

Stanovisko Európskeho výboru regiónov — Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou

(2018/C 387/11)

Spravodajca:	Michiel SCHEFFER (NL/ADLE), poslanec zastupiteľstva provincie Gelderland
Referenčné dokumenty:	Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov
	COM (2017) 675 final
	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi
	COM(2017) 648 final and final/2
	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy
	COM(2017) 647 final
	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy
	COM(2017) 653 final
	Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Dosiahnuť čo najširšie využívanie alternatívnych palív – Akčný plán týkajúci sa infraštruktúry pre alternatívne palivá podľa článku 10 ods. 6 smernice 2014/94/EÚ vrátane posúdenia národných politických rámcov podľa článku 10 ods. 2 smernice 2014/94/EÚ
	COM(2017) 652 final and final/2

I. NÁVRHY ZMIEN

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy

COM(2017) 647 – final

Pozmeňovací návrh 1

Odôvodnenie 3

Text navrhnutý Komisiou	Zmena navrhnutá VR
V každom členskom štáte by sa mal vymenovať nezávislý a nestranný regulačný orgán s cieľom zaistiť riadne fungovanie trhu osobnej cestnej dopravy. Môže to byť orgán, ktorý je zodpovedný aj za iné regulované sektory, ako je napríklad železničná doprava, energetika či telekomunikácie.	V každom členskom štáte by sa mal vymenovať buď orgán s právomocami v doprave, alebo nezávislý a nestranný regulačný orgán s cieľom zaistiť riadne fungovanie trhu osobnej cestnej dopravy. Môže to byť orgán, ktorý je zodpovedný aj za iné regulované sektory, ako je napríklad železničná doprava, energetika či telekomunikácie.

Zdôvodnenie

Podľa Zmluvy o EÚ je osobná doprava službou všeobecného hospodárskeho záujmu. Žiadať povinné zriadenie nezávislého regulačného orgánu môže byť neprimerané, keď je trh organizovaný podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007.

Pozmeňovací návrh 2

Odôvodnenie 4

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
Vykonávanie komerčnej pravidelnej dopravy by nemalo ohrozovať hospodársku rovnováhu existujúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme. Práve preto by mal byť regulačný orgán schopný vykonávať objektívnu hospodársku analýzu.	Vykonávanie komerčnej pravidelnej dopravy by nemalo ohrozovať rovnováhu existujúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme. Práve preto by mal byť regulačný orgán schopný vykonávať objektívnu analýzu. Táto analýza musí zohľadňovať príslušné štrukturálne a geografické charakteristiky trhu a danej siete (veľkosť, charakteristika dopytu, zložitosť siete, geografická a technická izolovanosť a služby, ktoré sú predmetom zmluvy), ako aj to, či nová služba prináša zlepšenie kvality služieb alebo nákladovej efektívnosti alebo oboch týchto aspektov v porovnaní so zmluvou o službách vo verejnom záujme uzatvorenou predtým.

Zdôvodnenie

Služby vo verejnom záujme ako doprava by sa nemali posudzovať len z hospodárskeho hľadiska, ale v širšom zmysle, ktorý zahŕňa nielen ekonomicky vyčísliteľné kritériá, ale aj otázky kvality, bezpečnosti a územnej a sociálnej súdržnosti. Výbor regiónov by mal využiť toto stanovisko na poskytnutie usmernení v súvislosti s určitými aspektmi, ktoré treba posúdiť.

Pozmeňovací návrh 3

Odôvodnenie 6

Text navrhnutý Komisiou	Zmena navrhnutá VR
V záujme zaistenia spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu by prevádzkovatelia pravidelnej dopravy mali mať práva prístupu k staniciam v Únii za spravodlivých, rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok. Odvolania proti rozhodnutiam o zamietnutí alebo obmedzení prístupu by sa mali podávať regulačnému orgánu.	V záujme zaistenia spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu by prevádzkovatelia pravidelnej dopravy mali mať práva prístupu k staniciam vo verejnom vlastníctve v Únii za spravodlivých, rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok. Napriek tomu sa nesmie narušať územná rovnováha a sociálna súdržnosť, takže prevádzkovatelia verejných služieb by mali mať prednostný prístup, aby sa zaručilo plnenie povinností stanovených v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme uzavretej s príslušnými orgánmi. Odvolania proti rozhodnutiam o zamietnutí alebo obmedzení prístupu by sa mali podávať regulačnému orgánu.

Zdôvodnenie

Prednostný prístup k staniciam by mali mať prevádzkovatelia verejných služieb, ktorí si musia plniť povinnosti stanovené v zmluve o poskytovaní služby vo verejnom záujme uzavretej s príslušnými orgánmi (frekvencia, cestovné poriadky, prípoje, služby).

Pozmeňovací návrh 4

Odôvodnenie 8

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
Povolenia pre vnútroštátnu aj medzinárodnú pravidelnú dopravu by mali podliehať povoľovaciemu konaniu. Povoľenie by sa malo udeliť, pokiaľ neexistujú konkrétne dôvody na jeho zamietnutie, ktoré možno pripísať žiadateľovi, alebo pokiaľ daná doprava neohrozuje hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Mala by sa zaviesť hraničná vzdialenosť, aby sa zaistilo, že komerčná pravidelná doprava neohrozuje hospodársku rovnováhu existujúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme. V prípade, že je na tratiach doprava už zabezpečená prostredníctvom jednej alebo viacerých zmlúv o službách vo verejnom záujme, táto hranica sa môže zvýšiť.	Povolenia pre vnútroštátnu aj medzinárodnú pravidelnú dopravu by mali podliehať povoľovaciemu konaniu. Povoľenie by sa malo udeliť, pokiaľ neexistujú konkrétne dôvody na jeho zamietnutie, ktoré možno pripísať žiadateľovi, alebo pokiaľ daná doprava neohrozuje rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme by mala zohľadňovať jej hospodársku životaschopnosť, ale aj služby, ktoré občanom poskytuje z hľadiska spojení, intermodálneho plánovania cesty, kvality, efektívnosti, zosúladenia s dopytom, bezpečnosti a ochrany. Okrem toho by sa pri poskytovaní uvedených služieb mali dodržiavať environmentálne a sociálne normy.

Zdôvodnenie

Služby vo verejnom záujme ako doprava by sa nemali posudzovať len z hospodárskeho hľadiska, ale v širšom zmysle, ktorý zahŕňa nielen ekonomicky vyčísliteľné kritériá, ale aj otázky kvality, bezpečnosti a územnej a sociálnej súdržnosti. Rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme by mala zohľadňovať jej hospodársku životaschopnosť, ale aj kvalitu služieb pre občanov. Dodržiavanie rovnakých environmentálnych a sociálnych noriem je predpokladom spravodlivej hospodárskej súťaže.

Pozmeňovací návrh 5

Odôvodnenie 13

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
V rozsahu, v akom sa týmto nariadením harmonizujú pravidlá na národných trhoch týkajúce sa pravidelnej autokarovej a autobusovej dopravy a prístupu k staniciam, členské štáty nie sú schopné v dostatočnej miere dosiahnuť jeho ciele, a to podpora medzimestskej mobility a zvýšenie podielu udržateľných spôsobov osobnej dopravy. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie sledovaných cieľov.	

Zdôvodnenie

Otázky prístupu k miestnym staniciam a regionálnym trhom verejnej dopravy sú úzko prepojené so subsidiaritou.

Pozmeňovací návrh 6

Článok 1 bod 2

Text navrhnutý Komisiou	Zmena navrhnutá VR
Článok 2 sa mení takto:	Článok 2 sa mení takto:
[...]	[...]
c) dopĺňajú sa tieto body 9 až 11:	c) dopĺňajú sa tieto body 9 až 11:
„9. „stanica“ je objekt s minimálnou plochou 600 m² , ktorý poskytuje parkovaciu plochu používanú autokarmi a autobusmi na vystupovanie a nastupovanie cestujúcich;	„9. „stanica“ je objekt vo verejnom vlastníctve , ktorý poskytuje parkovaciu plochu používanú autokarmi a autobusmi na vystupovanie a nastupovanie cestujúcich, pričom zodpovedá vymedzeniu a požiadavkám podľa vnútroštátneho právneho predpisu ;
[...]	[...]

Zdôvodnenie

O tomto vymedzení pojmu by mali rozhodovať členské štáty. Odkaz na minimálnu plochu 600 m² by sa mal vypustiť, aby neboli znevýhodnené stanice v malých mestách a na vidieku, ktoré majú menšiu plochu, ale majú zásadný význam pre zabezpečenie prepojenia s veľkými mestami.

Pozmeňovací návrh 7

Článok 1 bod 3

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
Pred kapitolu II sa vkladá tento článok 3a:	Pred kapitolu II sa vkladá tento článok 3a:
„Článok 3a Regulačný orgán	„Článok 3a Regulačný orgán
1. Každý členský štát vymenuje jeden vnútroštátny regulačný orgán pre sektor osobnej cestnej dopravy. Tento orgán musí byť nestranný a organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného orgánu. Musí byť nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o službách vo verejnom záujme.	1. Každý členský štát vymenuje podľa svojich pravidiel organizácie trhu s domácimi službami jeden vnútroštátny regulačný orgán pre sektor osobnej cestnej dopravy. Tento orgán musí byť bud' orgánom s právomocami v doprave, alebo orgánom, ktorý je nestranný a organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného orgánu. V druhom prípade musí byť nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o službách vo verejnom záujme.
Regulačný orgán môže byť zodpovedný aj za iné regulované sektory.	Regulačný orgán môže byť zodpovedný aj za iné regulované sektory.

Zdôvodnenie

Nové komerčné služby by nemali ohrozovať plnenie poslania služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a záväzky v oblasti poskytovania verejných služieb. Členský štát by mal mať možnosť voľby medzi nezávislým regulačným orgánom alebo orgánom s právomocami v doprave, ktorý pozná spoločensko-ekonomické potreby užívateľov.

Pozmeňovací návrh 8

Článok 1 bod 3

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
Pred kapitolu II sa vkladá tento článok 3a:	Pred kapitolu II sa vkladá tento článok 3a:
„Článok 3a	„Článok 3a
Regulačný orgán	Regulačný orgán
[...]	[...]
3. Regulačný orgán vykonáva tieto úlohy:	3. Regulačný orgán vykonáva tieto úlohy:
a) uskutočňuje hospodárske analýzy na posúdenie toho, či nová navrhovaná doprava môže ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme;	a) uskutočňuje analýzy na posúdenie toho, či nová navrhovaná doprava môže ohroziť rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme a či môže mať negatívny vplyv na kvalitu služieb poskytovaných občanom, pričom sa zohľadnia o. i. otázky dostupnosti spojení, ich frekvencia, tarify, intermodálne plánovanie cesty a bezpečnosť, ako aj dodržiavanie environmentálnych a sociálnych noriem pri poskytovaní služieb;
b) zbiera a poskytuje informácie o prístupe k staniciam; a	b) zbiera a poskytuje informácie o prístupe k staniciam; a
c) rozhoduje o odvolaniach proti rozhodnutiam prevádzkovateľov staníc.	c) rozhoduje o odvolaniach proti rozhodnutiam prevádzkovateľov staníc.

Zdôvodnenie

Dodržiavanie rovnakých environmentálnych a sociálnych noriem je predpokladom spravodlivej hospodárskej súťaže.

Pozmeňovací návrh 9

Článok 1 bod 3

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
Pred kapitolu II sa vkladá tento článok 3a:	Pred kapitolu II sa vkladá tento článok 3a:
„Článok 3a	„Článok 3a
Regulačný orgán	Regulačný orgán
[...]	[...]
3. Regulačný orgán vykonáva tieto úlohy:	3. Regulačný orgán vykonáva tieto úlohy:

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
[...]	[...]
b) zbiera a poskytuje informácie o prístupe k staniciam; a	b) zbiera a poskytuje informácie o prístupe k staniciam s cieľom zabezpečiť, aby prístup k príslušným staniciam bol poskytovateľom služieb umožňovaný za spravodlivých, rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok; a
c) rozhoduje o odvolaniach proti rozhodnutiam prevádzkovateľov staníc.	c) rozhoduje o odvolaniach proti rozhodnutiam prevádzkovateľov staníc.

Zdôvodnenie

Autobusy a autokary sú jedným z najdostupnejších a najdôležitejších druhov dopravy v EÚ. Preto je nevyhnutné, aby sa cestujúcim poskytovali čo najlepšie služby. Najlepším spôsobom ako to dosiahnuť je spravodlivá a zdravá konkurencia.

Pozmeňovací návrh 10

Článok 1 bod 6

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
Vkladá sa tento článok 5a:	Vkladá sa tento článok 5a:
„Článok 5a	„Článko 5a
Prístup k staniciam	Prístup k staniciam
[...]	[...]
2. Prevádzkovatelia staníc sa usilujú vyhovieť všetkým požiadavkám na prístup s cieľom zaistiť optimálne využívanie staníc.	2. Prevádzkovatelia staníc sa usilujú vyhovieť všetkým požiadavkám na prístup s cieľom zaistiť optimálne využívanie staníc a dodržiavanie povinností súvisiacich s poskytovaním služieb vo verejnom záujme.
Žiadosti o prístup možno zamietnuť len na základe nedostatočnej kapacity.	Žiadosti o prístup možno zamietnuť na základe nedostatočnej kapacity alebo ak by mala žiadosť za následok zhoršenie služieb dostupných občanom, pokiaľ ide o prístup k spojeniam, obmedzenie spojení, ohrozenie bezpečnosti a ochrany alebo celkovej kvality poskytovaných služieb, alebo ak sa nedodržiavajú potrebné environmentálne normy. Ak prevádzkovateľ stanice prijme takéto rozhodnutie, oznámi ho aj regulačnému orgánu.
V prípade, že prevádzkovateľ stanice zamietne žiadosť o prístup, poskytne informácie o realizovateľných alternatívach.	

Zdôvodnenie

Nie je úlohou prevádzkovateľa stanice hľadať realizovateľné alternatívy. Okrem toho by prístup k staniciam mal byť spojený s otázkou kvality služieb pre spotrebiteľov a ich bezpečnosti a ochrany. Okrem toho by právo prístupu k staniciam nemalo ohrozovať dosahovanie verejných cieľov a plnenie povinností a záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v rámci služby vo všeobecnom hospodárskom záujme.

Predovšetkým v mestách zaťažených emisiami tuhých znečisťujúcich látok môže byť potrebné obmedzenie na základe environmentálnych noriem.

Pozmeňovací návrh 11

Článok 1 bod 9

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
Článok 8 sa nahrádza takto: „Článok 8 Povoľovacie konanie pre medzinárodnú prepravu cestujúcich na vzdialenosť menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou 1. Povolenia sa vydávajú na základe súhlasu príslušných orgánov všetkých členských štátov, na ktorých území cestujúci nastupujú alebo vystupujú a prepravujú sa na vzdialenosti menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou. Povoľujúci orgán zašle takýmto príslušným orgánom kópiu žiadosti spolu s kópiami inej relevantnej dokumentácie do dvoch týždňov od prijatia žiadosti spolu so žiadosťou o ich súhlas. Povoľujúci orgán zároveň zašle tieto dokumenty na informačné účely príslušným orgánom iných členských štátov, cez ktorých územie trať prechádza. [...]	Článok 8 sa nahrádza takto: „Článok 8 Povoľovacie konanie pre medzinárodnú prepravu cestujúcich 1. Povolenia sa vydávajú na základe súhlasu príslušných orgánov všetkých členských štátov, na ktorých území cestujúci nastupujú alebo vystupujú. Povoľujúci orgán zašle takýmto príslušným orgánom kópiu žiadosti spolu s kópiami inej relevantnej dokumentácie do dvoch týždňov od prijatia žiadosti spolu so žiadosťou o ich súhlas. Povoľujúci orgán zároveň zašle tieto dokumenty na informačné účely príslušným orgánom iných členských štátov, cez ktorých územie trať prechádza. [...]

Zdôvodnenie

Rozhodnutie o súhlase alebo nesúhlase s dopravnou službou by nemalo byť závislé od vzdialenosti (100 km vzdušnou čiarou), ale skôr od vplyvu, ktorý by dodatočná služba mala na existujúce služby ponúkané občanom (či už služby vo všeobecnom záujme alebo komerčné služby). Okrem toho sa regionálne rozdiely (napr. pokiaľ ide o vzdialenosti medzi mestami a hospodárskymi centrami) nedajú zovšeobecniť pre celú EÚ.

Pozmeňovací návrh 12

Článok 1 bod 10

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
Vkladajú sa tieto články 8a až 8d: „Článok 8a Povoľovacie konanie pre medzinárodnú prepravu cestujúcich na vzdialenosť 100 kilometrov a viac vzdušnou čiarou 1. Povoľujúci orgán rozhodne o žiadosti do dvoch mesiacov od dátumu predloženia žiadosti dopravcom.	Vkladajú sa tieto články 8a a 8b: „Článok 8a Rozhodnutia povoľujúcich orgánov 1. V súlade s postupmi stanovenými v článku 8 povoľujúci orgán udelí povolenie, udelí povolenie s výhradami alebo žiadosť zamietne. Povoľujúci orgán oznámi svoje rozhodnutie všetkým príslušným orgánom uvedeným v článku 8 ods. 1.

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
2. Povolenie sa udelí, pokiaľ zamietnutie nemožno odôvodniť na základe jedného alebo viacerých dôvodov uvedených v článku 8c ods. 2 písm. a) až c). 3. Povoľujúci orgán zašle príslušným orgánom všetkých členských štátov, na ktorých území cestujúci nastupujú alebo vystupujú, ako aj príslušným orgánom členských štátov, cez ktorých územie sa uskutočňuje preprava bez nastupovania alebo vystupovania cestujúcich, na informačné účely kópiu žiadosti spolu s kópiami akejkoľvek inej relevantnej dokumentácie a svoj posudok.	2. V rozhodnutiach o zamietnutí žiadosti alebo o udelení povolenia s výhradami sa uvedú dôvody, z ktorých sa vychádzalo. Povolenie sa udelí, pokiaľ zamietnutie nemožno odôvodniť na základe jedného alebo viacerých z týchto dôvodov: a) [...] [...] d) regulačný orgán na základe objektívnej analýzy určil, že touto dopravou by sa ohrozila rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme. Povoľujúce orgány nesmú zamietnuť žiadosť len na základe toho, že dopravca ponúka nižšie ceny ako iní cestní dopravcovia, ani na základe toho, že danú linku už prevádzkujú iní cestní dopravcovia, ak sa z technického hľadiska preukáže, že tieto nižšie ceny zaručujú poskytovanie služby počas celej doby platnosti zmluvy. [...]
Článok 8b Povoľovacie konanie pre vnútroštátnu pravidelnú dopravu 1. Povoľujúci orgán rozhodne o žiadosti do dvoch mesiacov od dátumu predloženia žiadosti dopravcom. Lehota sa môže predĺžiť na štyri mesiace v prípade, že je potrebná analýza v súlade s článkom 8c ods. 2 písm. d). 2. Povolenia na vnútroštátnu pravidelnú dopravu sa udelia, pokiaľ zamietnutie nie je možné odôvodniť na základe jedného alebo viacerých dôvodov uvedených v článku 8c ods. 2 písm. a) až c), a ak sa v rámci danej dopravy prepravujú cestujúci na vzdialenosť menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou, v článku 8c ods. 2) písm. d).	Článok 8b Obmedzenie práva na prístup 1. Členské štáty môžu obmedziť právo na prístup na medzinárodný a vnútroštátny trh pravidelnej dopravy, ak by táto doprava ohrozila rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo ak ide o poskytovateľov, ktorým príslušné orgány uložili sankcie za uplatňovanie postupov, ktoré sú v rozpore so zárukami poskytovania služieb. 2. Príslušné orgány, ktoré udelili verejnú zákazku na poskytnutie služby, alebo prevádzkovatelia služby vo verejnom záujme vykonávajúci verejnú zákazku na poskytnutie služby môžu požiadať regulačný orgán, aby vykonal analýzu, či dôjde k ohrozeniu rovnováhy zmluvy o službách vo verejnom záujme. Regulačný orgán túto žiadosť preskúma a rozhodne, či analýzu vykoná. Svoje rozhodnutie potom oznámi zainteresovaným stranám.

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
3. Vzdialenosť uvedená v odseku 2 sa môže zvýšiť na 120 kilometrov, ak pravidelná doprava, ktorá sa má začať vykonávať, bude obsluhovať miesto odchodu a miesto určenia, na ktorých je už doprava zabezpečená jednou alebo viacerými zmluvami o službách vo verejnom záujme. Článok 8c Rozhodnutia povoľujúcich orgánov 1. V súlade s postupmi stanovenými v článku 8, 8a alebo 8b povoľujúci orgán udelí povolenie, udelí povolenie s výhradami alebo žiadosť zamietne. Povoľujúci orgán oznámi svoje rozhodnutie všetkým príslušným orgánom uvedeným v článku 8 ods. 1. 2. V rozhodnutiach o zamietnutí žiadosti alebo o udelení povolenia s výhradami sa uvedú dôvody, z ktorých sa vychádzalo. Povolenie sa udelí, pokiaľ zamietnutie nemožno odôvodniť na základe jedného alebo viacerých z týchto dôvodov: a) [...] [...] d) regulačný orgán na základe objektívnej hospodárskej analýzy určil, že touto dopravou by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme. Povoľujúce orgány nesmú zamietnuť žiadosť len na základe toho, že dopravca ponúka nižšie ceny ako iní cestní dopravcovia, ani na základe toho, že danú linku už prevádzkujú iní cestní dopravcovia. [...] Článok 8d Obmedzenie práva na prístup 1. Členské štáty môžu obmedziť právo na prístup na medzinárodný a vnútroštátny trh pravidelnej dopravy, ak navrhovaná pravidelná doprava prepravuje cestujúcich na vzdialenosti menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou a ak by táto doprava ohrozila hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.	3. Keď regulačný orgán vykoná analýzu, oznámi jej výsledky a svoj záver zainteresovaným stranám do šiestich týždňov po doručení všetkých relevantných informácií. Regulačný orgán môže dospieť k záveru, že povolenie sa má udeliť, že povolenie sa má udeliť za istých podmienok alebo že povolenie sa má zamietnuť. Závery regulačného orgánu sú pre povoľujúce orgány záväzné. [...]

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
2. Príslušné orgány, ktoré udelili verejnú zákazku na poskytnutie služby, alebo prevádzkovatelia služby vo verejnom záujme vykonávajúci verejnú zákazku na poskytnutie služby môžu požiadať regulačný orgán, aby vykonal analýzu, či dôjde k ohrozeniu hospodárskej rovnováhy zmluvy o službách vo verejnom záujme. Regulačný orgán túto žiadosť preskúma a rozhodne, či hospodársku analýzu vykoná. Svoje rozhodnutie potom oznámi zainteresovaným stranám. 3. Keď regulačný orgán vykoná hospodársku analýzu, oznámi jej výsledky a svoj záver zainteresovaným stranám do šiestich týždňov po doručení všetkých relevantných informácií. Regulačný orgán môže dospieť k záveru, že povolenie sa má udeliť, že povolenie sa má udeliť za istých podmienok alebo že povolenie sa má zamietnuť. Závery regulačného orgánu sú pre povoľujúce orgány záväzné. [...]	

Zdôvodnenie

Rozhodnutie o súhlase alebo nesúhlase s dopravnou službou by nemalo byť závislé od vzdialenosti (100 km vzdušnou čiarou), ale skôr od vplyvu, ktorý by dodatočná služba mala na existujúce služby ponúkané občanom (či už služby vo všeobecnom záujme alebo komerčné služby). Okrem toho sa regionálne rozdiely (napr. pokiaľ ide o vzdialenosti medzi mestami a hospodárskymi centrami) nedajú zovšeobecniť pre celú EÚ.

Článok 8a: Netreba hneď vyradovať ponuky s nižšími cenami, ak je zároveň zaručená životaschopnosť služby počas celej doby platnosti zmluvy. Článok 8b: Cieľom je mať k dispozícii obmedzenie pre poskytovateľov, ktorí boli sankcionovaní.

Pozmeňovací návrh 13

Článok 1 bod 14

Text navrhnutý Komisiou	Zmena navrhnutá VR
Článok 13 sa vypúšťa;	

Zdôvodnenie

Príslušný článok je potrebné zachovať, aby sa zabezpečilo, že miestne zájazdy sa budú považovať za jedinú medzinárodnú dopravnú službu, a nie za kabotážnu činnosť.

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi

COM(2017) 648 final

Pozmeňovací návrh 14

Odôvodnenie 13

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
(13) [...] Akékoľvek miesto nakládky v Únii by malo byť v priemere vzdialené najviac 150 kilometrov od vhodného intermodálneho terminálu pre kombinovanú dopravu.	(13) [...] Akékoľvek miesto nakládky v Únii by malo byť v priemere vzdialené najviac 150 kilometrov od vhodného intermodálneho terminálu pre kombinovanú dopravu, s výnimkou okrajových a najvzdialenejších regiónov, kde to geografické obmedzenia buď neumožňujú, alebo by náklady na investície do infraštruktúry boli neprimerane vysoké, pokiaľ ide o cieľ smernice, ktorým je propagovať presun z cestnej nákladnej dopravy na ekologickejšie druhy dopravy.

Zdôvodnenie

Táto požiadavka by pre okrajové regióny (oblasti s nízkou hustotou zaťaženia a rozptýlenou sieťou železníc a prístavov) bola problematická a mohla by viesť k tomu, že sa terminály budú budovať tam, kde to z hospodárskeho hľadiska nie je potrebné.

Pozmeňovací návrh 15

Článok 1 bod 5

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
5. V článku 6 sa dopĺňajú tieto odseky 4, 5, 6, 7 a 8:	5. V článku 6 sa dopĺňajú tieto odseky 4, 5, 6, 7 a 8:
„4. Ak je to potrebné na dosiahnutie cieľa uvedeného v odseku 9, členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia na podporu investícií do intermodálnych terminálov, pokiaľ ide o:	„4. Ak je to potrebné na dosiahnutie cieľa uvedeného v odseku 9, členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia na podporu investícií do intermodálnych terminálov, pokiaľ ide o:
a) výstavbu a v prípade potreby rozšírenie takýchto intermodálnych terminálov kombinovanej dopravy;	a) výstavbu a v prípade potreby rozšírenie takýchto intermodálnych terminálov kombinovanej dopravy;
b) zvýšenie prevádzkovej efektívnosti existujúcich terminálov.	b) zvýšenie prevádzkovej efektívnosti existujúcich terminálov.

Text navrhnutý Európskou komisiou	Zmena navrhnutá VR
Členské štáty spolupracujú so susednými členskými štátmi a Komisiou a zabezpečia, aby sa v Únii pri vykonávaní takýchto opatrení uprednostnilo geograficky dostatočne vyvážené rozloženie vhodných zariadení, najmä na základnej a súhrnnej sieti TEN-T, a aby sa tak umožnilo, že žiadna lokalita v Únii sa nebude nachádzať vo vzdialenosti viac ako 150 km od takéhoto terminálu.	Členské štáty spolupracujú so susednými členskými štátmi a Komisiou a zabezpečia, aby sa v Únii pri vykonávaní takýchto opatrení uprednostnilo geograficky dostatočne vyvážené rozloženie vhodných zariadení, najmä na základnej a súhrnnej sieti TEN-T, a aby sa tak umožnilo, že žiadna lokalita v Únii sa nebude nachádzať vo vzdialenosti viac ako 150 km od takéhoto terminálu, s výnimkou okrajových a najvzdialenejších regiónov, kde to geografické obmedzenia buď neumožňujú, alebo by náklady na investície do infraštruktúry boli neprimerane vysoké, pokiaľ ide o cieľ smernice, ktorým je propagovať presun z cestnej nákladnej dopravy na ekologickejšie druhy dopravy.

Zdôvodnenie

Pozri pozmeňovací návrh 12.

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy

COM (2017) 653 – final

Pozmeňovací návrh 16

Vložiť nové odôvodnenie za odôvodnenie 16

Text navrhnutý Komisiou	Zmena navrhnutá VR
	Potenciál znižovania emisií iba prostredníctvom verejného obstarávania je obmedzený a verejná doprava prispieva k emisiám z dopravy iba malým podielom. Členské štáty by preto mali byť nabádané, aby regulovali nákup ekologických vozidiel inými vlastníkami vozových parkov, ako sú taxislužby, požičovne automobilov a podniky služieb spoločného využívania vozidiel.

Zdôvodnenie

Z verejnej dopravy pochádza iba malý podiel emisií (8 % emisií z celej dopravy), avšak návrh smernice je zameraný hlavne na vozidlá verejnej dopravy. Aby sa dosiahlo vyvážené a cieľ znižovania emisií, mali by sa do smernice zahrnúť aj iné väčšie vozové parky.

Pozmeňovací návrh 17

Vložiť nové odôvodnenie za odôvodnenie 19

Text navrhnutý Komisiou	Zmena navrhnutá VR
	Je potrebné zlepšiť súlad s doterajšími predpismi EÚ pre oblasť vozidiel, obnoviteľných zdrojov energie a alternatívnych palív, konkrétne s nariadením (EÚ) č. 595/2009, smernicou 2009/28/ES a smernicou 2014/92/EÚ.

Zdôvodnenie

Právne predpisy EÚ musia byť ucelené, zosúladené a regulované v rovnakom smere.

Pozmeňovací návrh 18

Článok 1 bod 2

Text navrhnutý Komisiou	Zmena navrhnutá VR
Článok 3 sa nahrádza takto:	Článok 3 sa nahrádza takto:
„Článok 3	„Článok 3
Rozsah pôsobnosti	Rozsah pôsobnosti
Táto smernica sa vzťahuje na zmluvy o kúpe, lízingu, prenájme vozidiel cestnej dopravy alebo ich nákupe na splátky:	Táto smernica nemá retroaktívne účinky na existujúce zmluvy a vzťahuje sa iba na nové zmluvy o kúpe, lízingu, prenájme vozidiel cestnej dopravy alebo ich nákupe na splátky:

Zdôvodnenie

Platné zmluvy sa musia chrániť a nemôže na ne vplývať nová legislatíva.

Pozmeňovací návrh 19

Článok 1 bod 2

Text navrhnutý Komisiou	Zmena navrhnutá VR
Článok 3 sa nahrádza takto:	Článok 3 sa nahrádza takto:
„Článok 3	„Článok 3
Rozsah pôsobnosti	Rozsah pôsobnosti
Táto smernica sa vzťahuje na zmluvy o kúpe, lízingu, prenájme vozidiel cestnej dopravy alebo ich nákupe na splátky:	Táto smernica sa vzťahuje na zmluvy o kúpe, lízingu, prenájme vozidiel cestnej dopravy alebo ich nákupe na splátky:
[...]	[...]
	<i>d) iných vlastníkov vozových parkov, ako sú taxislužby, požičovne automobilov a podniky služieb spoločného využívania vozidiel, ak členský štát rozhodne o vytvorení mechanizmu regulácie nákupu ekologických vozidiel takýmito vlastníkami vozových parkov.</i>

Zdôvodnenie

Z verejnej dopravy pochádza iba malý podiel emisií (8 % emisií z celej dopravy), avšak návrh smernice je zameraný hlavne na vozidlá verejnej dopravy. Aby sa dosiahlo vyváženie a cieľ znižovania emisií, mali by sa do smernice zahrnúť aj iné väčšie vozové parky.

Pozmeňovací návrh 20

Príloha

Text navrhnutý Komisiou			Zmena navrhnutá VR		
<i>Tabuľka 5: Minimálne cieľové hodnoty podielu ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s tabuľkou 3 na celkovom verejnom obstarávaní ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni členských štátov*</i>			<i>Tabuľka 5: Minimálne cieľové hodnoty podielu ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s tabuľkou 3 na celkovom verejnom obstarávaní ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni členských štátov*</i>		
Členský štát	Nákladné vozidlá		Členský štát	Nákladné vozidlá	
	2025	2030		(XXXX-(**)-2025)	(2026 – 2030)
				(XXXX-(**)-2025)	(2026 – 2030)
			(**) 24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti podľa článku 2		

Zdôvodnenie

Cieľ by mal byť priemerom z nových zmlúv za obdobie niekoľkých rokov, aby sa umožnila flexibilita z hľadiska premenlivého účelu obstarávania v jednotlivých rokoch (mestská premávka, mimomestská premávka atď.). XXXX by mal byť dátum 24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti podľa článku 2.

II. POLITICKÉ ODPORÚČANIA

EURÓPSKY VÝBOR REGIÓNOV

Kľúčové posolstvá

- podporuje cieľ Komisie posilniť schopnosť Európy čeliť problému zmeny klímy, zvyšovať kvalitu života občanov a súčasne zachovať a posilňovať konkurenčnú výhodu nášho priemyslu v záujme tvorby pracovných miest, udržateľného hospodárskeho rastu a stimulovania inovácie na poli technológií obnoviteľných zdrojov energie. Podporuje snahu Komisie, pokiaľ ide o to stať sa svetovým lídrom v oblasti inovácie, digitalizácie a dekarbonizácie a vníma prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo ako súčasne príležitosť i výzvu pre priemysel EÚ;
- zdôrazňuje dôležitosť efektívneho, účinného a udržateľného systému dopravy pre hospodársku konkurencieschopnosť miest a regiónov, ako aj pre sociálnu, hospodársku a územnú súdržnosť Európskej únie;
- poukazuje na to, že mobilita a doprava často spadajú do pôsobnosti miestnych a regionálnych orgánov, ktoré sú zodpovedné za vypracúvanie a vykonávanie politiky v oblasti mobility a poskytovanie verejnej dopravy na svojom území, hoci rozhodnutia, ktoré prijíma miestna úroveň, sú často prepojené s rámcom, ktorý je daný národnou alebo európskou politikou;
- uznáva, že doprava je zodpovedná za takmer jednu pätinu celkových emisií skleníkových plynov v Európe. Je to jediný sektor, v ktorom sa emisie skleníkových plynov v porovnaní s rokom 1990 neznížili. Sú naliehavo potrebné opatrenia na dekarbonizáciu sektora dopravy, hoci treba zdôrazniť, že verejná osobná doprava je zodpovedná len za veľmi malú časť emisií;
- poukazuje na to, že prechod na nízke alebo nulové emisie tuhých znečisťujúcich látok a oxidov dusíka prospeje európskym občanom, a to najmä v mestách, kde hustá, veľmi znečisťujúca mestská doprava zhoršuje život aj zdravie ľudí;
- poukazuje na to, že verejná osobná doprava predstavuje už teraz dôležité opatrenie na dekarbonizáciu a podporu elektromobility v mestách. Mnohé mestá disponujú vyspelým koľajovým systémom elektromobility vo forme metra a električiek, ako aj trolejbusov. Je dôležité, aby aj tieto opatrenia, ako aj celý vozový park mesta alebo regiónu, boli v súvislosti s verejným obstarávaním ekologických cestných vozidiel zahrnuté do výpočtov. Obmedzenie len na autobusovú dopravu nestačí;

7. podčiarkuje skutočnosť, že akékoľvek zmeny systému dopravy, pokiaľ ide o používané palivá, musia zohľadňovať regionálne rozdiely týkajúce sa hustoty premávky a vzdialenosti medzi mestami a inými centrami hospodárskeho záujmu. Diskriminácia v podobe vyšších nákladov pre odľahlé, okrajové alebo najvzdialenejšie oblasti, pokiaľ ide o prístup k európskej sieti, bude naďalej negatívne ovplyvňovať územnú a sociálnu súdržnosť;

8. konštatuje, že v súvislosti s ekologizáciou používania motorových vozidiel by sa malo podporovať využívanie (nákladných) bicyklov na krátke trasy (v súlade s *Akčným plánom EÚ pre cyklistiku* – 2017/C 088/10), ako aj železničná a ekologická lodná dopravu. To si vyžaduje sieť intermodálnych uzlov, pre ktoré by malo byť k dispozícii primerané financovanie, napríklad prostredníctvom EFSI. Rýchle elektrobicykle (*speed pedelecs*) sú tiež dobrou alternatívou k automobilu, najmä v mestských oblastiach, a môžu prispieť k zníženiu emisií, zatiaľ čo fyzická aktivita je dobrá aj pre verejné zdravie. Využívanie elektrobicyklov je možné podporovať vytvorením dostatočných rýchlych cyklistických chodníkov a nabíjajúcich miest, ako aj prostredníctvom stimulov;

9. územné a mestské plánovanie môže podporiť využívanie ekologických foriem mobility. Z miestneho hľadiska ide pri ekologickej mobilite o zníženie emisií dusíka a tuhých znečisťujúcich látok, zatiaľ čo z globálneho hľadiska je potrebné znížiť emisie CO₂. V rámci mestského plánovania by sa mali podporovať možnosti pohybu chodcov, cyklistov a prostriedkov verejnej dopravy, zatiaľ čo dostupnosť pre automobilovú dopravu by sa mala starostlivo zvážiť. Pokiaľ ide o zabezpečenie lepšej kvality ovzdušia v mestách, môžu (kolektívne využívané) automobily a autobusy na elektrický pohon pomôcť s prechodom na nižšie emisie tuhých znečisťujúcich látok a oxidov dusíka. To sa dá dosiahnuť odrádzaním od využívania znečisťujúcich druhov dopravy uzavretím určitých oblastí – napríklad vytvorením environmentálnych zón – a súčasne skrátením času prepravy pre ekologické druhy mobility v porovnaní so znečisťujúcimi;

10. uznáva, že je potrebné interoperabilné riešenie, pokiaľ ide o zásobovanie alternatívnymi palivami. Uznáva aj to, že zákony a pravidlá na dosiahnutie nízkoemisnej mobility by mali byť otvorené pre všetky technológie a že každá miestna a regionálna samospráva by v úsilí dosiahnuť úspory z rozsahu mohla prípadne spolupracovať so susednými a cezhraničnými regiónmi;

11. víta snahu o zjednodušenie verejného obstarávania ekologických vozidiel, nie je mu však veľmi jasné, ako sa má návrh Komisie, ktorý obsahuje percentuálne ciele podielu obstarávaných ekologických vozidiel na členský štát, uplatňovať a realizovať. V mnohých členských štátoch prevádzkujú väčšinu verejnej dopravy miestne a regionálne orgány a štát nemá právo rozhodovať o tom, aké vozidlá získajú miestne a regionálne samosprávy kúpou, lízingom, nájmom alebo dohodou.

Miestne a regionálne orgány, ktoré sú medzi prvými používateľmi, sú dôležitou hnacou silou ekologických technológií v doprave. Súčasne však treba zdôrazniť, že infraštruktúra vytvorená pre verejnú osobnú dopravu spravidla nie je prispôbena na prevádzkovanie súkromných osobných automobilov, a preto sa nedajú očakávať žiadne bezprostredné účinky ovplyvňovania iných obstarávateľov (tzv. *spill-over*). Treba zabezpečiť financovanie prechodu na ekologickú dopravu. Objem prostriedkov na podporu, ktoré dala k dispozícii Európska únia, nestačí na to, aby sa financovali ambiciózne opatrenia v oblasti zväčša stratovej verejnej osobnej dopravy. Preto sa Komisia vyzýva, aby navrhla ďalšie možnosti financovania, ktoré by neboli obmedzené len na využívanie finančných nástrojov, keďže tieto z dôvodov negatívnych vyhládok na návratnosť spravidla nie sú veľkou pomocou;

12. upriamuje pozornosť na platformu na zavádzanie ekologických autobusov, ktorú Európska komisia spustila počas plenárneho zasadnutia VR v júli 2017 a ktorá získala značnú podporu miestnych a regionálnych samospráv. V tejto súvislosti sa regióny, mestá, dopravné podniky a výrobcovia zaviazali rešpektovať spoločné zásady pre verejné obstarávanie ekologických autobusov na alternatívne palivá, aby sa urýchlilo ich zavádzanie;

13. sa domnieva, že regulačné opatrenia EÚ na zníženie vplyvu dopravy na klímu by mali byť založené na užitočnosti pre oblasť klímy a trvalú udržateľnosť v zmysle prístupu založeného na životnom cykle, a okrem toho by mali byť technologicky neutrálne;

14. sa domnieva, že investície do nízkoemisnej verejnej dopravy a vozového parku verejných orgánov by mali prebiehať tak, aby to nabádalo aj majiteľov súkromných a služobných vozidiel nasledovať tento príklad. To sa dá dosiahnuť prostredníctvom synergií, pokiaľ ide o nabíjacie stanice a čerpacie stanice vodíka. Mohli by byť k dispozícii aj prostriedky EÚ, ktoré by to umožnili;

15. domnieva sa, že plány zamerané na nízkoemisnú mobilitu by sa nemali obmedzovať len na riešenia na konci reťazca, ale mali by byť zosúladené so zvýšením výroby a distribúcie ekologickej elektriny a palív z obnoviteľných zdrojov;

16. konštatuje, že vývoj a výroba batérií zohrávajú pri tomto prechode a pri zavádzaní ekologických energetických systémov strategickú rolu. Zároveň však v Európe neexistuje žiadny významný aktér v oblasti batériových článkov. VR preto víta európsku alianciu pre batérie, ktorá pomôže, aby sa združenie európskych priemyselných odvetví stalo nezávislejšie a zvýšil sa jeho podiel na hodnotovom reťazci v rámci výroby elektrických vozidiel. Víta aj to, že Európska komisia vyčlenila 200 miliónov priamo na výskum a inováciu batérií z programu Horizont 2020 nad rámec už vyčlenených 150 miliónov EUR;

17. podotýka, že masové rozšírenie elektrických vozidiel povedie k zvýšeniu dopytu po elektrickej energii v sieti. Je potrebné nájsť rovnováhu medzi potrebami v oblasti mobility a nabíjaním tým, že sa vyvinú inteligentné nabíjacie cykly v čase, keď v sieťach nedochádza k obmedzeniam a výroba elektrickej energie je dostatočná. Je nevyhnutné integrovať dekarbonizáciu dopravy a dodávok energie, inteligentné siete a inovačné riešenia v oblasti uskladňovania energie. Na to je potrebné aktívne zapojiť miestnych prevádzkovateľov distribučných sietí, ktorí sú zodpovední za rozvoj a riadenie elektrickej siete;

18. poukazuje na to, že rozvoj infraštruktúry na nabíjanie a dopĺňanie paliva by mal byť v súlade s miestnymi podmienkami a že by sa mali vytvárať synergie s miestnymi a regionálnymi samosprávami, verejnými vozovými parkmi a poskytovateľmi služieb mestského zásobovania. To je potrebné zosúladiť s rozvojom inteligentných rozvodných sietí a budov vybavených akumulátormi. Mala by byť zabezpečená dostupnosť pre súkromné automobily a bicykle. Dopĺňanie paliva by malo byť jednoduché a interoperabilné v cezhraničnom kontexte. To si vyžaduje kroky na úrovni EÚ s cieľom vytvoriť jednotný trh;

19. domnieva sa, že vďaka zjednodušeniu a zjednoteniu žiadostí a výberových konaní nie je potrebné poskytovať individualizované financovanie, čo znamená jednoduchší prístup k financovaniu z európskych fondov i od súkromných investorov, napríklad využívaním nových metód financovania, akou je kombinovanie grantov s pôžičkami;

Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov – COM(2017) 675

20. víta skutočnosť, že Komisia zvyšuje finančnú podporu s cieľom mobilizovať verejné a súkromné investície do zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, pričom sa na tento účel sprístupňuje takmer 800 miliónov EUR. VR vyjadruje poľutovanie nad tým, že niektoré miestne a regionálne orgány a ďalší dôležití aktéri často nemajú dostatočný prístup k financovaniu a finančným zdrojom. Kombinovanie financovania, ako je prístup k pôžičkám, napríklad prostredníctvom a s podporou EFSI, by sa malo podporovať. Prístup k financovaniu by mal byť štandardizovaný a mal by byť možný prostredníctvom emisie dlhopisov;

21. konštatuje, že oblasti, ktoré sú mimoriadne citlivé na znečistenie, musia mať možnosť vyberať dane od znečisťujúcich druhov dopravy. Tieto príjmy potom môžu byť použité na prijatie opatrení v oblasti udržateľnosti. V mestách sa mýtna a parkovacie poplatky dajú využiť na financovanie udržateľnej mobility, napríklad investovaním do verejnej dopravy alebo záchytných parkovísk v blízkosti verejnej dopravy;

22. pripomína, že najvzdialenejšie regióny čelia dopravnému preťaženiu v mestách a v pobrežných oblastiach a zložitému prístupu k vidieckym oblastiam. V týchto regiónoch sa rozvíjajú projekty, ktorých cieľom je dosiahnuť, aby sa doprava stala udržateľnejšou a ekologickejšou, a ktoré môžu slúžiť ako príklady osvedčených postupov pre iné regióny EÚ a jej susedné krajiny;

Dosiahnuť čo najširšie využívanie alternatívnych palív – Akčný plán týkajúci sa infraštruktúry pre alternatívne palivá – nelegislatívny dokument – COM(2017) 652

23. považuje akčný plán týkajúci sa infraštruktúry pre alternatívne palivá za dôležitý krok k dekarbonizácii systému cestnej dopravy, ľutuje však, že väčšina národných politických rámcov, ktoré boli predložené Komisii, nebola dostatočne ambiciózná na to, aby sa dospelo k primeranému cieľu, pokiaľ ide o prechod na ekologické a alternatívne palivá;

24. konštatuje, že mnohé európske mestá a regióny sú priekopníkmi prechodu na mobilitu s nízkymi a nulovými emisiami. A pokiaľ ide o zníženie znečistenia ovzdušia a hluku, budú mať alternatívne palivá najväčší vplyv práve v mestách. Žiaľ, hluk vôbec v tomto akčnom pláne nie je uvedený. Významnú časť verejného obstarávania zadávajú obecné a miestne orgány. Je preto jasné, že rozšírenie vozidiel s alternatívnymi palivami do veľkej miery závisí práve od miestnych a regionálnych orgánov, najmä v mestách a mestských oblastiach. Mestá a regióny, ktoré majú problémy s preťažením dopravnej siete, kvalitou ovzdušia a hlukom, by mali prechod na mobilitu s nulovými emisiami tuhých znečisťujúcich látok a oxidov dusíka považovať za prioritu, rovnako ako oblasti s prírodným alebo kultúrnym dedičstvom. Tam, kde sú cezhraničné oblasti alebo koridory, by sa plánovanie malo podporovať na tejto úrovni;

25. konštatuje, že kľúčovú úlohu bude zohrávať čo najlepšia integrácia do jednotlivých plánov udržateľnej mestskej mobility. Hlavnou výzvou, ktorej budú čeliť mestá, bude obmedzený priestor, čo znamená, že sa infraštruktúra pre alternatívne palivá musí prispôbiť potrebám infraštruktúry iných druhov dopravy. V procese plánovania mestskej mobility bude najdôležitejším prvkom pri zabezpečovaní bezproblémového zavedenia alternatívnych palív úzka spolupráca s rôznymi verejnými a súkromnými zainteresovanými stranami;

26. zdôrazňuje skutočnosť, že rozhodnutia, ktoré prijmú mestá, v ideálnom prípade v spolupráci s hospodárskymi a ďalšími aktérmi, nebudú mať pozitívny vplyv, ak nebudú primerane zapojení spotrebiteľia. Ak zavádzanie alternatívnych palív nespĺní očakávania a prania spotrebiteľov, existuje riziko, že miera využívania bude nízka. Je teda tiež na miestnych a regionálnych orgánoch, aby ovplyvnili správanie používateľov a podnietili tak čo najväčšie využívanie alternatívnych palív. Kľúčový význam bude mať to, aby služby, ktoré využívajú alternatívne palivá, ako napríklad verejná doprava a iné služby, zostali dostupné a spoľahlivé;

27. zdôrazňuje, že existujú regionálne rozdiely, ktoré ovplyvnia využívanie alternatívnych palív. Pre okrajové regióny nemusí byť súčasný systém elektromobility preferovanou možnosťou, zatiaľ čo pre mestá by byť mohol. Pre európske regióny, ktoré majú dostatočné zdroje a naliehavé problémy v oblasti kvality ovzdušia a hluku by čo najrýchlejšie začatie mohlo znamenať, že vďaka svojej veľkosti, kritickej mase a nižším cenám budú môcť okrajové regióny profitovať po roku 2025 z overených technológií a nižších nákladov;

28. poukazuje na to, že v mestách, kde by elektromobilita mohla byť uprednostňovaným riešením, je potrebné zosúladiť ju s distribúciou energie a spotrebou energie v určitých obdobiach najväčšieho dopytu. Je dôležité, aby tu bola určitá rezerva a takisto aby sa elektrina akumulovala vo veľkom rozsahu, napríklad vo veľkých akumulátoroch a vodíku (palivové články);

29. v tej istej súvislosti pripomína, že vo vidieckych oblastiach spravidla elektromobilita nie je vhodnou možnosťou na zabezpečenie plošnej verejnej osobnej dopravy. Z dôvodu v súčasnosti ešte stále dlhých časov dobíjania a nedostatočného dojazdu autobusov musí až do vyvinutia príslušnej technológie zostať aj možnosť využívať nízkoemisné druhy pohonu (napr. *plug-in hybrid*). Súčasne by mali byť čo najskôr vypracované riešenia pre vidiecke oblasti, ktoré by mali byť podporované prostredníctvom pilotných projektov;

30. so zreteľom na správu *Chýbajúce dopravné spojenia v pohraničných regiónoch* (2017/C 207/05) podotýka, že existuje obrovský potenciál pre synergie z cezhraničnej spolupráce, pokiaľ ide o náklady na budovanie infraštruktúry. V cezhraničných regiónoch treba zabezpečiť, aby možnosti, ktoré susedné dva členské štáty uprednostňujú, boli interoperabilné a rozvíjané tak, že sa budú pokrývať cezhraničné potreby, a nielen domáce;

31. zdôrazňuje význam toho, aby mestá boli schopné riadiť používanie vozidiel s nízkymi emisiami tuhých znečisťujúcich látok a oxidov dusíka prostredníctvom regulácie vjazdu vozidiel do miest. Vymedzovanie ekologických zón musí prebiehať na základe miestnych analýz a rozhodovať sa o ňom musí na miestnej úrovni. EÚ má pri tom za úlohu vytvárať spoločnými rámcovými pravidlami predpoklady na vymedzovanie ekologických zón a vyzdvihovať to ako jeden zo spôsobov zlepšovania kvality ovzdušia. Miestne a regionálne orgány však musia mať možnosť samy rozhodovať o tom, či tieto zóny vymedzia a v akom rozsahu;

32. zdôrazňuje skutočnosť, že miestne a regionálne orgány samy nie sú schopné zabezpečiť potrebné financovanie a konštatuje, že Európska komisia navrhuje širokú paletu nástrojov na financovanie, ale je veľmi konzervatívna, pokiaľ ide o náklady na vybudovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá a možno až príliš optimistická, pokiaľ ide o rozšírenie financovania zo súkromných zdrojov v prvej fáze;

33. zastáva názor, že koncesie, ktoré sa zameriavajú na dosiahnutie nulových emisií, by mali byť stimulované tým, že by mali dlhšiu dobu platnosti alebo možnosť predĺženia, ak sa splnia priebežné a celkové ciele. Je tiež dôležité, aby sa rozšírili možnosti pre dobré systémy prevzatia. To by stranám zaručilo rýchlejšiu návratnosť investícií;

34. domnieva sa, že je potrebné európske financovanie koncesií verejnej dopravy, aby sa urýchlil ďalší pokrok v úsilí dosiahnuť nulové emisie. Európske financovanie sa musí využívať na podporu inovácie a pokrytie investícií, aby veľká časť vozového parku mohla jazdiť bez emisií na začiatku koncesie;

35. poukazuje na to, že pri projektovaní a výstavbe nových budov sa bude v budúcnosti počítať s budovaním nabíjajúcich miest a káblových rozvodov na to potrebných;

36. žiada väčšiu ambícióznosť, pokiaľ ide o podiel verejne prístupných nabíjajúcich staníc. Podľa akčného plánu by mal každý členský štát zabezpečiť, aby bol do konca roka k dispozícii určitý minimálny počet nabíjajúcich staníc pre elektrické vozidlá, z toho najmenej 10 % musí byť verejne prístupných; Rozvoj verejne prístupných nabíjajúcich staníc musí zohľadňovať miestne a regionálne podmienky a dopyt. Odhaduje sa, že v roku 2025 budú v Európe potrebné 2 milióny verejne prístupných nabíjajúcich miest pre elektrické vozidlá, z toho 70 % v mestských oblastiach. Prioritou by mali byť koridory základnej siete TEN-T, ktoré by mali do roku 2025 disponovať úplnou sieťou infraštruktúry pre alternatívne palivá. Očakáva sa, že vybavenie aspoň mestských uzlov základnej a súhrnnej siete TEN-T dostatočným množstvom verejne prístupných (rýchlych) nabíjajúcich a čerpacích staníc posilní dôveru investorov a spotrebiteľov. Na medzinárodnej úrovni treba vytvoriť rovnaké podmienky pre všetkých, s otvorenými protokolmi a interoperabilitou, aby vodiči elektrických vozidiel mohli medzinárodne využívať nabíjajúcu infraštruktúru bez problémov. Potrebné je tiež dostatočné množstvo čerpacích staníc LNG pre nákladnú a lodnú dopravu. Výbor žiada, aby sa stanovil ambiciózny cieľ dosiahnuť v Európe počet 2 000 čerpacích staníc LNG, a to podľa miestnych a regionálnych potrieb;

37. podotýka, že obce by mali byť zapojené, aby sa zaistilo, že príslušné plány a zámery v oblasti mestského rozvoja budú zohľadnené pri voľbe umiestnenia verejne prístupných nabíjajúcich staníc a že nabíjacie stanice budú umiestnené na správnych miestach a nedôjde k umiestneniu nadmerného počtu nabíjajúcich staníc na miestach, kde to nie je ziskové;

38. žiada väčšiu ambícióznosť, pokiaľ ide o čerpacie stanice vodíka. Jedna čerpacia stanica na 300 km je príliš málo v husto osídlených oblastiach. Ich počet by mal byť závislý od počtu obyvateľov, pričom na 300 000 obyvateľov by mala pripadať jedna čerpacia stanica;

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy – COM(2017) 653

39. víta úpravu pravidiel, ktorá miestne a regionálne orgány nabáda k obstarávaniu ekologických vozidiel. Víta aj vypustenie výpočtu monetarizácie a začlenenie iných foriem obstarávania. Poukazuje však na veľmi úzke vymedzenie pojmu „ekologické vozidlá“ a domnieva sa, že by sa malo upraviť tak, aby miestne a regionálne orgány boli schopné diskrečného rozhodovania a mali skutočné nákladovo účinné a ekologické alternatívy pri obstarávaní v rôznych regiónoch a uspokojovaní rozdielných dopravných potrieb;

40. zdôrazňuje skutočnosť, že hoci podiel verejne obstarávaných vozidiel je v porovnaní s celkovým počtom vozidiel v mestách nízky, pozitívny príklad, ktorý predstavujú miestne a regionálne orgány, by mohol mať vplyv na dopyt na trhu a mať pozitívny vplyv na výrobcov automobilov, čo by spätne podnietilo súkromný dopyt. Smernica by sa mala uplatňovať len vtedy, ak sa dá očakávať, že výsledok verejného obstarávania bude dostatočne prospešný;

41. vyjadruje poľutovanie nad veľkou finančnou záťažou miestnych prevádzkovateľov verejnej dopravy, a tým aj miestnych a regionálnych samospráv z dôvodu veľmi vysokých kvót na obstarávanie autobusov s alternatívnym pohonom. Mnoho miest a regiónov už disponuje vo veľkej miere elektrifikovaným vozovým parkom vo forme električiek, metra či trolejbusov, čo nie je zohľadnené. Preto by sa pri verejnom obstarávaní „ekologických vozidiel“ mal zohľadňovať celý vozový park a nemalo by sa zameriavať len na oblasť autobusov;

42. žiada definíciu ekologických vozidiel, ktorá by bola založená na objektívne merateľných emisiách a energetickej spotrebe v reálnej prevádzke. Len tak sa dá dosiahnuť dlhodobá istota plánovania pre verejných obstarávateľov. Na to, aby sme dospeli k vozidlám s nulovými emisiami, je potrebné vykonať kroky v prechodnom období. Nulové emisie zatiaľ nie je možné dosiahnuť vo všetkých druhoch dopravy, napríklad v nákladnej a lodnej doprave. Bioplyn a biopalivá sú potrebné ako prechodné palivá. Existujúce systémy sa môžu zachovať, ak sú používané suroviny miestneho pôvodu a nie dovážané. Bioplyn by sa mal používať v systémoch náročných na teplo;

43. víta úmysel zaviesť úzku definíciu ľahkého ekologického vozidla. Je dôležité mať spoločné normy a jasné definície, aby vlády mohli riadne posudzovať, porovnávať a kontrolovať ponuky všetkých strán. Zastáva však názor, že definícia by mala zahŕňať technologickú neutralitu a klimatické účinky by sa mali hodnotiť z hľadiska životného cyklu. Okrem toho sú najmä pre nákladnú a lodnú dopravu potrebné prechodné palivá, ako je bioplyn alebo iné biopalivá, ktoré sa musia zohľadňovať;

44. v súvislosti s ťažkými úžitkovými vozidlami víta všeobecný technologicky neutrálny prístup v návrhu, zdôrazňuje však súčasne skutočnosť, že zoznam ekologických technológií je už sám osebe obmedzením technologickej neutrality a vylučuje také technológie, ako sú syntetické biopalivá alebo bioplyn. Bioplyn je dôležitým prechodným palivom pre ťažké úžitkové vozidlá. V niektorých regiónoch, najmä v severských krajinách, by mohli byť ohrozené investície do týchto technológií, ktoré sú klimaticky vhodné, hoci na konci reťazca nie nevyhnutne s nulovými emisiami, ak nebudú začlenené do zoznamu povolených technológií. Mohlo by to tiež viesť k problémom z hľadiska subsidiarity. Veľký potenciál v oblasti ekologickej mobility majú aj iné hnacie technológie, vrátane technológií s úplne nefosílnymi tekutými a plynými palivami, napríklad HVO100 či biometánom;

45. konštatuje, že v súčasnosti panujú rozdielne názory na načasovanie uplatňovania týchto pravidiel. V tejto súvislosti žiada, aby sa výpočty začali uplatňovať v prvom termíne od roku 2025 alebo v druhom termíne od roku 2030 a aby pre všetky členské štáty platili rovnaké ciele;

46. žiada dlhodobú plánovaciu istotu, ako aj dostatočné prechodné obdobia pre verejných obstarávateľov. Vzhľadom na potrebné prispôbenie infraštruktúry v súvislosti s novými akvizíciami je potrebné objasniť, že pravidlá verejného obstarávania sa budú uplatňovať len na nové zmluvy;

Návrh nariadenia, ktorým sa menia spoločné pravidlá prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy – COM(2017) 647

47. zdôrazňuje, že autobusy sú ešte stále menej ekologické než vlaky a že hlavné trasy medzi mestami a regiónmi sú pokryté týmto druhom dopravy. Diaľkové autobusy môžu dopĺňať železničné spojenie a môžu byť atraktívnou alternatívou k osobným automobíľom;

48. žiada dlhodobú plánovaciu istotu, ako aj dostatočné prechodné obdobia pre verejných obstarávateľov a prevádzkovateľov verejnej dopravy;

49. považuje za dôležité, aby sa pri otvorení trhu medzinárodnej autobusovej dopravy zabezpečilo, že budú zachované pravidlá vnútorného trhu a služby všeobecného hospodárskeho záujmu s cieľom zaručiť prístup pre všetkých a voľný pohyb;

50. konštatuje, že návrh dáva regulačnému orgánu možnosť zamietnuť žiadosť, ak objektívna hospodárska analýza ukáže, že je ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme. Napriek tomu je presvedčený, že všetky autobusové služby, verejné aj súkromné, musia spĺňať požiadavky nízkych emisií.

Prevádzka komerčných pravidelných služieb by nemala narušovať plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v rámci služby vo všeobecnom hospodárskom záujme, ktorej analýza by sa nemala obmedzovať na hospodársku stránku veci, ale by mala byť všeobecnejšia. Aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže musia aj súkromné autobusové služby spĺňať požiadavky nízkych emisií;

Návrh na zmenu smernice o kombinovanej doprave tovaru – COM(2017) 648

51. víta vplyv, ktorý tento návrh bude mať, pokiaľ ide o zmenu systému dopravy a presun na ekologickejšie druhy dopravy. Poukazuje na to, že niektoré oblasti môžu byť odľahčené len presunom z cestnej na železničnú dopravu, vodnú dopravu a/alebo na elektrické nákladné vozidlá. Intermodálne terminály sú v tejto oblasti nevyhnutným predpokladom. Miestne a regionálne orgány môžu zaviesť nabíjacie miesta a čerpacie stanice, ktoré podporujú tak verejnú, ako aj nákladnú dopravu. Je nevyhnutné ďalej stimulovať ekonomické opatrenia na podporu rozvoja kombinovanej dopravy, a to tak podporu investícií do autobusových terminálov s analýzou nákladov a prínosov, ktorá bude odrážať dopravné externality, ako aj do prevádzky – aspoň počas prvých rokov, a to vrátane odpisov potrebných materiálnych zdrojov.

V Bruseli 5. júla 2018

Predseda
Európskeho výboru regiónov
Karl-Heinz LAMBERTZ