

Četrtek, 19. januar 2017

P8_TA(2017)0009

Logistika v EU in multimodalni promet na novih koridorjih TEN-T**Resolucija Evropskega parlamenta z dne 19. januarja 2017 o logistiki v EU in multimodalnem prometu na novih koridorjih TEN-T (2015/2348(INI))**

(2018/C 242/04)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 9. septembra 2015 o izvajanju bele knjige o prometu iz leta 2011: ocena in pot naprej proti trajnostni mobilnosti ⁽¹⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 2. decembra 2015 o trajnostni mobilnosti v mestih ⁽²⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 4. septembra 2008 o tovornem prometu v Evropi ⁽³⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 5. septembra 2007 o logistiki tovornega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti ⁽⁴⁾,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1315/2013 ⁽⁵⁾ in Uredbe (EU) št. 1316/2013 ⁽⁶⁾,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 913/2010 ⁽⁷⁾,
- ob upoštevanju bele knjige Komisije Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011)0144),
- ob upoštevanju sporočila Komisije Pospeševanje evropskega prehoda na nizkoogljično gospodarstvo (COM(2016)0500),
- ob upoštevanju sporočila Komisije Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami (COM(2016)0501),
- ob upoštevanju sporočila Komisije Krepitev evropskih naložb za delovna mesta in rast: druga faza Evropskega sklada za strateške naložbe in nov evropski načrt za zunanje naložbe (COM(2016)0581),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 16. februarja 2016 o strategiji EU za utekočinjeni zemeljski plin in skladiščenje plina (COM(2016)0049),
- ob upoštevanju deklaracije ministrov iz Rotterdama z dne 20. junija 2016 o izvajanju vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) ⁽⁸⁾,
- ob upoštevanju dokumentov o vprašanjih v zvezi s koridorji TEN-T, ki so jih evropski koordinatorji pripravili za dneve TEN-T v Rotterdamu leta 2016 ⁽⁹⁾,
- ob upoštevanju delovnih načrtov za koridorje, ki so jih pripravili evropski koordinatorji za TEN-T,

⁽¹⁾ Sprejeta besedila, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Sprejeta besedila, P8_TA(2015)0423.

⁽³⁾ UL C 295 E, 4.12.2009, str. 79.

⁽⁴⁾ UL C 187 E, 24.7.2008, str. 154.

⁽⁵⁾ UL L 348, 20.12.2013, str. 1.

⁽⁶⁾ UL L 348, 20.12.2013, str. 129.

⁽⁷⁾ UL L 276, 20.10.2010, str. 22.

⁽⁸⁾ <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>

⁽⁹⁾ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>

Četrtek, 19. januar 2017

- ob upoštevanju Posebnega poročila Računskega sodišča št. 08/2016: Železniški tovorni promet v EU še vedno ni na pravi poti ⁽¹⁾,
 - ob upoštevanju člena 52 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenja Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane (A8-0384/2016),
- A. ker sta učinkovita in moderna promet in logistika nujna za uspešno delovanje notranjega trga EU ter pomembna za zagotavljanje konkurenčnosti, ustvarjanje novih poslovnih in zaposlitvenih priložnosti, varstvo okolja ter blažitev podnebnih sprememb z zmanjšanjem emisij ogljikovega dioksida v prometu;
- B. ker tretji cilj bele knjige Komisije o prometu določa, da do leta 2030 30 % cestnega tovornega prevoza nad 300 km preide na bolj trajnostne načine prevoza, kot sta železniški in vodni promet, do leta 2050 pa več kot 50 % prevoza, za kar bi bilo treba razviti tudi ustrezno infrastrukturo; kar lahko evropska prometna politika ter TEN-T pomembno prispevajo k doseganju podnebnih ciljev Unije ter ciljev pariškega sporazuma o podnebnih spremembah (COP 21);
- C. ker bi si morala daljnosežna politika EU na področju logistike prizadevati za to, da bi logističnemu sektorju pomagala pri ohranjanju svetovne konkurenčnosti ter prispevala k rasti gospodarstva EU glede na razvoj novih gospodarskih, družbenih in tehnoloških trendov ter trgovinskih vezi na svetovni ravni;
- D. ker je cilj politike TEN-T omogočiti učinkovit, pameten in trajnosten promet in ker je za logistiko, usmerjeno v prihodnost, in rešitve multimodalnega prometa potrebno posebno medsektorsko sodelovanje;
- E. ker je treba za spodbujanje gospodarstva EU in ustvarjanje novih delovnih mest nameniti prednost multimodalnim prometnim povezavam med pristanišči, letališči, multimodalnimi platformami in glavnimi koridorji TEN-T ter drugimi področji;
- F. ker osrednji koridorji TEN-T spodbujajo sinergije z večjim poudarkom na terminalih in urbanih vozliščih ter povezovanjem inteligentnih prometnih sistemov in sistemov čistega goriva, pri čemer je bistvena tudi dopolnilna funkcija dostopa do obsežnega omrežja;
- G. ker so med državami članicami še vedno znatne razlike v ravni učinkovitosti in uspešnosti prometa, saj ta izraža njihovo gospodarsko moč in vlogo industrije v državah ter njihove geografske pogoje, kakovost infrastrukture in gostoto prebivalstva;
- H. ker droni za prevoz pomenijo nove možnosti za prevoz blaga v logistični verigi, za izkoristek njihovega potenciala pa sta potrebna usklajena pravna podlaga in nemoteno usklajevanje skupaj z običajnimi načini prevoza, da bi se zagotovila evropska konkurenčnost v prihodnosti;
- I. ker bi lahko sedanja raven izvajanja prednostnih koridorjev, dogovorjenih v okviru evropskega prometnega omrežja, zelo pozitivno vplivala na gospodarstva držav, ki jih je gospodarska kriza močno prizadela;
- J. ker so bile pri tovornem prometu ugotovljene težave, povezane z različnimi napetostmi v čezmejnih povezavah;
- K. poudarja, da je ureditev prevoza trenutno vezana na način prevoza in je v pristojnosti različnih mednarodnih organov (kot sta Mednarodna pomorska organizacija (IMO) in Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO));

⁽¹⁾ http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_EN.pdf

Četrtek, 19. januar 2017

Logistika na ravni EU in potreba po dodatnih ukrepih v programu TEN-T

1. poudarja, da je treba za razvoj notranjega trga, blaginjo ter ekonomsko, socialno in teritorialno kohezijo v EU zagotoviti prost pretok oseb, blaga in storitev, vključno z učinkovitim in vzdržnim sistemom tovarnega prometa;
2. meni, da bo dobro delujoč infrastrukturni sistem v EU pozitivno vplival na logistični sektor ter tako tudi na regionalni razvoj in rast le, če se bo uresničeval in bo skladen z že sprejeto zakonodajo EU ter politiko TEN-T; poziva države članice, naj zakonodajo pravilno prenesejo v nacionalne zakonodaje, ne da bi ovirale prosto blagovno menjavo; poziva države članice, naj si bolj prizadevajo za uporabo in spoštovanje evropske zakonodaje ter naj ne uvajajo novih ovir; poziva Komisijo, naj pri Sodišču EU sproži postopek zoper države članice, ki zamujajo z izvajanjem prava Unije ali ga spreminjajo, in spodbudi ukrepanje vseh drugih ustreznih akterjev, da bi se preprečile take zamude ali spremembe;
3. je zaskrbljen zaradi negativnega vpliva na logistični sektor ter tako tudi na regionalni razvoj in rast, ki ga povzroča zaprtje notranjih meja zaradi humanitarne in migrantske krize ter grožnje terorizma v Evropski uniji; poziva države članice in Komisijo, naj pri predlaganju takih ukrepov preprečijo postransko škodo za tovarne tokove, kolikor je to mogoče; poziva Komisijo, naj sprejme disciplinske ukrepe zoper države članice, ki ovirajo prosti pretok z namernim preprečevanjem tovarnih tokov;
4. poudarja, da ima logistika pomembno, a ne dovolj priznano vlogo pri zagotavljanju učinkovitega in vzdržnega tovarnega prometa v EU; poudarja, da je treba oblikovati prenovljeno strategijo EU o logistiki tovarnega prometa, ki bo:
 - upoštevala novo politiko infrastrukture TEN-T;
 - namenjena nadaljnjemu zmanjševanju regulativnih, operativnih in tehničnih ovir;
 - zasnovana tako, da bo zagotavljala optimalno porabo virov;
 - namenjena uporabi in uresničevanju novih tehnologij in inovativnih rešitev, ki bodo okrepile učinkovitost sektorja in pospešile prehod na varen in nizkoogljiven prometni sistem;
 - namenjena povečanju povezljivosti in razvoju infrastrukture, kjer je ta pomanjkljiva;
 - spodbujala in podpirala evropsko železniško dobavno industrijo ter pospeševala evropsko politiko ponovne železniške industrializacije s ciljem, ki bo zagotovil obojestranske koristi, in sicer da bi bila logistika EU bolj trajnostna in v bolj konkurenčnem položaju pri železniških proizvodih na svetovnem trgu;
 - že od začetka upoštevala drone kot način prevoza v prihodnosti;
 - spodbujala stalni razvoj akademskih raziskav in izobraževanja na področju prometa in logistike; ter
 - predstavila neodvisno znanstveno študijo, ki bo zagotovila informacije, v kakšnem obsegu bi se lahko cestni tovarni promet prenesel na železnico in celinske plovne poti do leta 2030 in do leta 2050, kolikšni bi bili stroški ter v kakšnem obsegu je mogoče preprečiti okoljsko škodo, kot sta hrup in onesnaževanje zraka;
5. poudarja, da bo izvedba omrežja TEN-T v dogovorjenem roku, tako da bo dokončan leta 2030, in s posebnim poudarkom na čezmejnih povezavah, odpravila ozka grla, izboljšala interoperabilnost med različnimi načini prevoza ter prispevala k integriranemu multimodalnemu tovarnemu prometu v EU; opozarja na nacionalno načrtovanje celovitega omrežja v skladu z osrednjim omrežjem, ki mora biti dokončano najkasneje do leta 2050, da bi ga lahko povezali z nacionalno, regionalno in lokalno infrastrukturo;
6. pozdravlja, da je pri pristopu h koridorjem osrednjega omrežja večji poudarek namenjen povečanju kakovosti prometnih vozlišč in njihovih povezav v zadnjem delu poti, opredelitvi in odpravi ovir za interoperabilnost, povečanju in iskanju rešitev IKT ter odpravi vseh drugih (fizičnih, tehničnih ali organizacijskih) pomanjkljivosti, ki bi lahko ovirale nemoteno opravljanje logističnih storitev tovarnega prometa;

Četrtek, 19. januar 2017

7. v zvezi s tem opozarja tudi na pomen urbanih vozlišč, v katera je umeščen velik del načinov prevoza (pristanišč, letalske logistike, središč, terminalov itd.), na katerih potekata preтовarjanje in distribucija v zadnjem delu poti ter so bistvena za celotne logistične verige in jim je treba nameniti večjo pozornost za nemoteno delovanje logistike v mestih; poudarja pomen naložb v teh urbanih vozliščih ter spodbujanje železniških povezav z industrijskimi obrati ter večje povezanosti železnice z morskimi pristanišči, pristanišči na celinskih plovni potih ter vozlišči v zaledju; poziva Komisijo, naj da tem naložbam prednost pri pregledu instrumenta za povezovanje Evrope leta 2017;

8. ugotavlja, da lahko slaba harmonizacija in zamude pri izvajanju v državah članicah ter pomanjkanje poštenega političnega sodelovanja med sosednjimi državami članicami ovira čezmejne projekte; pozdravlja vse večji interes institucij EU za podporo čezmejni infrastrukturi in zmogljivostim, zlasti železniškim regionalnim čezmejnimi regionalnim povezavam posebnega pomena in z dodano vrednostjo za EU; poudarja, da bi morali obravnavati manjkajoče povezave v železniški infrastrukturi v čezmejnih regijah, da bi omogočili učinkovit in uspešen železniški promet; poziva Komisijo, evropske koordinatorje in druge sodelujoče deležnike, naj kot enako pomembne obravnavajo majhne in večje projekte TEN-T ter kratkoročne, srednjeročne in dolgoročne koristi, ki jih lahko prinesejo taki projekti; spodbuja akterje, naj povečajo kratkoročne koristi; spodbuja Komisijo, naj olajša in zagotovi njihovo vključitev v financiranje v okviru instrumenta za povezovanje Evrope;

9. meni, da so za celovito omrežje sicer v glavnem odgovorne države članice, vendar pa sta za to, da ne bi izključili povezeljivosti nekaterih območij EU, obe ravni TEN-T bistveni za logistiko v EU, s čimer osrednje omrežje dobiva kapilarnost in se uresničuje distribucija v zadnjem delu poti; meni, da regionalna omrežja ne bi smela ostati zunaj evropskega okvira, tudi v smislu ukrepov za financiranje in regulativnih ukrepov, zlasti tistih, ki so povezani z dostopom do železniškega omrežja, dodeljevanjem slotov in pristojbinami; poudarja, da bi morali obravnavati manjkajoče povezave v železniški infrastrukturi v čezmejnih regijah, da bi omogočili učinkovit in uspešen čezmejni železniški promet;

10. poudarja osrednjo vlogo multimodalnosti v logistiki tovarnega prometa ter zato poziva k večji vključitvi multimodalnih platform v načrtovanje držav članic in nadaljnji razvoj poti;

11. ugotavlja, da sta porazdelitev velikega števila vozlišč in tovarni promet v omrežju TEN-T v sorazmerju z gostoto poseljenimi območji in gostimi omrežji, tudi na čezmejnih območjih, ki si zmogljivosti delijo s potniškim prometom; meni, da bi bilo treba optimizirati način za oblikovanje tovarne infrastrukture v omrežju TEN-T, zlasti na preobremenjenih območjih, in si prizadevati za vključitev inovativnih urbanih logističnih strategij; poziva Komisijo, naj v sodelovanju z evropskimi koordinatorji oceni napredovanje izvajanja projektov in pozove države članice k njihovi izvedbi; poziva Komisijo, naj ponovno oceni metodologijo in merila za vzpostavitev tovarnih omrežij in naj zlasti zagotovi, da se izvedejo naložbe v alternativne tovarne poti z manj obremenjenimi vozlišči, terminali, letališči in pristanišči, pri čemer naj se upoštevata varstvo okolja in zmanjšanje hrupa;

12. obžaluje, da se države članice o nacionalnih načrtih za infrastrukturo prepogosto odločajo brez oziranja na cilje TEN-T; poziva Komisijo, naj preuči razloge za slabo povezovanje in okrepi usklajevanje med obema ravnema načrtovanja, in predlaga, naj se evropskemu semestru doda poglavje o nadziranju njegove skladnosti in dejanske učinkovitosti z ustreznimi popravni ukrepi; poziva Komisijo, naj daje prednost projektom držav članic, ki so v skladu z omrežjem TEN-T, naj se osredotoči na tiste z večjo evropsko dodano vrednostjo ter naj spremlja čezmejne prometne projekte; poziva države članice, naj se o nacionalnih načrtih za infrastrukturo odločajo v skladu s cilji TEN-T;

13. ugotavlja, da države članice z gospodarskimi in proračunskimi težavami ne morejo sofinancirati projektov tovarnega prometa zaradi strogega razlaganja Pakta za stabilnost in rast; zagovarja optimalno uporabo sistemov javnega in zasebnega financiranja, tudi z vidika združevanja instrumenta za povezovanje Evrope in programa Obzorje 2020 z Evropskim skladom za strateške naložbe in drugimi finančnimi instrumenti; meni, da se projekti, ki se izvajajo kot del instrumenta za povezovanje Evrope, ne bi smeli upoštevati pri izračunih javnega dolga; poziva Komisijo, naj pripravi študijo o tem, ali bi bil tak ukrep primeren za znatno povečanje naložb v tovarno infrastrukturo;

Četrtek, 19. januar 2017

14. meni, da učinkovit logistični sistem v EU zahteva nadaljnje usklajevanje, ki bo presegalo fizično povezljivost in operativno omrežje TEN-T; poziva Komisijo, naj logistiko vključi kot sestavni del koridorjev osrednjega omrežja, naj okrepi usklajevanje z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi organi ter se pri tem osredotoči na medsebojno povezljivost različnih koridorjev ter regionalna in urbana omrežja tovrnega prometa; poziva Komisijo, naj poveča področje delovanja evropskih koordinatorjev za TEN-T, ki bo presegalo geografsko območje koridorjev v njihovi pristojnosti in bo pokrivalo tudi horizontalna vprašanja politike, kot sta multimodalnost in učinkovita logistika tovrnega prometa; poziva Komisijo, naj vsaki dve leti oceni to delo na področju logistike in multimodalnosti pri koridorjih;

15. meni, da lahko slabo vzdrževanje omrežja vpliva na trajnost in delovanje infrastrukture TEN-T; poudarja, da je treba prometno infrastrukturo poleg obnavljanja in posodabljanja tudi redno vzdrževati; z zaskrbljenostjo ugotavlja, da se zmanjšuje konkurenčnost prevoznih poti (omejitve hitrosti, zanesljivost, varnost), zlasti v primeru železnice, kar včasih povzroči zaprtje poti, in sicer ker upravljavci infrastrukture in države članice vzdrževanju ne namenijo dovolj pozornosti; poziva Komisijo in države članice, naj skupaj z EIB preučijo nove sisteme financiranja, da bi spodbudili naložbe v vzdrževanje omrežja;

16. poziva Komisijo, naj Evropskemu parlamentu redno poroča o sklepih in ukrepih, sprejetih v okviru digitalnega prometnega in logističnega foruma, da bi podprli nadaljnjo digitalizacijo tovrnega prometa in logistike; poziva k ohranjanju tega foruma, dokler je koristen;

17. poudarja, da je treba zagotoviti, da bo načrtovana infrastruktura ustrezala dejanskim potrebam po trajnostni logistiki in ne bo v netrajnostno breme okolju; v zvezi s tem poudarja, da bi bilo treba varstvo biotske raznovrstnosti in doseganje ohranitvenih ciljev EU bolje vključiti v načrtovanje in izvajanje TEN-T;

Večja poenostavitev in novi okvir digitalizacije

18. poudarja, da je treba še bolj poenostaviti dokumente ter upravne in carinske postopke za vse načine in različne faze v logističnih verigah; poziva Komisijo in države članice, naj na podlagi sporazuma o boljšem pravnem urejanju proučijo odvečno zakonodajo EU o prometu in mobilnosti ter poleg tega spremljajo nacionalne, regionalne in lokalne predpise, ki bi lahko bili v nasprotju s pravom Unije, ter jih v tem primeru čim prej uskladijo z zakonodajo EU; poziva Komisijo, naj pripravi letno poročilo o napredku za ta sektor;

19. poziva Komisijo, naj do konca leta 2017 predlaga digitalni okvir za elektronsko izmenjavo informacij in upravljanje prevoza v okviru multimodalnega prevoza (elektronski tovorni promet), da bi spodbudili poenostavljen, brezpapirni, nemoten, pregleden, zaščiten in zaupen pretok informacij med podjetji, strankami in organi, pri čemer bi izhajali iz vzpostavljenih storitev (kot so SafeSeaNet, RFD, e-Manifest, rečne informacijske storitve (RIS), telematska aplikacija za tovorni promet (TAF), inteligentni prometni sistem (ITS)); poziva Komisijo, naj zagotovi usklajeno uporabo elektronskih prevoznih dokumentov in sistemov za boj proti goljufijam ter kibernetsko varnost;

20. poziva države članice, naj na splošno sprejmejo elektronske prevozne dokumente ter nemudoma ratificirajo in začnejo uporabljati protokol o e-CMR;

21. poudarja, kako pomembne so inovacije in uporaba novih tehnologij, kot so digitalizacija (na primer digitalni tovorni listi), dostop do podatkov in njihova izmenjava ob hkratnem vzdrževanju visoke ravni kibernetske varnosti in varstva podatkov, saj omogočajo učinkovitejše prevozne in logistične rešitve, če sta obenem zagotovljena interoperabilnost ter enakopraven in nediskriminatoren dostop; poziva Komisijo, naj predloži predloge za zagotovitev integracije, dostopnosti in varstva teh podatkov, ki podpirajo logistiko in tovorni promet;

22. poziva Komisijo in države članice, naj razvijejo sistem naložb, s katerimi bodo zagotovile začetno in nadaljnje osvežitveno usposabljanje na področju informacijske tehnologije na platformah, ki se uporabljajo za izmenjavo informacij, da bi se zagotovila nediskriminatorna obravnava pri digitalni izmenjavi informacij;

Četrtek, 19. januar 2017

23. poudarja pomen, ki ga lahko imajo raziskave in inovacije pri razvijanju okoljsko bolj trajnostne in digitalizirane logistike ter večje interoperabilnosti in povezanosti sistemov in storitev informacijske tehnologije;

24. poudarja, da je treba nadalje razviti informacijske in komunikacijske sisteme ter v celoti izkoristiti možnosti evropskih satelitskih navigacijskih sistemov Galileo in EGNOS ter s tem povezanih sistemov za upravljanje prometa in informacijskih sistemov pri vseh načinih prevoza in logistike, da bi zagotovili dostop do vseh razpoložljivih finančnih instrumentov ter tako spodbudili zasebne naložbe;

25. poziva države članice, naj zagotovijo hitre upravne postopke, s katerimi bi pospešili vzpostavljanje koridorjev TEN-T; poziva Komisijo, naj zagotovi, da pravila Pakta za stabilnost in rast ter pravila o državni pomoči in finančnih trgih ne ovirajo naložb;

Oblikovanje evropskega prometnega sistema s posebnim poudarkom na logistiki in naložbe vanj

26. poudarja, da je treba za izvedbo omrežja TEN-T zagotoviti zadostno financiranje EU, ki bi presegalo sedanji večletni finančni okvir; pričakuje, da bo Komisija leta 2017 predložila vmesni pregled instrumenta za povezovanje Evrope ter predlagala ukrepe in vire za izvedbo prednostnih projektov v roku; vztraja pri načelu „porabi ali izgubi“, po katerem se neporabljeni sredstva instrumenta za povezovanje Evrope namenijo za prihodnje razpise za zbiranje predlogov; poziva Komisijo, naj oceni predlog posebnega razpisa za logistiko leta 2017, ki bo vključeval rešitve za multimodalni promet in tovarni prevoz ter tovarne rešitve v urbanih vozliščih, vključno z inovativnim in alternativnim prometom (npr. droni, tovarna vozila na alternativna goriva, kolesarjenje itd.);

27. poziva Komisijo, naj pozove države članice, da izvedejo potrebne naložbe za dokončanje povezav v osrednjih koridorjih EU;

28. opozarja na pomen urbanih vozlišč v celotni logistični verigi, na katerih poteka pomemben del pretovarjanja in distribucije v zadnjem delu poti; poziva države članice, Komisijo in nosilce projektov, naj se pri koridorjih osrednjega omrežja TEN-T osredotočijo na usklajen razvoj projektov, ki spodbujajo multimodalnost v logistiki tovarnega prometa, zlasti vozlišč terminalov, logističnih platform in urbanih vozlišč na podlagi dejanske in prihodnje potrebe po prevozu ter razvrstitve po prednosti glede na lokalni in čezmejni učinek oziroma učinek v koridorju;

29. meni, da so zanesljivost, pogostost, prožnost, usmerjenost k naročniku, čas prevoza in cena glavni dejavniki, ki jih špediterji upoštevajo pri izbiranju med različnimi razpoložljivimi načini prevoza;

30. meni, da mora biti učinkovit logistični sistem usmerjen v tehnologije prihodnosti, ki zagotavljajo hitre, okolju prijazne in učinkovite načine tovarnega prometa; poudarja potencial in vse večjo vlogo avtomatiziranega in avtonomnega prometa z logistiko, vključno z avtomatiziranimi vozili, droni in daljinsko vodenimi roboti;

31. poziva Komisijo, naj v svoji strategiji za logistiko v celoti upošteva avtomatizacijo in njen učinek ter zagotovi njeno nemoteno in učinkovito vključevanje v TEN-T in podpre raziskave in naložbe za razvoj teh ključnih tehnologij;

32. opozarja na potencial avtomatiziranega in avtonomnega prometa ter daljinsko vodenih zrakoplovov (dronov) v logistiki; poziva k ukrepom, s katerimi bi pri uporabi sistemov ITS v omrežju zagotovili nemoteno interakcijo med avtomatiziranimi vozili in sistemi ter običajnimi vozili in ranljivimi uporabniki; meni, da prihodnji razvoj in razširjena uporaba daljinsko vodenih robotov in zrakoplovnih sistemov (dronov) napovedujeta nove, hitre, okolju prijazne in učinkovite načine tovarnega prometa; poziva Komisijo, naj oblikuje novo strategijo, ki bo zagotavljala, da bo mogoče drone učinkovito vključiti v program TEN-T ter naj priprave smernice za države članice;

Četrtek, 19. januar 2017

33. poziva Komisijo, naj preuči, kako širjenje strategije „ravno ob pravem času“, zaradi katere je v obtoku večje število vozil, vpliva na okolje;

34. poudarja, da je treba povezati prvine tokov distribucijske in povratne logistike, da bi zaradi postopnega prehoda na krožno gospodarstvo zmanjšali skupno število vozil, potrebnih za prevoz blaga.

Nujno in učinkovitejše združevanje različnih načinov prevoza

35. poudarja, da mora bit v okviru trajnostne prometne strategije EU prednostna naloga prizadevanja osredotočiti predvsem na ponovno oživitev železnic in na krepitev celinskih plovnih poti; se zaveda, da od začetka gospodarske krize železnice nenehno izgubljajo svoj tržni delež, zato meni, da bi morale države članice in Komisija predlagati nove in nediskriminatorne pobude, katerih cilj bi bil podpreti razvoj železniškega sektorja v Evropi;

36. poziva Komisijo, naj z zagotavljanjem enakega dostopa podjetij in z uvajanjem popolnoma interoperabilnega in povezanega železniškega omrežja spodbuja konkurenčnost železniškega tovornega prometa ter konkurenčnost celinskih plovnih poti, pomorsko-rečnega ter pomorskega in letalskega prometa, pri čemer naj vsak način prevoza deluje po enakovrednih pogojih, obenem pa naj spodbuja multimodalni in intermodalni promet;

37. meni, da je evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) uspešen evropski projekt za spodbujanje tovornega prometa v železniškem sektorju, in pozdravlja prizadevanja za spodbujanje njegove vzpostavitve z določitvijo mejnikov za posamezne koridorje; se zaveda omejitev, ki vplivajo na financiranje večnacionalnih projektov na več ravneh (ERTMS); poziva Komisijo in Evropsko svetovalno vozlišče za naložbe, naj predložita posebne rešitve za financiranje, ki bi olajšale dostop do financiranja vzpostavitve ERTMS iz Evropskega sklada za strateške naložbe (EFSI) v korist infrastrukture in pogonskih naprav;

38. meni, da bi z uporabo direktive o interoperabilnosti v vseh državah članicah močno zmanjšali ovire in omejitve za interoperabilnost; poleg tega poudarja, da je mogoče tudi z mehкими ukrepi, kot je uporaba interoperabilnih tirnih vozil (nizki vagoni, lokomotive, prilagojene različnim širinam tirov, itd.), zmanjšati omejitve, povezane z interoperabilnostjo; odločno poziva Skupno podjetje Shift2Rail, naj preuči trg EU in prihodnji razvoj ter spodbudi dostopnost mehke multioperabilne infrastrukture in rešitev za tirna vozila, s čimer bi lahko podprli multimodalni in kombinirani promet;

39. opozarja, da je treba okrepiti kombinirani prevoz in posodobiti sedanje predpise EU, vključno s tistimi, ki urejajo kabotažo znotraj Skupnosti in prevozne dokumente, da bodo ti predpisi jasni in razumljivi ter jih bodo organi lahko izvajali; pozdravlja zavezo Komisije, da bo pregledala Direktivo Sveta št. 92/106/EGS, in jo odločno poziva, naj brez odlašanja predloži svojo revizijo;

40. poziva Komisijo in države članice, naj brez zmanjševanja splošne varnosti uvedejo odločnejše in bolj učinkovite ukrepe in pobude, s katerimi bi železniška podjetja spodbudili k zmanjšanju hrupa v železniškem tovornem prometu, saj onesnaženje s hrupom škodljivo vpliva na zdravje, obenem pa je zdaj že skoraj sedem milijonov ljudi v EU izpostavljenih ravnem železniškemu hrupu, ki presegajo prag prevelike izpostavljenosti, zlasti na mestnih območjih; v zvezi s tem poziva Komisijo, naj določi najvišje dovoljene vrednosti hrupa v železniškem tovornem prometu;

41. meni, da je treba spodbujati prehod na prevoz po železnici in plovnih poteh, saj ta pripomore k zmanjšanju zastojev in manj onesnažuje kot cestni promet;

42. ugotavlja, da bi morale imeti celinske plovne poti večjo vlogo kot logistična središča v podporo morskim pristaniščem, zlasti s premikanjem blaga v zaledje in povezovanjem evropskih morij;

Četrtek, 19. januar 2017

43. pozdravlja prve korake Komisije k uvedbi standardov za goriva za težka gospodarska vozila in omejitev CO₂ ter cilj zmanjšanja toplogrednih plinov za sektor cestnega tovornega prometa na podlagi Pariškega sporazuma; meni, da bi bilo treba ukrepe, za katere je potrebna sprememba standardov za infrastrukturo in operativnih standardov omrežja TEN-T, treba upoštevati le, kadar z drugimi možnostmi, kot so zmanjšanje števila voženj praznih vozil, boljša uporaba in razpoložljivost alternativnih goriv, boljša logistika in pogonski sistemi, ni mogoče povečati učinkovitosti z manjšim vplivom na infrastrukturo in okolje;

44. poziva Komisijo, naj oceni izvedljivost uvedbe enotne skupne metode merjenja emisij toplogrednih plinov v celotni dobavni verigi in za vse rešitve v modalnem prevozu;

45. poziva Komisijo, naj spodbuja razvoj električnih prevoznih načinov prevoza in teh načinov na alternativni pogon ter potrebne infrastrukture, skupaj s celotnim omrežjem TEN-T, ter zlasti v mestnih središčih spodbuja razvoj inovativnih prometnih sistemov, na primer z uporabo električnih vozil in obnovljivih virov energije, ter razvoj alternativnih goriv in ustrezne infrastrukture; poudarja, da se pri logistiki zadnjega dela poti z uporabo lahkih električnih gospodarskih vozil na splošno zmanjšujejo emisije CO₂ ter zlasti lokalnih onesnaževal in hrupa, kar pozitivno prispeva h kakovosti zraka v mestih; zato poudarja, da je treba na logističnih vozliščih zagotoviti polnilno infrastrukturo;

46. meni, da so potrebni nadaljnji ukrepi za učinkovitejši in okolju prijaznejši cestni promet v logistični verigi; predlaga ublažitev prometnih omejitev in zagotovitev stalnosti in popolnoma učinkovite logistike na koridorjih osrednjega omrežja za težka gospodarska vozila, ki vozijo na čista alternativna goriva v skladu z najvišjimi emisijskimi, varnostnimi in socialnimi standardi ter standardi glede hrupa; vztraja, da je treba na koridorjih osrednjega omrežja v velikem obsegu zagotoviti postaje za alternativna goriva in varna parkirišča za tovornjake, vključno s potrebnimi prostori, da bodo lahko poklicni vozniki svoj čas počitka preživeli v dostojnih pogojih;

47. meni, da bi bilo treba uvajanje čistejših pogonskih sistemov v tovornem prometu okrepiti z usklajeno in nujno vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v koridorjih TEN-T v skladu z zakonodajo EU;

48. poudarja, da je treba izboljšati zagotavljanje in dostop do informacij o multimodalnih in logističnih storitvah v EU, zlasti za mala in srednja podjetja, ki imajo do tovrstnih informacij omejen dostop; poziva Komisijo, naj v sodelovanju z omrežnimi operaterji in državami članicami olajša izmenjavo trenutnih sporazumov, orodij, konvencij, zakonodaje in najboljših praks na področju multimodalnega prometa v EU ter kot pomoč gospodarskim subjektom pripravi priročnik, ki bo na voljo na internetu;

49. ugotavlja, da ima digitalizacija storitev svojo vlogo pri spodbujanju okolju prijaznejših prometnih rešitev; zato poziva Komisijo, naj tudi z usklajenim zakonodajnim pristopom na ravni EU zlasti malim in srednjim podjetjem omogoči dostop do podatkov o prometnih tokovih vzdolž koridorjev in o uporabi multimodalnega prometa ter njihovo skupno uporabo, in naj v to v večji meri vključi lokalne nosilce dejavnosti in javne organe iz sektorja, da bi tudi z izmenjavo dobre prakse omogočili boljše upravljanje dobavne verige ter učinkovitejšo uporabo virov in infrastrukture; poudarja, da je dostop akterjev, kot so ponudniki storitev digitalnih zemljevidov in navigacije, do takih podatkov o prometnih tokovih bistven za omogočanje intermodalnega prometa, učinkovitejše določanje poti, avtomatizirano vožnjo in inteligentne prometne sisteme, pa tudi za t. i. „platooning“ (oblikovanje kolon vozil) v cestnem tovornem prometu, ki omogoča boljšo uporabo zračnega upora ter tako zmanjšuje emisije in povečuje zmogljivost cest;

50. predlaga obvezno namestitve alkoholnih ključavnic z nizko, znanstveno utemeljeno stopnjo tolerance pri meritvah v vsa nova vozila za prevoz blaga;

Boljše usposabljanje in boljše razmere za delo, ki bi privabili nove delavce

51. ugotavlja, da so se delovne in življenjske razmere za delovno silo v logistični verigi v zadnjih letih znatno poslabšale, zaradi česar ta sektor postaja manj privlačen za nove generacije, zlasti za mobilne delavce;

Četrtek, 19. januar 2017

52. z zaskrbljenostjo ugotavlja, da v logističnem sektorju primanjkuje delovne sile in da bo tehnološki razvoj v naslednjih letih prinesel dodatne izzive, počasno prilagajanje delovne sile novim, tudi digitalnim tehnologijam v tem sektorju pa bi lahko ogrozilo njegovo delovanje; poziva Komisijo, naj opredeli potrebe po usposabljanju in izobraževanju na ravni EU ter delovne razmere, stroške in ovire, ki delovno silo odvrčajo od prometnega sektorja, poleg tega pa naj nujno predlaga ukrepe, s katerimi bi poskrbeli, da bo ta sektor bolj privlačen za mlade in prihodnje generacije; meni, da je to priložnost za okrepitev deleža žensk in novih udeležencev na trgu dela v prometnem sektorju, tudi državljanov tretjih držav, in sicer tudi s pomočjo ukrepov pozitivne diskriminacije; poleg tega bi morale strateške naložbe v usposabljanje in boljše delovne razmere vključevati pobude za razvoj znanja v javnem sektorju, da bi se vprašanja v zvezi s tovarnim prometom bolje vključila v socialno načrtovanje, ter razvoj zmogljivosti za predstavitev in preskušanje, kjer bi se lahko v realnih pogojih uporabile in preskušale raziskave in inovacije v zvezi s tovorom in logistiko;

53. poziva Komisijo, naj oceni možnost za finančne naložbe v dualni sistem in sistem poklicnega usposabljanja v prometnem sektorju;

54. poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo zadostna in varna parkirišča v koridorjih TEN-T, da se preprečijo vse večje varnostne težave za mobilne prevozne delavce;

55. poziva Komisijo in države članice, naj upoštevajo nedavna priporočila Parlamenta o socialno-ekonomskih vidikih v prometnem sektorju ter o boju proti nepoštenim praksam na trgu dela; ugotavlja, da je treba pri zakonodaji o socialnih in delovnih razmerah spoštovati vse temeljne svoboščine EU ter ne omejevati poštene konkurence ali nalagati dodatnih upravnih bremen;

Potrebne so boljše statistične informacije o logistiki

56. poudarja potrebo po boljši statistiki intermodalnega prevoza in njegovega delovanja v sektorju logistike, da bi olajšali napoved in pregled ukrepov politike in naložb ter zagotovili dragocene informacije za operaterje; poziva Komisijo, naj v sodelovanju z deležniki razvije okvir za statistične podatke o multimodalnem prometu in logistiki na ravni celotne EU ter pripravi nove kazalnike, ki bodo bolje odražali dejanske trende v prometu;

o

o o

57. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.
