potrebné zlepšiť koordináciu a spoluprácu medzi vnútroštátnymi orgánmi pri cezhraničnom trestnom stíhaní a zabezpečiť väčšiu konvergenciu pri uplatňovaní noriem v oblasti bezpečnosti cestnej premávky;
25. zdôrazňuje skutočnosť, že prípadné zmeny a štandardizácia nákladových jednotiek – pri zohľadnení nákladových jednotiek používaných v celosvetovej doprave – a rozmerov dopravných vozidiel musia slúžiť na optimalizáciu multimodálnej dopravy a prinášať preukázateľné výhody v podobe úspor paliva, nižších emisií a zvýšenej bezpečnosti cestnej premávky;
26. navrhuje, aby členské štáty povolili používanie Európskeho modulárneho systému na niektorých cestách len v prípade, že to umožňuje existujúca infraštruktúra a bezpečnostné požiadavky, a aby o udelení povolenia informovali Komisiu;
27. zdôrazňuje význam rozličných európskych dopravných agentúr a požaduje, aby sa na posilnenie ich európskeho rozmeru vynaložilo nové úsilie;
28. vyzýva členské štáty, aby podporovali zavedenie rovnakých podmienok v oblasti zdaňovania energie a dane z pridanej hodnoty (DPH) pre všetky spôsoby dopravy a aby na ňom pracovali;

Štvrtok 15. decembra 2011

29. žiada, pokiaľ ide o cestnú dopravu,
- aby sa do roku 2013 opätovne preskúmala regulačný rámec týkajúci sa časov jazdy a odpočinku v osobnej a nákladnej doprave, ako aj jeho vykonávanie, a aby sa zosúladiť výklad vykonávania a presadzovania, pričom sa zohľadní pozícia Európskeho parlamentu k harmonizácii sankcií v odvetví cestnej dopravy; domnieva sa, že je tiež potrebné harmonizovať obmedzenia týkajúce sa prepravy tovaru v celej Európskej únii;
 - aby sa splnili už stanovené ciele a aby prioritné projekty v rámci transeurópskej cestnej siete dostali nový impulz;
 - aby sa do roku 2020 zvýšil počet zabezpečených odpočívadiel pre nákladné vozidlá v rámci transeurópskej cestnej siete (TERN) o 40 % v porovnaní s hodnotou z roku 2010 a aby sa zlepšila ich kvalita (hygienické normy);
 - aby Komisia podporovala iniciatívy členských štátov, ktoré prostredníctvom daňových úľav podporujú vytváranie bezpečného a ekologického vozového parku;
 - aby Komisia do konca roka 2013 vypracovala správu o stave trhu cestnej dopravy Spoločenstva obsahujúcu analýzu situácie na trhu vrátane hodnotenia účinnosti kontrol, analýzu vývoja podmienok zamestnávania v tomto odvetví, ako aj posúdenie toho, či harmonizácia pravidiel o. i. v oblasti ich presadzovania, poplatkov za používanie ciest, ako aj právnych predpisov v sociálnej oblasti a v oblasti bezpečnosti, pokročila do takej miery, že možno uvažovať o ďalšom otvorení domácich trhov cestnej dopravy vrátane odstránenia obmedzení v oblasti kabotáže;
 - aby sa zlepšilo odborné vzdelávanie a ďalšia odborná príprava osôb zamestnaných v dopravnom odvetví vrátane poskytovateľov služieb spojených s dopravou pre cestujúcich, ako aj prístup k týmto profesiám s cieľom zlepšiť pracovné podmienky a zvýšiť platy, ako aj príťažlivosť tohto odvetvia;
 - aby sa zaviedla štandardizovaná metodika EÚ na výpočet uhlíkovej stopy dopravných a logistických činností s cieľom predísť šíreniu vnútroštátnych prístupov a podporovať iniciatívy tohto odvetvia v oblasti presadzovania výpočtu uhlíkovej stopy, najmä v prípade cestnej nákladnej dopravy;
30. žiada, pokiaľ ide o lodnú dopravu,
- aby sa do roku 2013 predložil návrh o koncepcii Blue Belt, prostredníctvom ktorej sa uľahčia formality pre lode plaviace sa medzi prístavmi EÚ a rozvinie potenciál námorných diaľnic tým, že sa vytvorí skutočný jednotný trh pre námornú dopravu v rámci EÚ v súlade s jestvujúcimi právnymi predpismi v oblasti ochrany životného prostredia a prírody;
 - iniciatívy na zabezpečenie toho, aby zníženie emisií síry z lodí nevedlo k spätnému posunu medzi spôsobmi dopravy;
 - zavedenie európskej politiky pre nákladnú námornú prepravu na krátke a stredné vzdialenosti, a to s cieľom využiť voľnú kapacitu vnútrozemských vodných ciest a dosiahnuť ciele EÚ v oblasti zníženia emisií skleníkových plynov v odvetví dopravy;

Štvrtok 15. decembra 2011

- aby sa naďalej podporoval program NAIADES v súlade so súčasnými právnymi predpismi v oblasti ochrany životného prostredia a prírody, ako aj následný program zabezpečujúci pokračovanie súčasného programu NAIADES od roku 2014;
- návrh týkajúci sa 20 % zvýšenia počtu multimodálnych pripojení (plaforiem) pre vnútrozemskú lodnú dopravu, vnútrozemské prístavy a železničnú dopravu do roku 2020 v porovnaní s hodnotou z roku 2010 a primeranú finančnú podporu, ako aj predĺženie programu Marco Polo aj po roku 2013, a to v záujme efektívneho využitia potenciálu lodnej dopravy;
- aby sa v ďalšom viacročnom finančnom rámci na obdobie 2014 – 2020 aspoň 15 % prostriedkov z fondov TEN-T venovalo na projekty, ktoré zlepšujú udržateľné a multimodálne spojenia námorných prístavov, vnútrozemských prístavov a multimodálnych plaforiem, s dôrazom na projekty v oblasti vodnej dopravy;
- aby so zreteľom na medzinárodný charakter námornej dopravy došlo do roku 2012 k harmonizácii vzdelávania v lodnej doprave s medzinárodným štandardom, a najmä aby sa urýchlene prijal návrh Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 2008/106/ES o minimálnej úrovni výcviku námorníkov s cieľom začleniť do práva EÚ 2010 pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov k Medzinárodnému dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov, aby sa do konca roka 2013 predložil návrh o vzájomnom uznávaní rámcových podmienok odbornej prípravy prístavných pracovníkov, a aby sa vypracovala stratégia náboru pracovníkov na nižšie pozície v námorných profesiách;

31. žiada, pokiaľ ide o leteckú dopravu,

- aby Komisia a členské štáty podporovali vykonávanie Jednotného európskeho neba II, pri ktorom bude dôležitú úlohu zohrávať zavedenie programu SESAR, a aby Komisia do roka 2013 predložila návrh na dokončenie jednotného európskeho vzdušného priestoru obmedzením niekoľkých funkčných blokov vzdušného priestoru;
- aby Komisia posilnila koordináciu medzi nariadeniami o jednotnom nebi a projektmi SESAR a Galileo, ako aj iniciatívami za čisté nebo, a to s cieľom vykonávať opatrenia v oblasti znižovania spotreby energie a emisií skleníkových plynov efektívnejšie;
- aby v prípade ďalších návrhov o otvorení trhu naďalej stála v popredí kvalita služieb a koordinácia s medzinárodnými štandardmi;
- aby Komisia a členské štáty prijali všetky nevyhnutné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby európsky obchod s kvótami emisií bol do roku 2012 uznaný na medzinárodnej úrovni, čím sa zaručia rovnaké podmienky na medzinárodnej úrovni;
- aby sa aktívne pracovalo na vývoji tzv. kontrolného stanovišťa budúcnosti pre bezpečnostné kontroly cestujúcich a prepravovaného tovaru;

32. žiada, pokiaľ ide o železničnú dopravu,

- aby Komisia pri navrhovaní ďalšieho otvorenia trhov zohľadnila povinnosti členských štátov týkajúce sa mestskej verejnej dopravy a existujúcej ponuky služieb s cieľom zlepšiť súčasnú ponuku v oblasti služieb, pričom by mala zaručiť spravodlivejšiu hospodársku súťaž a zabrániť sociálnemu dämpingu;

Štvrtok 15. decembra 2011

- aby sa viac podporovala technická harmonizácia a interoperabilita medzi členskými štátmi, a najmä aby sa do roku 2015 harmonizovali pravidlá povoľovania vozidiel tak, aby povoľovanie vozidiel netrvalo dlhšie ako 2 mesiace za finančne transparentných podmienok, a teda aby sa primerane upravili kompetencie Európskej železničnej agentúry a jej finančné krytie v roku 2012;
 - aby sa dôkladne premysleným spôsobom zaviedli nové stimuly do riešenia problematiky železničnej infraštruktúry, znižovania miery hluku a akčného plánu ERTMS do roku 2020;
 - aby Komisia najneskôr do 31. decembra 2012 predložila návrh smernice, ktorá bude obsahovať ustanovenia o vzťahu medzi správou infraštruktúry a prepravnými činnosťami, ako aj návrh na otvorenie trhu vnútroštátnej osobnej dopravy, ktorý nebude znamenať zníženie kvality služieb železničnej dopravy ani povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme;
 - aby boli národné regulačné orgány v záujme zefektívnenia železničnej dopravy a užšej vzájomnej spolupráce v rámci európskej siete nezávislé a mali väčšie právomoci a aby Komisia do roku 2014 predložila návrh na ďalšiu podporu tohto cieľa a na vytvorenie európskeho regulačného orgánu;
 - aby sa venovala väčšia pozornosť vzdelávaniu a ďalšej odbornej príprave založeným na prísnych normách, ako aj presadzovaniu cezhraničného uznávania diplomov a kvalifikácií;
 - aby Komisia posúdila vplyv, ktorý malo otvorenie trhu nákladnej železničnej dopravy na prepravu jednotlivých vozňov, a aby v prípade, že sa ukáže, že objem takejto dopravy klesol, najneskôr 31. decembra 2012 predložila návrh s cieľom umožniť členským štátom, aby túto činnosť vzhľadom na jej hospodársky, sociálny a environmentálny prínos podporovali;
33. uznáva, že železničný priemysel Európy je čoraz zraniteľnejší voči konkurencii na trhu EÚ, ktorú predstavujú dodávatelia z tretích krajín; vyjadruje znepokojenie nad závažnými prekážkami, ktoré bránia dodávateľom z EÚ uchádzať sa o verejné zákazky v krajinách mimo EÚ;
34. vyzýva Komisiu, aby pri hodnotení vplyvu legislatívnych návrhov identifikovala, kvantifikovala a vyhodnotila možnosť vytvorenia tzv. ekologického zamestnávania a opatrení na jeho podporu;
35. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby v súlade so záväzkami prijatými v rámci stratégie Európa 2020 predložili spoločnú stratégiu potrieb, plánovania, rozvoja a financovania infraštruktúry potrebnej na rast, mobilitu, rozvoj a zamestnanosť, ktorá by zahŕňala informovanie zainteresovaných subjektov, komunikáciu a konzultácie s nimi, a predovšetkým účasť dotknutých občanov;
36. konštatuje, že so zreteľom na skutočnosť, že miestne a regionálne orgány majú významné právomoci v oblasti dopravnej politiky, je zásadne dôležité, aby boli schopné zapojiť sa prostredníctvom prístupu založeného na viacúrovňovej verejnej správe;
37. žiada, aby Komisia každý rok hodnotila pokrok v dosahovaní cieľov stanovených v bielej knihe, vykonanú prácu a výsledky, a aby každých päť rokov predložila Európskemu parlamentu správu o vykonávaní bielej knihy;
38. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.
-