

UZNESENIE ⁽¹⁾**o spolupráci v oblasti infraštruktúry medzi EÚ a krajinami Východného partnerstva: spoločné projekty v oblasti cestnej, železničnej a leteckej dopravy**

(2015/C 315/02)

PARLAMENTNÉ ZHROMAŽDENIE EURONEST,

- so zreteľom na uznesenie Európskeho parlamentu z 23. októbra 2013 o európskej susedskej politike: smerom k posilneniu partnerstva. Pozícia Európskeho parlamentu k správam z roku 2012,
- so zreteľom na uznesenia Európskeho parlamentu o preskúmaní európskej susedskej politiky a jej východnej dimenzie, ako aj na uznesenia o Arménskej republike, Azerbajdžanskej republike, Bieloruskej republike, Gruzínsku, Moldavskej republike a Ukrajine,
- so zreteľom na spoločné vyhlásenie zo samitu Východného partnerstva (Vilnius 28. a 29. novembra 2013) – Východné partnerstvo: cesta vpred,
- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu s názvom EÚ a jej susedné regióny: obnovená koncepcia spolupráce v oblasti dopravy [KOM(2011) 415] a na Komisiou vypracovaný plán susedskej politiky EÚ v oblasti dopravy, ktorý sa týka odvetvia leteckej dopravy, námornej dopravy a dopravy po vnútrozemských vodných cestách, cestnej a železničnej dopravy a prepojení infraštruktúry,
- so zreteľom na spoločné vyhlásenie ministrov dopravy členských štátov EÚ a partnerských krajín Východného partnerstva a predstaviteľov Európskej komisie o budúcnosti spolupráce Východného partnerstva v oblasti dopravy,
- so zreteľom na závery Rady o spolupráci so susediacimi regiónmi EÚ v oblasti dopravy prijaté na 3116. zasadnutí Rady pre dopravu, telekomunikácie a energetiku,
- so zreteľom na bielu knihu Komisie z roku 2011 s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje,
- so zreteľom na zoznam prioritných projektov infraštruktúry týkajúcich sa regionálnej dopravnej siete Východného partnerstva, ktorý bol schválený na stretnutí ministrov dopravy EÚ a krajín Východného partnerstva 9. októbra 2013 v Luxembursku,
- so zreteľom na podpísanie dohôd o pridružení medzi EÚ a Ukrajinou, Moldavskom a Gruzínskom,
- so zreteľom na efektívnosť námornej a riečnej navigácie ako systémov na prepravu tovarov, spájanie ľudí a prehlbovanie integrácie trhu,
- 1. zdôrazňuje, že doprava je mimoriadne dôležitá pre prosperitu Európy a umožňuje efektívnu prepravu tovaru a slobodné cestovanie občanov; pripomína, že EÚ je hlavným politickým a hospodárskym partnerom krajín Východného partnerstva a že zintenzívnená spolupráca v odvetví dopravy by mohla výrazne posilniť hospodárstvo a politickú stabilitu týchto krajín; poukazuje na to, že občanom a podnikom v EÚ a susedných regiónoch plynú priame výhody zo zlepšenej spolupráce v oblasti dopravy, ktorej cieľom je zredukovať čas a zdroje vynakladané na prepravu tovaru, služieb a pasažierov, a že užšia integrácia trhov môže takisto pomôcť vytvárať nové príležitosti na trhu pre podniky tak v EÚ, ako aj v susedných regiónoch;

⁽¹⁾ Prijaté 17. marca 2015 v Jerevane v Arménsku.

2. domnieva sa, že lepšie dopravné prepojenia možno dosiahnuť zlepšením dopravnej infraštruktúry prostredníctvom užšej integrácie trhov, čím sa zabezpečí bezproblémové cestovanie pasažierov a účinná a bezpečná preprava tovarov so zreteľom na špecifické geografické podmienky krajín Východného partnerstva; v tejto súvislosti dúfa, že sa medzi dopravnou politikou v krajinách Východného partnerstva a stratégiou Európa 2020 vytvorí viditeľné prepojenie;
3. zdôrazňuje, že užšia integrácia dopravných trhov v EÚ a krajinách Východného partnerstva závisí od vôle a pripravenosti jednotlivých krajín v tomto ohľade a je podmienená pokrokmi v susedných krajinách pri uplatňovaní noriem zodpovedajúcich normám uplatňovaným v EÚ v oblastiach ako bezpečnosť, bezpečnostná ochrana, životné prostredie a sociálne otázky; vyzýva EÚ, aby poskytovala potrebnú technickú podporu a poradenstvo a neuchyľovala sa k protekcionizmu;
4. zdôrazňuje, že medzi východnou a západnou časťou Európy sú ešte stále veľké rozdiely v dopravnej infraštruktúre, ktoré bude potrebné riešiť, a že európsky kontinent by mal byť z hľadiska dopravnej infraštruktúry homogénnejší;
5. pripomína, že preťaženia sú veľkým problémom najmä v cestnej a leteckej doprave; zdôrazňuje potrebu riešiť veľké množstvo prekážok v európskej doprave s cieľom vyhovieť dopytu občanov po cestovaní a potrebe hospodárstva prepravovať tovar a služby a zároveň predvídať obmedzenosť zdrojov a problémy týkajúce sa životného prostredia;
6. berie na vedomie prijatie nových usmernení transeurópskej dopravnej siete, ktorými sa určuje podoba základnej a komplexnej siete strategickej európskej infraštruktúry vo východných a západných častiach Európskej únie, a tým zároveň jednotného európskeho dopravného priestoru; vyzýva Európsku komisiu, aby uvažovala nad možnosťou prepojenia základnej siete s dopravnou sieťou v krajinách Východného partnerstva;
7. vyzýva Komisiu, aby spoločne s vládami východných partnerov vypracovala a vydala spoločnú posudkovú štúdiu o dopravnej infraštruktúre, uzloch a prepojeniach spoločného záujmu, ktorá by mohla tvoriť komplexný základ pre budúce spoločné projekty;
8. berie na vedomie zvýšený tlak na verejné zdroje financovania infraštruktúry; zdôrazňuje, že je potrebný nový prístup k financovaniu a stanovovaniu cien založený na verejných a súkromných partnerstvách, v rámci ktorého by miestne komunity mohli vytvárať partnerstvá so zainteresovanými súkromnými subjektmi a vládnymi agentúrami a využívať medzinárodné fondy na vytvorenie dopravných prostriedkov, z ktorých by plynuli výhody všetkým zainteresovaným stranám; naliehavo žiada členské štáty EÚ a krajiny Východného partnerstva o výmenu najlepších skúseností a zintenzívnenie spolupráce v tejto oblasti;
9. uznáva význam ďalšieho zlepšovania investičného prostredia v krajinách Východného partnerstva s cieľom prilákať investície z členských krajín EÚ do odvetvia cestnej, železničnej, námornej a leteckej dopravy, ktorými sa podporí rozvoj príslušnej infraštruktúry, integrácia krajín Východného partnerstva a členských krajín EÚ, prijatie noriem EÚ a rozšírenie kapacity v krajinách Východného partnerstva;
10. vyzýva Komisiu a vlády východných partnerov, aby do budúcich obchodných dohôd zahŕňali zásadu jednoduchej dopravy;
11. zdôrazňuje, že reformy odvetvia dopravy v krajinách Východného partnerstva by mali zabezpečiť užšiu aproximáciu s dopravnými normami EÚ; domnieva sa, že už začaté rokovania o dohodách o leteckých službách medzi EÚ a krajinami Východného partnerstva by sa mali uzavrieť, a v tejto súvislosti dúfa v skoré začatie podobných rokovaní s ostatnými krajinami Východného partnerstva; domnieva sa, že námorná bezpečnosť by sa mala zlepšiť prostredníctvom reformnej politiky, že indikátory by sa mali zlepšiť v súlade s Parížskym memorandom o porozumení o štátnej prístavnej kontrole a že partnerské krajiny by mali byť schopné preukázať zlepšenie výsledkov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ako aj konkrétne kroky smerujúce k zlepšeniu železničnej interoperability s EÚ; domnieva sa, že dopravné prepojenia s EÚ by sa mali skvalitniť prostredníctvom lepšieho plánovania sietí a prioritných projektov infraštruktúry, ktoré napomáhajú spojenie partnerských krajín s transeurópskou dopravnou sieťou. nabáda partnerské krajiny na rekonštrukciu existujúcich ciest a výstavbu nových ciest;

12. berie na vedomie existenciu zatvorených hraníc na území Východného partnerstva, ako aj dopravné ťažkosti krajín, ktoré nemajú priamy prístup k moru, a v tejto súvislosti vyzýva EÚ, aby prispela k vytvoreniu otvorenejších a prístupnejších možností dopravy uskutočnením konkrétnych projektov;
13. zdôrazňuje, že Jednotné európske nebo, ktoré sa v súčasnosti pripravuje, by sa takisto malo rozšíriť tak, aby zahŕňalo susedov EÚ – minimálnym predpokladom je uznanie právnych predpisov EÚ a zásady určenia v EÚ; zdôrazňuje, že cieľom Jednotného európskeho neba je zlepšiť bezpečnosť a eliminovať meškania, náklady a emisie a že v rámci postupnej koncepcie zavedenia Jednotného európskeho neba sú susedné krajiny EÚ pripravené vytvoriť funkčné bloky vzdušného priestoru (FAB) s členskými štátmi EÚ alebo sa do nich zapojiť; vyzýva krajiny Východného partnerstva, aby prispeli k bezproblémovej prevádzke leteckej dopravy, či už medzi EÚ a krajinami Východného partnerstva, alebo na území Východného partnerstva;
14. pripomína, že cestná doprava zohráva kľúčovú úlohu pri obchodných tokoch s tými krajinami Východného partnerstva, s ktorými má EÚ pozemnú hranicu; poukazuje však na to, že efektívnemu toku tovaru medzi EÚ a jej susedmi na východe naďalej bránia ťažkopádne administratívne postupy na hraničných priechodoch a strata času na hraničiach z dôvodu rozdielnych administratívnych postupov predstavuje v priemere až 40 % celkového prepravného času; zdôrazňuje, že uľahčenie formalít pri prechode cez hranice je preto mimoriadne dôležité na stimuláciu obchodu, pretože by sa ním dosiahli úspory času a nákladov a že pre krajiny Východného partnerstva by bolo prospešné podelenie sa o skúsenosti z úspešných reforiem v tejto oblasti;
15. upozorňuje na skutočnosť, že úmrtnosť z dôvodu úrazov v cestnej premávke je výrazne vyššia vo väčšine krajín Východného partnerstva, než je priemer v EÚ, a preto nízka úroveň bezpečnosti cestnej premávky v krajinách Východného partnerstva predstavuje pre EÚ priamy dôvod na obavy; zdôrazňuje, že zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky prostredníctvom odbornej prípravy, delenia sa o najlepšie postupy, zvyšovania informovanosti a podpory bezpečnejšej cestnej infraštruktúry vrátane bezpečného parkovania predstavuje prioritu v rámci spolupráce EÚ s jej susednými regiónmi a poskytovania finančnej pomoci týmto regiónom; nabáda Európsku komisiu, aby preskúmala možnosť rozšírenia služieb spoločných celoeurópskych inteligentných dopravných systémov na krajiny Východného partnerstva;
16. s potešením konštatuje, že viaceré krajiny Východného partnerstva vyjadrili záujem o posilnený prístup na trh cestnej dopravy s EÚ, a domnieva sa, že EÚ by mala v tejto oblasti vykonávať svoju vonkajšiu právomoc vzhľadom na ďalšiu integráciu trhu s týmito krajinami; v tejto súvislosti Komisiu vyzýva, aby pozorne sledovala partnerské krajiny s cieľom uistiť sa, či zavádzajú a uplatňujú príslušné normy v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, životného prostredia a sociálnej oblasti, a zabezpečiť, aby sa členské štáty neuchyľovali k protekcionistickým opatreniam; domnieva sa, že hlavným cieľom takejto iniciatívy by malo byť postupné odstránenie kvantitatívnych obmedzení výmenou za uplatňovanie noriem, ktoré zaručujú kvalitu služieb cestnej dopravy medzi EÚ a krajinami Východného partnerstva, pričom takáto koncepcia nie je súčasťou súčasných bilaterálnych režimov;
17. zdôrazňuje, že ak sa má využiť úplný potenciál nákladnej železničnej dopravy (vrátane rekonštrukcie existujúcich železníc a výstavby nových, efektívnejších železníc), musia fungovať otvorené, spravodlivé, nediskriminačné, transparentné a efektívne systémy spoplatňovania využívania železničnej infraštruktúry po koridoroch medzi EÚ, jej východnými susedmi, Blízkym východom a Áziou; podporuje regionálnu spoluprácu v tejto problematike a s obavami konštatuje, že k fyzickým prekážkam v obchode a raste objemov nákladov patrí aj nedostatok interoperabilných železničných systémov, nedostatočná technológia a zlý stav železničných koľajových vozidiel; poukazuje na to, že efektívnosť osobnej železničnej dopravy možno zvýšiť lepšou spoluprácou na hraničných priechodoch, ktorá by si ani nevyžadovala značné investície do infraštruktúry;
18. podporuje presadzovanie nízkouhlíkových vozidiel a infraštruktúry pre alternatívne palivá s cieľom znížiť spotrebu fosílnych palív, a tým aj vplyv dopravy na životné prostredie;

19. zdôrazňuje, že reformy, ktorých účelom je priblížiť odvetvie železničnej dopravy susedných krajín k normám EÚ (v oblasti bezpečnosti, ochrany, životného prostredia, sociálnych otázok a interoperability), by mali pokračovať, pretože by priniesli výhody nielen pre osobnú a nákladnú dopravu, ale zároveň by pritiahli viac investícií pre odvetvie železničnej dopravy; poukazuje na to, že vysoký dopyt po modernizácii železničných koľajových vozidiel v susedných krajinách vytvára pre spoločnosti EÚ nové trhové príležitosti; zdôrazňuje, že vyššie uvedené reformy sú takisto podmienkou akéhokoľvek otvorenia trhu v budúcnosti;
 20. naliehavo žiada EÚ, aby pomohla doceliť dodržiavanie noriem delením sa o informácie o vytváraní vnútroštátnych programov bezpečnostnej ochrany civilného letectva a delením sa o najlepšie postupy pri vykonávaní a kontrole kvality bezpečnostných opatrení v letectve; zdôrazňuje, že by sa mali úplne dodržiavať medzinárodné normy bezpečnostnej ochrany v letectve, ktoré stanovila Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), a poukazuje na to, že zblížovanie právnych predpisov v regióne v oblasti medzinárodných noriem a nad rámec ich rozsahu by sa mohlo uľahčiť prehĺbením poznatkov o ustanoveniach o bezpečnostnej ochrane v letectve Európskej konferencie civilného letectva (ECAC) a o zásadách stanovených v primárnej legislatíve EÚ a zlepšením ich uplatňovania;
 21. poukazuje na to, že krajiny Východného partnerstva by v budúcnosti takisto mali čerpať výhody plynúce z programu výskumu manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba (SESAR), ktorý je zameraný na modernizáciu infraštruktúry riadenia letovej prevádzky v Európe, a že intenzívnejšia pomoc zo strany EÚ krajinám Východného partnerstva, ktoré sa usilujú zmodernizovať svoje systémy manažmentu letovej prevádzky, by bola veľmi vítaná;
 22. podporuje ďalšie zblížovanie právnych predpisov a docielenie ich dodržiavania vo všetkých odvetviach dopravy, inštitucionálny rozvoj vládnych agentúr zodpovedných za rozvoj odvetví cestnej, železničnej, námornej a leteckej dopravy v krajinách Východného partnerstva a prijatie príslušných noriem, a to prostredníctvom výmeny najlepších postupov EÚ, technickej pomoci a organizovania študijných zájazdov, workshopov a fór;
 23. podporuje realizáciu projektov v oblasti dopravnej infraštruktúry v rámci dopravnej siete Východného partnerstva prostredníctvom existujúcich programov a nástrojov EÚ zameraných na zlepšenie prepojenia so základnou sieťou, ako aj dokončenie v súčasnosti prebiehajúcich projektov, ktorých účelom je prepojenie dopravných sietí krajín Východného partnerstva s dopravnými sieťami EÚ;
 24. považuje za nevyhnutné, aby Ukrajina, Moldavsko a Gruzínsko ako signatári dohôd o pridružení získali od EÚ primeranú podporu na rozvoj odvetvia cestnej, železničnej leteckej a námornej dopravy;
 25. zdôrazňuje, že vzhľadom na špecifické geografické vlastnosti krajín Východného partnerstva sa námorná doprava a splavné cesty zásadnou mierou podieľajú na rozvoji obchodu, uľahčení pohybu osôb a lepšom prepojení medzi dopravnými systémami;
 26. poveruje svojich spolupredsedov, aby postúpili toto uznesenie predsedovi Európskeho parlamentu, Rade, Komisii, podpredsedníčke Komisie/vysokoj predstaviteľke Únie pre zahraničné veci a bezpečnostnú politiku, Európskej službe pre vonkajšiu činnosť a vládam a parlamentom členských štátov a Východnému partnerstvu.
-