

Sreda, 9. september 2015

P8_TA(2015)0310

Izvajanje bele knjige o prometu iz leta 2011**Resolucija Evropskega parlamenta z dne 9. septembra 2015 o izvajanju bele knjige o prometu iz leta 2011: ocena in pot naprej proti trajnostni mobilnosti (2015/2005(INI))**

(2017/C 316/16)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju bele knjige Komisije z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ (COM(2011)0144),
- ob upoštevanju javne predstavitve z naslovom „Bela knjiga o prometu: ocena in pot naprej proti trajnostni mobilnosti“, ki jo je 17. marca 2015 organiziral Odbor za promet in turizem Evropskega parlamenta,
- ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 22. aprila 2015 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – napredek in izzivi“,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 15. decembra 2011 o načrtu za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu ⁽¹⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. julija 2010 o trajnostno naravnani prihodnosti prometa ⁽²⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 12. julija 2007 o sporočilu „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino“ ⁽³⁾,
- ob upoštevanju resolucije z dne 12. februarja 2003 o beli knjigi Komisije z naslovom „Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev“ ⁽⁴⁾,
- ob upoštevanju bele knjige Komisije z naslovom „Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev“ (COM(2001)0370),
- ob upoštevanju bližajoče se podnebne konference COP21, ki bo decembra 2015 potekala v Parizu,
- ob upoštevanju svežnja o energetski uniji in sporočila Komisije z naslovom „Okvirna strategija za trdno energetsko unijo s podnebno politiko, usmerjeno v prihodnost“ (COM(2015)0080),
- ob upoštevanju sklepov Evropskega sveta z dne 23. in 24. oktobra 2014 o okviru podnebne in energetske politike do leta 2030,
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom „Strategija za enotni digitalni trg za Evropo“ (COM(2015)0192),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z naslovom „Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih“ (COM(2013)0913),
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 27. septembra 2011 o varnosti v cestnem prometu v Evropi v obdobju 2011–2020 ⁽⁵⁾,
- ob upoštevanju člena 52 Poslovnika,

⁽¹⁾ UL C 168 E, 14.6.2013, str. 72.⁽²⁾ UL C 351 E, 2.12.2011, str. 13.⁽³⁾ UL C 175 E, 10.7.2008, str. 556.⁽⁴⁾ UL C 43 E, 19.2.2004, str. 250.⁽⁵⁾ UL C 56 E, 26.2.2013, str. 54.

Sreda, 9. september 2015

- ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem (A8-0246/2015),
- A. ker je bela knjiga o prometu zastavila ambiciozen načrt za preobrazbo evropskega prometnega sistema in oblikovanje pravega enotnega evropskega prometnega prostora;
- B. ker prometni sektor s približno 10 milijoni zaposlenih in prispevkom k BDP-ju v višini okrog 5 % predstavlja gonilno silo gospodarstva EU in bi moral ohraniti vodilno vlogo pri ustvarjanju nadaljnje gospodarske rasti in delovnih mest ter pri spodbujanju konkurenčnosti, trajnostnega razvoja in teritorialne kohezije;
- C. ker je promet sektor, v katerem ima Evropa vodilno vlogo v svetu, tako v proizvodnji kot pri izvajanju prevoza, in je bistvenega pomena, da se evropski promet še naprej razvija, da vlaga in se obnavlja na trajnosten način, če želi ohraniti vodilno tehnološko vlogo na svetovni ravni, še naprej izvažati svoje standarde po vsem svetu in ohraniti svoj konkurenčni položaj pri vseh načinih prevoza v svetovnem gospodarstvu, ki ga vse bolj zaznamuje pojavljanje močnih novih akterjev in novih poslovnih modelov;
- D. ker se izhodišča naše družbe zaradi digitalizacije, urbanizacije, globalizacije in demografskih sprememb spreminjajo in ker potrebujemo premik v obstoječih paradigmah prometne politike, da se bomo lahko soočili z izzivi prihodnosti;
- E. ker je promet bistven za prost pretok ljudi, blaga in storitev, na katerem temelji projekt enotnega trga, in ker je ta prost pretok močna gonilna sila povezovanja znotraj Unije in ključen dejavnik za uspešnost evropske industrije in trgovine;
- F. ker je promet še vedno skoraj v celoti odvisen od fosilnih goriv in je edini sektor, v katerem so emisije toplogrednih plinov v zadnjih 25 letih naraščale in bi bila njihova rast lahko še večja, če ne bi prišlo do nedavne gospodarske krize;
- G. ker je nujno treba izboljšati energetske učinkovitost in trajnost prometnega sistema in zmanjšati njegovo odvisnost od nafte in fosilnih energetskih virov na stroškovno učinkovit način, ne da bi pri tem zmanjšali njegovo konkurenčnost ali omejili mobilnost, v skladu s cilji iz bele knjige;
- H. ker napredna trajnostna biogoriva – zlasti tista, ki se pridobivajo pri predelavi odpadkov in ostankov v skladu s hierarhijo ravnanja z odpadki ⁽¹⁾ – predstavljajo neizkoriščen potencial za zmanjšanje odvisnosti evropskega prometnega sistema od nafte in znižanje emisij toplogrednih plinov iz prometnega sektorja;
- I. ker je bistvenega pomena, da se zagotovi uspešen razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) v dogovorjenih časovnih okvirih, da se prometna omrežja vseh regij EU učinkovito povežejo, s čimer bodo tudi geografsko oddaljene regije povezane s centrom EU, ter odpravijo razlike med stopnjami razvitosti in vzdrževanosti infrastrukture, zlasti med vzhodnimi in zahodnimi regijami Unije;
- J. ker naložbe v prometno infrastrukturo pozitivno vplivajo na gospodarsko rast, ustvarjanje delovnih mest in na trgovino, zato je treba odpraviti ovire, ki preprečujejo zasebne naložbe v prometno infrastrukturo;
- K. ker prometna infrastruktura na splošno zahteva dolgoročno financiranje, raven naložb pa je v zadnjem času zaradi pomanjkanja zaupanja med zakonodajalci, nosilcev projektov in finančnega sektorja upadla;

⁽¹⁾ Kot je opredeljena v členu 4 Direktive 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv.

Sreda, 9. september 2015

- L. ker se po vsej EU že vrsto let veliko premalo vlaga v infrastrukturo javnega prevoza in ker so izboljšane zmogljivosti za pešce, starejše osebe in potnike z omejeno mobilnostjo del ciljev Unije in so zanje potrebna dodatna sredstva;
- M. ker bi moral biti eden izmed glavnih ciljev bele knjige ta, da se v središče prometne politike postavijo ljudje in pravice, ki jih imajo kot potniki;
- N. ker bi inovacije in inteligentni prometni sistemi morali imeti pomembno vlogo pri razvoju sodobnega, učinkovitega, trajnostnega in interoperabilnega evropskega prometnega sistema, ki je dostopen vsem;
- O. ker so multimodalna omrežja in povezovanje različnih načinov prevoza in storitev lahko koristna za izboljšanje potniških in tovarnih prometnih povezav in učinkovitosti ter lahko tako pripomorejo k zmanjšanju ogljikovih in drugih škodljivih emisij;
- P. ker oblikovanje resnično enotnega evropskega prometnega prostora ne bo mogoče brez učinkovitega izvajanja zakonodaje EU s strani držav članic in po potrebi poenostavitve obstoječega zakonodajnega okvira, ki bo prinesla pravno jasnost in boljše izvrševanje;
- Q. ker je treba odpraviti vse preostale ovire, tehnične nezdružljivosti in obremenjujoče upravne postopke, ki ovirajo doseg povsem povezanega prometnega sistema, in se boriti proti vsem novim ukrepom držav članic, ki ustvarjajo ovire za prost pretok blaga in storitev;
- R. ker mora biti nadaljnje odpiranje trga tesno povezano s kakovostnimi delovnimi mesti in dostojnimi delovnimi pogoji, visokim standardom storitev in pošteno konkurenco v vseh državah članicah;
- S. ker je zadnje poročilo Komisije o varnosti v cestnem prometu v Evropski uniji ⁽¹⁾ razkrilo, da se je število prometnih nesreč s smrtnim izidom v letu 2014 zmanjšalo za 1 %, kar je občutno manj od 8-odstotnega upada, ki je bil zabeležen v letu 2012 in ponovno leta 2013;

Izvajanje in vmesni pregled bele knjige

1. pozdravlja namero Komisije o izvedbi vmesnega pregleda bele knjige, da se oceni doseženi napredek in predlagajo nadaljnji ukrepi za uresničitev njenih ciljev; meni, da je sicer še prezgodaj za celovito oceno učinka vrste ukrepov politike, ki so bili sprejeti od sprejetja bele knjige, da pa je ocena potrebna, da bi dobili pregled nad stanjem izvajanja 40 pobud in 131 ukrepov, ki so naštet v prilogi bele knjige;
2. ponovno izraža podporo ciljem iz bele knjige in desetim ciljem za konkurenčen in z viri gospodaren prometni sistem: merila za doseganje cilja 60-odstotnega znižanja emisij toplogrednih plinov; poudarja, da bi morali biti cilji v okviru vmesnega pregleda vsaj tako ambiciozni kot tisti, ki so bili določeni leta 2011, predlagani pa naj bodo konkretni in realistični ukrepi, ki bodo temeljili na dokazih, in pobude za okrepitev, pospešitev in racionalizacijo prizadevanj za njihovo uresničitev; poziva Komisijo, naj oceni, v kolikšni meri seznam ukrepov iz bele knjige zadostuje za uresničitev njenih splošnih ciljev, in predlaga nadaljnje zakonodajne ukrepe;
3. poziva Komisijo, naj posodobi cilje o zmanjšanju emisij iz bele knjige v skladu z resolucijo Parlamenta z dne 5. februarja 2014 o okviru podnebne in energetske politike do 2030 ⁽²⁾ in s sklepi Evropskega sveta z dne 23. in 24. oktobra 2014 o okviru podnebne in energetske politike za leto 2030 in predlaga ukrepe za dodatno zmanjšanje emisij iz prometa, da bi državam članicam pomagala doseči splošni „zavezujoč cilj EU, da do leta 2030 doseže vsaj 40-odstotno zmanjšanje svojih emisij toplogrednih plinov v primerjavi z letom 1990“ („in sicer bo emisije do leta 2030 v primerjavi z letom 2005 v sektorjih, vključenih v sistem trgovanja z emisijami (ETS), zmanjšala za 43 %, v sektorjih, ki niso vključeni v ta sistem, pa za 30 %“);

⁽¹⁾ Road safety in the European Union (Varnost v cestnem prometu v Evropski uniji), Evropska komisija, marec 2015.

⁽²⁾ Sprejeta besedila, P7_TA(2014)0094.

Sreda, 9. september 2015

4. poudarja, da bi bilo treba cilj o zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa do leta 2030 določiti na ravni, ki bo omogočila uresničitev dolgoročnega cilja iz bele knjige o vsaj 60-odstotnem zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa do leta 2050; v zvezi s tem poziva Komisijo, naj predlaga celovito strategijo za razogledenje prometa;

Splošna načela: prehod na druge oblike prevoza in somodalnost

5. poudarja, da mora evropska politika za trajnostno mobilnost graditi na širokem naboru orodij politike za stroškovno učinkovit prehod na načine prevoza, ki najmanj onesnažujejo okolje in so energetske najučinkovitejši; opozarja, da spreminjanje ravnovesja med načini prevoza ni samo sebi namen, temveč je potrebno, da bi mobilnost ločili od negativnih učinkov trenutnega prometnega sistema, kot so prometni zastoji, onesnaževanje zraka, hrup, nesreče in podnebne spremembe; priznava, da je politika prehoda na druge oblike prevoza doslej ni prinesla zadovoljivih rezultatov; zato poudarja, da morajo biti vsi načini prevoza optimizirani in postati bolj okolju prijazni, varni in energetske učinkoviti, da bi dosegli visoko stopnjo mobilnosti in varstva okolja;

6. meni, da je razvoj potniškega in tovornega prometa v znatni meri odvisen od učinkovite uporabe različnih načinov prevoza in da bi morala evropska prometna politika zato temeljiti na učinkoviti somodalnosti, pri čemer bi bilo treba po možnosti dajati prednost uporabi energetske najučinkovitejših in trajnostnih načinov prevoza; meni, da bo to privedlo do optimalnega ponovnega uravnoteženja različnih načinov prevoza in zagotovilo interoperabilnost znotraj načinov prevoza in med njimi, spodbudilo bolj trajnosten promet in logistične verige ter okrepilo nemotene prometne tokove med načini prevoza in prometnimi vozlišči;

Sodobna infrastruktura in pametno financiranje

7. poziva Komisijo, naj pripravi predloge za zagotovitev internalizacije zunanjih stroškov vseh načinov tovornega in potniškega prevoza, tako da uporabi skupno, skladno in pregledno metodologijo EU in upošteva posebnosti posameznih načinov prevoza, vključno s skladno analizo zunanjih stroškov, ki so že bili internalizirani, da bi se izognili dvojnemu obdavčevanju; poziva h konkretnim ukrepom za zagotovitev širše uporabe načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“, vključno s smernicami in primeri najboljše prakse, ter enakih pogojev delovanja za vse načine prevoza, tako da se po potrebi ukinejo okolju škodljive davčne olajšave, hkrati pa ohrani konkurenčnost vseh regij EU;

8. poziva Komisijo, naj predlaga splošen okvir za nacionalne sheme zaračunavanja cestnih pristojbin za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ki ne bo diskriminiral prebivalcev tretjih držav in bo dajal prednost zaračunavanju glede na prevoženo razdaljo; poziva države članice, naj prihodke iz infrastrukturnih pristojbin namenijo za gradnjo in vzdrževanje varne prometne infrastrukture ter blaženje okoljskih problemov, povezanih s prometom;

9. poudarja, da dokončna vzpostavitev vseevropskega prometnega omrežja ostaja eden izmed predpogojev za bolj trajnosten, učinkovit in nemoten multimodalni prometni sistem ter bolj uravnoteženo razporeditev tovora in potnikov med načini prevoza; poudarja, da se je treba pri izbiri projektov, ki so upravičeni do sredstev EU, osredotočiti na devet koridorjev osrednjega omrežja, dokončanje manjkajočih povezav, zlasti čezmejnih odsekov, odpravo ozkih grl, nadgradnjo obstoječe infrastrukture, inovativne prometne rešitve, interoperabilnost ter na razvoj multimodalnih terminalov in urbanih vozlišč; poleg tega bi moral biti pri izbiri projektov večji poudarek na evropski dodani vrednosti, razvoju infrastrukture za povezeljivost obrobni, otoških, gorskih in najbolj oddaljenih regij in na podpori projektov za povezovanje vseevropskega prometnega omrežja z infrastrukturnimi omrežji sosednjih držav in držav kandidat;

10. meni, da mora financiranje EU odražati dejanske potrebe po naložbah za dokončno vzpostavitev osrednjega omrežja TEN-T do leta 2030 ter da bi bilo treba z instrumentom za povezovanje Evrope in drugimi orodji za financiranje spodbujati naložbe v prometno infrastrukturo v skladu z merili, določenimi v smernicah TEN-T in instrumentu za povezovanje Evrope, pri čemer bi imeli prednost trajnostni načini prevoza, kot so železnica, prevoz po celinskih plovni poteh in prevoz po morju na kratkih razdaljah; poudarja, da bi morali sofinancirani projekti odražati potrebo po infrastrukturi, ki povečuje konkurenčnost Unije ter krepi njeno ekonomsko, socialno in teritorialno kohezijo, ima čim manjši vpliv na okolje, je odporna na morebitne učinke podnebnih sprememb in zagotavlja zdravje in varnost uporabnikov;

Sreda, 9. september 2015

11. poziva k občutnemu povečanju sredstev, dodeljenih finančnemu okviru instrumenta za povezovanje Evrope, in k obsežnejšim evropskim pristojnostim za pripravo, izvajanje in financiranje nadnacionalnega prometnega načrtovanja in financiranja infrastrukture;

12. poudarja, da je kakovost cestne infrastrukture, ki neposredno vpliva na varnost v cestnem prometu, v posameznih državah članicah EU zelo različna in da se več kot 90 % cestnoprometnih nesreč s smrtnim izidom v državah članicah zgodi na mestnih ali podeželskih cestah; poudarja, da je treba učinkovito financiranje take infrastrukture nadalje spodbujati z različnimi politikami in instrumenti EU, zlasti v kohezijskih državah; poudarja tudi, da je treba obstoječo infrastrukturo, vključno s sekundarnim cestnim omrežjem, ustrezno vzdrževati;

13. poudarja, da bi morali v okviru Evropskega sklada za strateške naložbe, ki ga je predlagala Komisija kot del Junckerjevega naložbenega načrta za Evropo, imeti prednost trajnostni prometni in infrastrukturni projekti, ki so ključnega pomena in imajo visoko družbeno, ekonomsko in okoljsko vrednost, izbrani pa bi morali biti projekti, ki spodbujajo ustvarjanje delovnih mest, dolgoročno rast, konkurenčnost, inovacije in teritorialno kohezijo, vključno s trajnostnimi urbani projekti in železniškimi projekti, v skladu s cilji prometne politike in zakonodajo EU (smernice TEN-T, instrument za povezovanje Evrope); v zvezi s tem bi bilo treba novim načinom financiranja, kot so javno-zasebna partnerstva in koncesije, nameniti več pozornosti in jih uporabljati v večji meri; poudarja, da mora biti postopek izbire projektov, ki bodo financirani iz Evropskega sklada za strateške naložbe, pregleden in da morajo biti vanj vključeni zadevni deležniki iz javnega in zasebnega sektorja;

14. meni, da bi bilo treba Evropski sklad za strateške naložbe prednostno financirati iz nerazporejenih sredstev v proračunu EU in le v skrajnem primeru iz neuporabljenih sredstev iz programov iz razdelka 1A večletnega finančnega okvira za obdobje 2014–2020; poudarja, da bi bilo treba financiranje jamstvenega sklada v okviru vmesnega pregleda večletnega finančnega okvira leta 2016 pregledati, na podlagi analize stopnje uspešnosti in izvršitve različnih programov pa bi bilo treba opredeliti alternativne možnosti financiranja, da bi kar najbolj zmanjšali prerazporeditve sredstev iz razdelka 1A za obdobje 2016–2020; poudarja, da bi morala Evropski parlament in Svet poleg tega preučiti, kako bi lahko prerazporeditve sredstev iz programov EU, dogovorjenih v okviru letnega proračunskega postopka, kar najbolj nadomestila kot vir financiranja za Evropski sklad za strateške naložbe v letih pred vmesnim pregledom večletnega finančnega okvira;

15. ponovno potrjuje podporo inovativnim finančnim instrumentom, ki omogočajo optimizacijo javne porabe z boljšo uporabo zasebnih finančnih sredstev, vendar opozarja, da številni projekti v prometnem sektorju ne ustvarjajo dovolj prihodkov, da bi se lahko zanesli samo na to vrsto instrumentov in zato potrebujejo podporo v obliki subvencij;

16. poudarja, da sta hitri razvoj in uporaba inteligentnih prometnih sistemov nujna za omogočanje učinkovitejše, trajnostne in varne uporabe vozil in obstoječe infrastrukture in zagotavljanje dodatnih zmogljivosti brez porabe časa, stroškov in zemljišč, ki so potrebni za gradnjo nove infrastrukture; poudarja pomen učinkovite uporabe frekvenc in interoperabilnosti med inteligentnimi prometnimi sistemi za zagotovitev nemotenih prometnih tokov za vse načine prevoza in prometna vozlišča; poziva k pravočasni uvedbi uvajalne in obratovalne faze programov EU za satelitsko navigacijo in učinkovitemu razvoju prometnih aplikacij v okviru sistemov Galileo in EGNOS;

Trajnostni promet in mobilnost v mestih

17. poudarja, da bi moralo biti izboljšanje energetske učinkovitosti ena izmed glavnih prednostnih nalog evropske prometne politike; navaja, da je nujno treba izboljšati učinkovito rabo virov s strani prometnega sistema kot celote za učinkovitejšo rabo obstoječih zmogljivosti, izboljšanje stopnje izkoriščenosti vozil in zagotavljanje, da bodo javna sredstva na nacionalni ravni in ravni EU dodeljena ukrepom z največjim učinkom;

18. poudarja pomen spodbujanja električne mobilnosti in sistemov električnega javnega prevoza v povezavi z uvedbo obnovljivih virov energije v sektor električne energije, pri čemer imajo prednost nadaljnja elektrifikacija železniškega omrežja in spodbujanje tramvajev, električnih avtobusov (trolejbusov), električnih avtomobilov, električnih dvo-/tri-/štirikoles, električnih koles in malih električnih čolnov; poudarja potencial sodobnih nihajnih žičnic (kabinskih žičnic) kot ugodnega prevoznega sredstva, katerega gradnja ni zahtevna, za razširitev zmogljivosti sistemov mestnega javnega prevoza;

Sreda, 9. september 2015

19. poudarja pomen spodbujanja uvedbe alternativnih goriv in pogonskih sistemov, zlasti tistih, pri katerih ima Evropa veliko tehnološko prednost, za zmanjšanje odvisnosti prometa od fosilnih goriv, izboljšanje kakovosti zraka in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov; obžaluje, da se te tehnologije še vedno ne uporabljajo dovolj, zlasti ne v javnem prevozu;

20. ugotavlja, da uporaba javnega prevoza na mestnih območjih ni jasno navedena med desetimi cilji bele knjige; meni, da bi bilo treba določiti nov cilj o podvojitvi uporabe javnega prevoza na mestnih območjih do leta 2030; v zvezi s tem poudarja, da bi bilo treba sprejeti ukrepe za zagotovitev zmogljivosti in infrastrukture, ki bi uporabnikom javnega prometa, na primer starejšim ali invalidom ter kolesarjem, ki se za del svoje poti poslužijo javnega prometa, omogočile varno mobilnost od vrat do vrat; poudarja, da so za uresničitev tega cilja potrebne primerne naložbe, zlasti za zagotovitev doslednega vzdrževanja in širjenja infrastrukture javnega prevoza; zato poziva države članice, naj za infrastrukturne projekte na področju mestnega javnega prevoza zagotovijo ustrezne dolgoročne in zanesljive možnosti financiranja;

21. poziva Komisijo, naj lokalnim, regionalnim in nacionalnim organom in deležnikom pomaga preučiti obstoječe in nove možnosti financiranja EU za javni prevoz in razviti inovativne programe javno-zasebnega partnerstva; opozarja na izkušnje, pridobljene s posebnim poročilom Evropskega računskega sodišča (št. 1/2014) z naslovom „Uspešnost projektov javnega mestnega prometa, ki prejemajo podporo EU“, v katerem sta bili ocenjeni izvedba in uspešnost projektov javnega mestnega prometa, sofinanciranih iz strukturnih skladov EU, ter v kolikšni meri so zadoščajo potrebam uporabnikov in dosegajo svoje cilje v smislu uporabe;

22. poudarja pomen načrtov za trajnostno mobilnost v mestih kot orodja, s pomočjo katerega bi mesta lahko učinkoviteje uporabljala prometno infrastrukturo in storitve ter različne načine mobilnosti lahko bolje in na trajnosten način vključila v mestno območje, s tem pa bi prispevalo k zmanjšanju onesnaževanja zraka, zvočnega onesnaževanja, emisij CO₂, števila prometnih zastojev in prometnih nesreč; poziva Komisijo, naj še naprej podpira oblikovanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in njihovo spodbujanje; poudarja, da bi bilo treba evropske strukturne in investicijske sklade bolj sistematično uporabljati za mesta, ki so oblikovala celosten lokalni prometni načrt, na primer načrt za trajnostno mobilnost v mestih, in opredelila ustrezne ukrepe v skladu z merili, določenimi z zadevno zakonodajo;

23. poziva Komisijo, naj sodeluje z izvajalci javnega prevoza in organi in tako uporabnikom prek različnih medijev zagotovi potovalne informacije, vključno z informacijami o potrebah invalidov, in naj prevzame večjo vlogo pri določanju primerov najboljše prakse na ravni EU in pri določanju pogojev za izboljšanje mestnih sistemov javnega prevoza; poleg tega poziva Komisijo in države članice, naj ščitijo obveznost mestnih prometnih sistemov, da mestna središča povežejo z njihovimi okoliškimi območji;

24. poudarja, da mestna območja potrebujejo določeno stopnjo prožnosti, da bi lahko izpolnila svoje obveznosti v skladu z zakonodajo EU ob polnem spoštovanju načela subsidiarnosti in zagotovila, da bodo rešitve mobilnosti prilagojene njihovim posebnim okoliščinam;

25. poudarja, da je vedenje uporabnikov prevoza ključno za razvoj bolj trajnostnega prometnega sistema; poziva k pobudam, ki bodo uporabnike, zlasti mlade, spodbujale k uporabi varnejših in bolj trajnostnih prevoznih sredstev (hoja, kolesarjenje, vključno s souporabo in izposajo koles, javni prevoz, souporaba avtomobila, deljenje prevoza) in jim to omogočale v okviru varne infrastrukture, načrtovanje potovanj in informacije v realnem času pa naj bodo na voljo v realnem času za lažjo intermodalno uporabo različnih načinov prevoza prek inteligentnih prometnih sistemov; poziva Komisijo, naj določi primere najboljše prakse za kombiniranje različnih načinov prevoza, ki bi jih lahko izvajali v drugih mestnih aglomeracijah;

26. poudarja, da je treba na nacionalni ravni in na ravni EU izboljšati podatke o prometu glede vedenja udeležencev v prometu, zlasti kar zadeva hojo, kolesarjenje in potovalne vzorce glede na spol, ki naj jih lokalni organi uporabijo pri opredeljevanju politik za mobilnost v mestih;

Sreda, 9. september 2015

27. poudarja pomen sprejetja ukrepov za podporo regionalnim programom za oblikovanje in širjenje kolesarskih mrež v velikih evropskih regijah, da bi državljane spodbudili, da glede okoljskih vprašanj prevzamejo večjo odgovornost, vsem omogočili kolesarjenje in zmanjšali zvočno onesnaževanje, število prometnih zastojev in onesnaženost v mestih;

28. poudarja, da je pomembno analizirati pozitivne učinke novih oblik mobilnosti, ki temeljijo na modelu ekonomije delitve, vključno z delitvijo prevoza, na družbo; meni, da je pomembno, da si države članice izmenjujejo primere najboljše prakse, da bi zakonodajo prilagodile tako, da bi bile upoštevane te inovativne platforme za mobilnost od vrat do vrat;

29. poziva Komisijo, naj spremlja razmere v različnih državah članicah, kar zadeva delovanje podjetij za spletno posredovanje prevoza, ki voznike povezujejo s potniki (najbolj znan primer je Uber), in izvede oceno pravnih, družbenih, ekonomskih in okoljskih posledic delovanja takšnih podjetij, ki naj jo po potrebi spremljajo ustrezni ukrepi ali priporočila za oblikovanje inovativnih novih storitev v Evropi, ob upoštevanju obstoječih taksi storitev;

30. poziva Komisijo, naj od držav zahteva zagotovitev pravičnih konkurenčnih pogojev za podjetja za delitev prevoza ter klasične taksi službe in podjetja za medkrajevni prevoz, kar zadeva spoštovanje davčne zakonodaje, varnost, obveznosti javne službe in zaposlitvene pogoje;

31. poudarja, da imajo motorizirana dvokolesa (motorna kolesa, skuterji in mopedi) in vse pogostejše tudi električna dvo- in trikolesa pomembno vlogo v trajnostni mobilnosti, zlasti na mestnih območjih, kjer prispevajo k odpravljanju težav s prometnimi zastoji in parkiranjem ter zagotavljajo rešitev za logistiko majhnega obsega; zato vztraja, da je treba ustrezno upoštevati posebno obliko teh vozil in očitne koristi, ki jih prinašajo, kar se mora odražati v prometni zakonodaji in smernicah EU;

32. poziva k boljši optimizaciji dobavne verige na mestnih območjih; meni, da tovorna vozila v mestih nesorazmerno prispevajo k onesnaževanju zraka in zvočnemu onesnaževanju ter negativno vplivajo na prometne zastoje; meni, da bi morala mestna logistika spodbujati optimizacijo prevoza in stroškovno učinkovito uvedbo novih vrst operacij, tehnologij in poslovnih modelov; poudarja, da je mogoče z boljšim izborom načinov prevoza in vozil zagotoviti, da se prevozna rešitev kar v največji meri ujema s posebnimi zahtevami pošiljke in zadevnega mesta;

33. poudarja pomen logističnih skladišč na obrobju mestnih območij, ki bi omogočila usklajen prevoz blaga do cilja z uporabo energetskega najučinkovitejših načinov prevoza;

Umestitev ljudi v središče prometne politike

34. v zvezi z varnostjo v cestnem prometu poziva:

- naj se do leta 2020 hitro sprejme cilj 40-odstotnega zmanjšanja števila hudo poškodovanih ljudi, ki ga bo spremljala dobro premišljena strategija EU; poziva države članice, naj nemudoma zagotovijo vse relevantne statistične podatke, da bo Komisija lahko določila ta cilj in strategijo,
- naj se okrepijo ukrepi, namenjeni zmanjšanju števila mrtvih in poškodovanih v cestnem prometu, pri tem pa posebna pozornost nameni glavnim vzrokom, med drugim vožnji pod vplivom alkohola in drog, preveliki hitrost in neuporabi varnostnega pasu,
- k ukrepom za uresničitev cilja manj kot 15 000 smrtnih žrtev v cestnem prometu do leta 2020 z uvedbo in izvajanjem stroškovno učinkovitih ukrepov za varnost v cestnem prometu na ravni EU in nacionalni ravni,
- k ukrepom za zmanjšanje števila nesreč med ranljivimi uporabniki, zlasti med uporabniki dvokoles, pešci v mestnem okolju in starejšimi vozniki;
- k ukrepom za varnost v cestnem prometu v okviru prihajajočega svežnja o cestnem prometu in k vmesnemu pregledu programa Komisije za varnost v cestnem prometu za obdobje 2011–2020,

Sreda, 9. september 2015

- k pregledu Direktive (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, in k prizadevanjem za razširitev njene uporabe na sosednje države EU,
- naj se v okviru pregleda Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture njeni štirje glavni ukrepi razširijo tudi na druge dele cestnega omrežja, vključno z vsemi deli avtocest ter podeželskih in mestnih cest,
- naj se prednostno obravnavajo ukrepi v zvezi z ranljivimi udeleženci v prometu, kot je predlagano v akcijskem načrtu in opredeljeno v direktivi o inteligentnih prometnih sistemih (2010/40/EU),
- naj se pregleda direktiva o usposabljanju in kvalifikacijah poklicnih voznikov, da se pojasnijo njene določbe, poziva pa tudi k spodbujanju in oblikovanju programov usposabljanja po pridobitvi voznškega dovoljenja za vse uporabnike vozil,
- k pripravi predloga za pregled uredbe o splošni varnosti ((ES) št. 661/2009) in uredbe o zaščiti pešcev ((ES) št. 78/2009) do leta 2016, da bi določili obvezna pravila za zasnovo in varnost kabin težkih tovornih vozil, neposredno vidno polje, obnašanje vozila pri trku in zaščito pešcev, pri čemer naj se prednostno obravnavajo ranljivi udeleženci v prometu,
- naj se v novih osebnih in gospodarskih vozilih v večji meri uporabljajo varnostni sistemi za pomoč voznikom, kot so sistemi za samodejno zaviranje v sili, za ohranjanje varnostne razdalje in za opozarjanje pred zapustitvijo voznega pasu ter indikator obrabe pnevmatik, inteligentni sistemi za prilagajanje hitrosti, ki jih je mogoče ročno uravnati, in e-klic, skupaj s kooperativnimi inteligentnimi prometnimi sistemi;
- k pregledu tretje direktive o voznških dovoljenjih, da se uvedejo:
 - obvezno usposabljanje za voznike za nove funkcije vozil (sistemi za pomoč voznikom),
 - druga faza za pridobitev voznškega dovoljenja,
 - vseživljenjska prometna vzgoja,
 - preizkus sposobnosti za vožnjo in
 - zdravstveni/psihološki pregled storilcev prometnih prekrškov, na primer zaradi alkohola, drog ali agresije,
- naj se sprejme mejna vrednost vsebnosti alkohola v krvi, ki bo harmonizirana na ravni EU in bo za prvi dve leti voznikov začetnikov in za poklicne voznike znašala 0,0 ‰;

35. poudarja, da so bile v zadnjih letih sicer dosežene pomembne izboljšave na področju varnosti v cestnem prometu, da pa še vedno obstajajo razlike med državami članicami in so potrebni nadaljnji ukrepi za uresničitev dolgoročnega cilja vizije nič; ugotavlja, da je varnost v cestnem prometu tesno povezana s spoštljivim vedenjem vseh udeležencev v cestnem prometu in da bi morala imeti vzgoja v družini in šoli večjo vlogo pri uresničevanju tega cilja;

36. poudarja, da je treba zakonodajni okvir za pravice potnikov dokončno vzpostaviti z ukrepi za odpravo vseh morebitnih vrzeli v zakonodaji, ki bodo zajemali potnike na multimodalnih potovanjih in zagotavljali pošteno konkurenco med različnimi načini prevoza, pri tem pa upoštevali specifične razlike med različnimi načini prevoza; ponovno poziva k oblikovanju listine o pravicah potnikov, ki bi določala temeljne pravice potnikov, ki bi veljale za vse načine prevoza, ob upoštevanju posebnosti posameznih načinov prevoza pa bi vsebovala tudi poseben oddelek o multimodalnih potovanjih, da bi izboljšali

Sreda, 9. september 2015

prepoznavnost in izvrševanje predpisov EU; naj se oblikujejo pobude, s katerimi se bodo spodbujale in dale na voljo javnosti multimodalne informacije ter storitve načrtovanja in izdajanja vozovnic; poziva k ukrepom za izboljšanje kakovosti prevoza in lažji neoviran dostop za starejše osebe, potnike z omejeno mobilnostjo in invalidne potnike, večja pozornost pa naj se namenijo posebnim potrebam potnikov, na primer kolesarjev, ki svoja kolesa prevažajo z vlakom;

37. v zvezi s temeljno pravico vseh ljudi – še zlasti invalidov in starejših ljudi – do individualne mobilnosti poziva k povečanju naložb v raziskave in razvoj ustreznih sistemov za pomoč voznikom;

38. ugotavlja, da bi z izboljšanjem razpoložljivosti brezplačnih ali nizkocenovnih širokopasovnih, mobilnih omrežij, Wi-Fi in drugih digitalnih storitev na javnih prevoznih sredstvih in postajah javnega prevoza izboljšali osebno mobilnost;

39. poziva, naj se oblikuje načrt EU za vzpostavitev okvira za nemoten evropski sistem multimodalnega potniškega prometa; meni, da bi bilo treba s tem načrtom določiti ključne evropske multimodalne potniške koridorje v okviru obstoječega omrežja TEN-T, združiti javne in zasebne vire, uskladiti obstoječe pobude in osredotočiti finančno podporo EU;

40. poziva Komisijo in države članice, naj obravnavajo vprašanje kakovosti dela pri vseh načinih prevoza, zlasti v zvezi z usposabljanjem, izdajo potrdil, delovnimi pogoji in razvojem poklicne poti, da se zagotovi ustvarjanje kakovostnih delovnih mest, razvoj potrebnih spretnosti ter povečata konkurenčnost in mobilnost izvajalcev dejavnosti v prometnem sektorju EU; poudarja, da je pomembno rešiti vprašanje fluktuacije delovne sile in starajoče se delovne sile v prometnem sektorju in da je delo v tem sektorju nujno treba narediti privlačno za nove generacije;

41. poudarja, da je zagotovitev enakega in poštenega obravnavanja, dobrih pogojev in delovnih pogojev ter varnega delovnega okolja za delavce v prometu bistvenega pomena; zato poziva Komisijo, naj pripravi konkretne in takojšnje ukrepe/pobude za obravnavanje socialnih vidikov pri različnih načinih prevoza, da bi tako spodbujala visokokakovostna delovna mesta in delovne pogoje za delavce v prometu in zagotavljala pošteno in neizkrivljeno konkurenco med izvajalci dejavnosti v prometnem sektorju; poziva Komisijo, naj natančno spremlja uporabo in izvrševanje socialne zakonodaje EU v državah članicah pri vseh načinih prevoza;

42. poudarja, da so potrebni tudi ukrepi za spodbujanje večje udeležbe žensk na trgu dela v sektorju prometa, odstranitev morebitnih ovir ter za zagotovitev enakega obravnavanja moških in žensk z odpravo obstoječih razlik v plačah in napredovanju;

43. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bo predloge o odpiranju storitev na vseh trgih prevoznih storitev spremljalo ustrezno izvrševanje socialne zakonodaje EU in po potrebi podporni ukrepi za preprečitev razhajanj med socialnimi pogoji v posameznih državah članicah; poudarja, da odpiranje trgov prevoznih storitev ne bi smelo privedi do socialnega dampinga, storitev slabše kakovosti, zmanjšanja obsega javnih storitev, nepotrebne upravne obremenitve, nepoštenih poslovnih praks ali izkrivljanja poštene konkurence; poleg tega bi se morala z njim odpraviti razdrobljenost notranjega trga in preprečiti nastanek monopolov ali tekmovanje v zniževanju standardov na področju socialnega varstva delavcev v prometu;

Konkurenčen, učinkovit, varen, celosten in interoperabilen prometni sistem

44. poudarja, da je digitalizacija ključnega pomena za izboljšanje učinkovitosti in produktivnosti prometnega sektorja; poudarja, da je treba bolje izkoristiti priložnosti, ki jih prinašajo digitalne tehnologije, in spodbujati nove prevozne storitve ter nove poslovne in distribucijske modele, da bi spodbujali rast, konkurenčnost in zaposlovanje; poudarja, da je treba zagotoviti spodbuden regulativni okvir za pilotne projekte za razvoj inteligentnega avtomatiziranega prevoza v Evropi; v zvezi s tem opozarja na ključno vlogo malih in srednjih ter novoustanovljenih podjetij pri spodbujanju inovacij v prometnem sektorju;

Sreda, 9. september 2015

45. poziva Komisijo, naj v središče pregleda bele knjige postavi celostni pristop (interoperabilnost, medsebojna povezljivost in intermodalnost), vključno s sistemi IKT; Komisijo poleg tega opozarja, naj tehnološki napredek kombinira s spremembami vedenja, da bi z zeleno logistiko, z ustreznimi orodji za upravljanje mobilnosti in z uporabo digitalizacije dosegli ambiciozen prehod na druge oblike prevoza in zmanjšanje prometa;

46. poudarja, da je treba v okviru evropske politike za trajnostno mobilnost preučiti sinergije med vsemi načini prevoza, koridorji in omrežji ter se osredotočiti na potrebe glavnih vozlišč, mestnih območij, točk medsebojne povezljivosti, platform za pretovarjanje in pristanišč; meni, da bi bilo treba mobilnost obravnavati kot sistem, in ne kot nabor posameznih načinov prevoza;

47. poziva k standardizaciji intermodalnih nakladalnih enot, pri čemer je treba upoštevati nakladalne enote, ki se uporabljajo v svetovnem prometu, in mere transportnih vozil, ter k enotnim predpisom v zvezi z varnostjo pri nakladanju, da bi optimizirali multimodalni promet in izboljšali varnost;

48. vztraja, da bi bilo treba zmanjšati birokratske ovire za vse oblike prometa; poziva k večji poenostavitvi in harmonizaciji dokumentov ter upravnih in carinskih postopkov, ki bi morali biti praktični, učinkoviti in izvedljivi za vse deležnike vzdolž logistične verige; poziva Komisijo, naj pripravi predlog za vzpostavitev elektronskega okvira za multimodalni prevoz tovora (e-tovor), da bi dosegli brezpapiren, nemoten pretok informacij vzdolž celotne logistične transportne verige, ob upoštevanju obstoječih dobro delujočih orodij in sinergij, globalnega dogajanja in primerov najboljše prakse;

49. poziva, da se, skupaj z ustreznimi ukrepi, uvede nov cilj o preusmeritvi 50 % sedanjega prevoza nevarnega blaga znotraj EU na bolj trajnostne načine prevoza, kot so železniški promet in celinske plovne poti, do leta 2030, v popolni skladnosti z Direktivo 2008/68/ES o notranjem prevozu nevarnega blaga;

50. poziva Komisijo, naj racionalizira predpise za intermodalni prevoz nevarnega blaga in tako zagotovi interoperabilnost med različnimi načini prevoza;

51. poziva Komisijo in države članice, naj preučijo potencial cevnega prevoza tovora in prevoza tovora s kolesi kot obetavnih konceptov trajnostnega prometnega sistema in ju podprejo;

52. poudarja ključno vlogo, ki jo ima prometni sektor pri razvoju turizma, zlasti v tistih regijah Unije, ki so bolj oddaljene in so trenutno zelo težko dostopne;

53. poudarja, da evropska vozlišča povezujejo Evropo z ostalim svetom in da mora Evropa ohraniti neposredne povezave z vsemi deli sveta, da bodo zagotovljeni direktni leti evropskih prevoznikov iz njihovih vozlišč do destinacij v tujini, delovna mesta in rast v evropskem letalskem sektorju pa ohranjeni; poudarja, da leti znotraj EU ne zagotavljajo zgolj mobilnosti na notranjem trgu, temveč imajo tudi kot vmesni leti ključno vlogo pri vzdrževanju povezljivosti v vozliščih EU; politika EU mora zagotoviti učinkovito in konkurenčno mrežo vmesnih letov za okrepitev evropskih vozlišč, z znižanjem stroškov na konkurenčno raven v svetovnem merilu in zagotovitvijo poštene konkurence za prevoznike iz tretjih držav; države članice EU potrebujejo usklajeno in skupno politiko, da ne bi izgubile še več direktnih povezav med Evropo, Azijo in Afriko zaradi vozlišč v Zalivu in Turčiji; zato poziva Komisijo, naj uresniči te cilje v okviru celotne letalske zakonodaje EU in jih uporabi v pogajanjih s tretjimi državami;

54. poziva k okrepljeni politiki na področju raziskav in tehnologije, da se spodbudijo inovacije v prometnem sektorju; meni, da bi bilo treba to politiko, ki jo mora spremljati ustrezno financiranje, pripraviti v sodelovanju z vsemi relevantnimi deležniki, tudi z državljanji in predstavniki uporabnikov, da bi razumeli potrebe sektorja in ustrezno izboljšali dodeljevanje sredstev EU, zlasti v okviru programa Obzorje 2020; meni, da bi bilo treba dati prednost projektom z jasno evropsko dodano vrednostjo, namenjenim razogljičenju prometa, spodbujanju energetske učinkovitosti načinov prevoza (na primer hoje ali kolesarjenja), povečanju učinkovitosti in preglednosti dobavne verige, povečanju dostopnosti prometa in njegove

Sreda, 9. september 2015

varnosti in zaščite v prometu, izboljšanju upravljanja prometa in zmanjšanju upravne obremenitve; meni, da bi bilo treba posebno pozornost nameniti tudi revolucionarnim tehnologijam na področju prometa, na primer v obliki avtomatiziranih ali daljinsko vodenih vozil, kot so brezpilotna letala in vozila brez voznika;

55. poziva k enaki meri prizadevanj na področju izobraževanja, da bi spodbudili uvajanje novih študijev in programov usposabljanja, zlasti na poklicni in višji ravni, osredotočenih na nove spretnosti ter poklice, ki bodo nastali kot posledica pametne mobilnosti;

56. poudarja pomen podpore okvirnim programom EU za raziskave, razvoj in inovacije za doseg čistejših goriv in doseg visoke stopnje tehnološkega napredka, na primer v zvezi z rafiniranimi biogorivi,

57. poziva, naj se v okviru pobude REFIT in ocen evropske zakonodaje izvede splošni pregled zahtev, sprejetih na evropski ravni, glede vozniških dovoljenj in varnosti ter obveznosti poročanja v zvezi s prometom, da bi bistveno zmanjšali upravno obremenitev;

58. priznava pomen nemotenih radijskih frekvenc, zlasti v zvezi z uveljavljanjem časa vožnje in počitka delavcev v cestnem prometu ter uvedbo inteligentnih prometnih sistemov; poziva Komisijo, naj po potrebi oblikuje ustrezen regulativni okvir;

Svetovna razsežnost prometa

59. poudarja, da je oblikovanje evropskega prometnega prostora pomembna prednostna naloga, ki je v veliki meri odvisna od mednarodnega priznanja v okviru sporazumov, ki bodo sklenjeni na podlagi mednarodnih pogajanj z našimi trgovskimi partnerji za vse načine prevoza, zlasti kar zadeva letalski in pomorski promet, in da bi morala EU v ustreznih mednarodnih telesih prevzeti čedalje bolj oblikovalno vlogo;

60. meni, da mora EU ohraniti vodilno vlogo pri svetovnih prizadevanjih za zmanjšanje emisij iz prometa v okviru pariške konference o podnebnih spremembah leta 2015 (COP21), tako da na svetovni ravni spodbuja razogledanje prometa in razvoj trajnostnih načinov prevoza, s čimer bo prispevala k uresničevanju mednarodno dogovorjenega cilja glede omejitve globalnega segrevanja na manj kot 2 °C;

61. poziva k bolj celostnemu pristopu med državami članicami, kar zadeva možnost, da se v naših trgovinskih odnosih s tretjimi državami uporabi načelo vzajemnosti, v okviru evropske politike financiranja prometa pa naj se preuči, ali je dodatno financiranje s strani tretjih držav primerno;

62. poudarja, da bi morali pri izkoriščanju mednarodnih virov za razvoj evropskega prometnega sistema (nafta, litij, žlahtne kovine, biogoriva) spoštovati legitimne interese prebivalcev, ki živijo na območjih, od koder se s temi viri trguje in se uvažajo;

Povezovanje vseh načinov prevoza v okviru vizije o bolj učinkovitem, trajnostnem, konkurenčnem, dostopnem ter uporabniku in državljanu prijaznem prometnem sistemu

63. v zvezi z letalskim prometom poziva:

- naj se obravnavajo glavni izzivi za konkurenčnost evropskega sektorja zračnega prometa, ki jih predstavljajo upad direktnih povezav med Evropo in ostalim svetom, omejene zmogljivosti letališč glede na prihodnje povečanje zračnega prometa in povečanje nabora letalskih storitev, ki jih zagotavljajo podjetja iz tretjih držav,
- naj se pregleda Uredba (ES) št. 868/2004, da bi zaščitili pošteno konkurenco v zunanjih odnosih EU na področju letalstva in okrepili konkurenčni položaj letalske industrije EU ter zagotovili vzajemnost in odpravili nepošteno prakse, vključno s subvencijami, ki izkrivljajo trg,

Sreda, 9. september 2015

- naj se vzpostavi dialog o letalstvu z zalivskimi državami in Turčijo, da bi povečali finančno preglednost in zaščitili pošteno konkurenco, naj se v sporazume o zračnem prometu vključijo „določbe poštene konkurence“, podrobne določbe o subvencijah, nepoštenih praksah in konkurenci ter učinkoviti ukrepi za primer neupoštevanja teh določb,
- naj pospeši proces, da se po potrebi sklenejo novi sporazumi o letalskem prometu z glavnimi trgovinskimi partnericami EU, med drugim s sosednjimi državami, Brazilijo, Rusijo, Indijo in Kitajsko, državami ASEAN in Mehiko, vključno z določbami za boljši dostop do trga zračnega prevoza tovarov;
- naj se pregledata regulativna in fiskalna politika EU in držav članic, da bi okrepili konkurenčnost evropskega letalskega sektorja in zagotovili pošteno konkurenco z letalskimi prevozniki iz tretjih držav; zato poziva Komisijo, naj pregleda in razveljavi vse enostranske določbe EU, ki izkrivljajo konkurenco, države članice pa spodbudi, da enako storijo na nacionalni ravni,
- naj se dokončno vzpostavi notranji trg letalskega prometa, tako da se odpravijo ovire, ki so jih države članice uvedle za prevoznike EU, ki želijo opravljati lete iz države članice registracije v tretjo državo prek druge države članice EU,
- k skladnemu in učinkovitemu razvoju omrežja letališč na ravni EU, ki mora vključevati glavna letališča („vozlišča“) in dobro povezano, vzdržno in podprto omrežje lokalnih, provincialnih in regionalnih letališč, ki so bistvenega pomena za rast in razvoj na teh območjih, zlasti na oddaljenih območjih in v najbolj oddaljenih regijah, ki so pogosto dostopne samo z zračnim prevozom, naj se pripravi zakonodajni okvir za razvoj in maksimizacijo neizkoriščenega potenciala regionalnih letališč in nove infrastrukture na polno zasedenih letališčih,
- naj se prednostno odobrijo projekti, ki jih financira EU in so del osrednjega omrežja TEN-T,
- k temeljiti pripravi in hitremu sprejetju celovitega letalskega svežnja, ki bo vseboval nov regulativni okvir o civilnih brezpilotnih letalih, s katerim bodo zagotovljeni standardi varnosti in zaščite ter temeljne pravice, hkrati pa se spodbujal gospodarski potencial, ki ga civilna brezpilotna letala nudijo evropskim podjetjem, zlasti MSP in novoustanovljenim podjetjem, k pregledu uredbe o agenciji EASA za pojasnitev vloge te agencije v odnosu do nacionalnih letalskih organov in za okrepitev njenih zmogljivosti za nadzor letalske varnosti v vseh državah članicah, vključno z njihovimi oddaljenimi regijami, in za spodbujanje predpisov in standardov EU na svetovni ravni,
- naj države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za pospešitev izvajanja enotnega evropskega neba s sprejetjem svežnja SES2+, polnega izvajanja in delovanja funkcionalnih blokov zračnega prostora in uvedbo prihodnjega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR), da bi tako zmanjšale razdrobljenost zračnega prostora EU in s tem zamude letov, poleg tega bi s tem izboljšale varnost in ublažile vpliv zračnega prometa na okolje,
- naj Svet hitro sprejme stališče o pregledu Uredbe (ES) št. 261/2004 in Uredbe št. (ES) št. 2027/97 o pravicah potnikov ter Uredbe (EGS) št. 95/93 o dodeljevanju slotov,
- k okrepitvi pogajanj v okviru Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO) o razvoju svetovnega tržno osnovega mehanizma za obravnavanje emisij iz mednarodnega letalstva,
- k uvedbi mednarodnih trajnostnih meril za letalsko gorivo iz obnovljivih virov,

Sreda, 9. september 2015

- naj se podprejo raziskave in razvoj v letalstvu prek programov Obzorje 2020 in Čisto nebo, da bi razvili nove in čistejše tehnologije, s katerimi bi letala postala manj hrupna, poraba goriva pa učinkovitejša, in spodbujali nove vrste letal, kot so brezpilotna letala, ter ustvarjali rast in delovna mesta v evropski letalski industriji,
- naj Komisija in države članice temeljito pregledajo svojo strategijo in politiko v zvezi z letalsko varnostjo in zaščito, da bi v korist potnikov postopoma prešli na pristop, ki temelji na analizi tveganja,
- naj se izboljša letalska varnost po vsej EU na področju proizvodnje letal, usposabljanja in licenciranja posadke, letalskih operacij, upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa,
- k oceni morebitnih varnostnih ukrepov za preprečitev letalskih nesreč, kot je bila tista z letom 9525 letalske družbe *Germanwings* marca v Alpah,
- naj Komisija pripravi predlog, ki bo vključeval ukrepe za okrepitev varnosti in socialnih predpisov, zlasti predpisov v zvezi s časom letenja in počitka, da bi preprečili utrujenost in izboljšali kakovost zraka v kabini,
- k razvoju usklajenega sklopa predpisov, ki bodo urejali letalske šole in beleženje ur letenja za pilote, ki so dejavni v EU, da bi zagotovili učinkovitejši nadzor in presojo zaposlitvenih pogojev v letalskem sektorju;
- naj države članice Eurostatu posredujejo splošne letalske podatke, zlasti kar zadeva število letal, pilotov in ur letenja, da bi izboljšali veljavne uredbe, zlasti v zvezi z varnostjo v zračnem prometu;
- h konstruktivnemu socialnemu dialogu med deležniki letalskega prometa, da bi se soočili z novimi izzivi, ki nastanejo z uvedbo novih tehnologij, zaradi katerih bo treba ustrezno prilagoditi delovna mesta v letalskem sektorju;
- k ukrepom proti povečevanju števila socialno spornih praks, kot so „zastave ugodnosti“ in različne oblike neobičajnega zaposlovanja in oddajanja del zunanjim izvajalcem; k pregledu Uredbe (ES) št. 1008/2008, da bi zagotovili ustrezno izvrševanje in uporabo nacionalne socialne zakonodaje in kolektivnih pogodb za letalske družbe, ki imajo operativni sedež na ozemlju EU; k pregledu opredelitve pojma „glavna poslovna enota“ podjetja, v skladu s katerim bodo letalske družbe morale dokazati pomembne letalske dejavnosti v določeni državi, naj Evropska agencija za varnost v letalstvu izda priporočila, ki bodo zahtevala, da je najmanj 50 % tehnikov za vzdrževanje letal neposredno zaposlenih, in zajela vse kategorije zemeljskega osebja, pilotov in kabinskega osebja,

64. v zvezi s cestnim prometom poziva:

- k učinkovitim nacionalnim okvirom politike, ki bodo namenjeni razvoju trga, kar zadeva uporabo električnih vozil in alternativnih goriv (električna energija, vodik, zemeljski plin (stisnjeni in utekočinjeni zemeljski plin), utekočinjeni naftni plin, sintetična in parafinska goriva ter trajnostna biogoriva, zlasti tista, pridobljena z obdelavo odpadkov in ostankov, vključno z etanolom na osnovi melase), in hitri uvedbi potrebne infrastrukture za oskrbo z gorivom/polnjenje; k izmenjavi primerov najboljše prakse med obstoječimi projekti v različnih državah članicah glede trga alternativnih goriv in distribucijo v mestih, k akcijskemu načrtu EU za izvajanje strategije iz sporočila Komisije z naslovom „Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva“, da bi spodbudili čim večjo uporabo alternativnih goriv v prometu in trajnostno električno mobilnost po vsej Uniji,
- naj se do leta 2020 število varnih parkirišč za težka tovorna vozila v vseevropskem prometnem omrežju poveča za 40 % glede na število iz leta 2010 ter izboljša njihova kakovost in higienski standardi,

Sreda, 9. september 2015

- k pobudam za zagotovitev interoperabilnosti elektronskih sistemov cestninjenja,
- naj Komisija oceni različne sisteme cestninjenja in njihovo združljivost s Pogodbama EU, zlasti z načelom nediskriminacije na podlagi prebivališča,
- naj se prednostno odobrijo infrastrukturni projekti, ki jih financira EU in s katerimi bo dokončno vzpostavljeno cestno omrežje, ki je del osrednjega omrežja TEN-T,
- naj se načrt EU za kolesarjenje vključi v delovni program Komisije za leto 2016,
- k zakonodajnemu predlogu, s katerim bodo določene obvezne omejitve povprečnih emisij CO₂ iz novih osebnih avtomobilov in kombijev za obdobje po letu 2020, pri čemer pa je treba ohraniti jasno in dolgoročno usmerjenost v zmanjšanje emisij;
- naj se pravočasno dokonča orodje za simulacijo, ki bo natančno, zanesljivo in stroškovno učinkovito merilo porabo goriva in emisije CO₂ iz težkih vozil (tovornjakov in avtobusov), kateremu naj kasneje po potrebi sledi zakonodajni predlog, s katerim bodo določene obvezne mejne vrednosti povprečnih emisij CO₂ iz na novo registriranih težkih vozil, kot so že določene za osebna vozila in kombije; k nadaljnjim ukrepom za spodbujanje uvajanja najučinkovitejših vozil na trg in promocijo primerov najboljše prakse za zmanjšanje porabe goriva,
- k ukrepom za povečanje učinkovitosti porabe goriva in zmanjšanje emisij CO₂ iz težkih tovornih vozil, vključno z nadaljnjo uporabo za učenje ekološkega načina vožnje, izboljšano prometno logistiko in pametno infrastrukturo, ter za večjo uporabo alternativnih goriv,
- k pregledanemu preskusnemu ciklu s strožimi zahtevami za preskušanje skladnosti, s katerim bi merili emisije CO₂ in druge emisije onesnaževal iz vozil, bo pa nadomestil „novi evropski vozni cikel“, ki se trenutno uporablja, da se bo tako zagotovilo, da se bodo emisije in poraba goriva pri vozilih merile s postopkom testiranja, ki odraža dejanske pogoje vožnje,
- naj Komisija brez nepotrebnega odlašanja začne pripravljati pregled Direktive (EU) 2015/719 o največjih dovoljenih težah in merah, da bo Evropskemu parlamentu in Svetu lahko najpozneje leta 2020 predloženo poročilo, v katerem bodo upoštevane posebnosti nekaterih tržnih segmentov, kot so specializirana vozila za prevoz vozil, ki se uporabljajo v sektorju logistike končanih vozil,
- k sprejetju zakonika o socialnem varstvu voznega osebja v cestnem prometu, v katerem bo obravnavan tudi problem navideznega samozaposlovanja, da bi bolje upoštevali poseben položaj delavcev v mednarodnem cestnem prometu in zagotovili pošteno konkurenco,
- k boljšemu izvrševanju, ocenjevanju in po potrebi pojasnjevanju ali pregledovanju skupnih pravil za dostop do mednarodnega trga cestnega prevoza tovora (Uredba (ES) št. 1072/2009),
- k ukrepom za zagotovitev skladnosti nacionalnih določb z zakonodajo EU na področju čezmejnega prometa,
- k preučitvi ustanovitve evropske agencije za cestni promet, da se zagotovi ustrezno izvajanje zakonodaje EU in spodbuja standardizacija v vseh državah članicah,
- k ukrepom za zagotovitev pravne jasnosti in boljšega izvajanja predpisov o delovnih pogojih, socialnih pravicah in pravicah iz socialnega varstva, plačah in družbeni odgovornosti, da bi po vsej EU zagotovili visoke socialne standarde v cestnem prevozu tovora; poziva Komisijo, naj sprejme ukrepe proti nezakonitim praksam, ki povzročajo nelegalno konkurenco in spodbujajo socialni damping; glede na visoko raven mobilnosti delavcev v sektorju cestnega prevoza tovora in potrebo, da vozniki tedenski počitek preživijo doma, bi ta sektor bilo treba obravnavati posebej

Sreda, 9. september 2015

- naj se prilagodi uporaba načel notranjega trga, ki svobodo opravljanja storitev učinkovito ločujejo od svobode ustanavljanja, da bi zagotovili, da so dejavnosti podjetja v določeni državi članici, v kateri nima sedeža, izključnočasne;

65. v zvezi z železniškim prometom poziva:

- k dokončni vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja s hitrim sprejetjem 4. železniškega paketa, s čimer bi zagotovili uravnoteženo odpiranje domačega trga železniškega potniškega prometa, neodvisnost upravljavcev železniške infrastrukture, konkurenčni razpisni postopek za javno naročilo storitev, najvišjo raven varnosti v železniškem prometu in interoperabilnosti ter zadostne človeške in finančne vire za Evropsko železniško agencijo, da se zagotovi, da bo v celoti operativna in bo lahko opravljala svoje naloge kot točka VEM za odobritev vozil in podeljevanje varnostnega spričevala; 4. železniški paket bi moral zagotoviti visoko raven kakovosti in učinkovitosti železniških storitev, ohraniti ekonomsko ravnovesje obveznosti javne službe in spodbujati visoke standarde glede delovnih pogojev in teritorialne kohezije; po njegovem sprejetju bi ga morale države članice hitro prenesti in začeti izvajati,
- naj Komisija sprejme strategijo za železniški promet, v kateri bodo predlagani novi ukrepi za uresničitev ciljev za leto 2030 oz. 2050 glede prehoda na druge oblike prevoza, določenih v beli knjigi v okviru desetih ciljev za konkurenčen in z viri gospodaren prometni sistem,
- naj se zagotovi trdno, zadostno, pregledno in predvidljivo dolgoročno financiranje s poenostavljenimi predpisi in postopki za dostop do financiranja EU, da bi izboljšali kakovost in zmogljivost nacionalne in čezmejne železniške infrastrukture, pri čemer naj se vzdrževanje in nadgradnja že obstoječe infrastrukture obravnavata prednostno, ter omogočili zagotavljanje zanesljivih, varnih, dostopnih in trajnostnih storitev prevoznikov tovora in potnikov v železniškem prometu,
- k podrobni analizi razlogov, zaradi katerih evropsko železniško območje zaznamuje veliko število manjkajočih povezav vzdolž meja držav članic; naj Komisija sprejme ukrepe in spodbude za nujno ponovno vzpostavitev lokalnih, regionalnih in nacionalnih čezmejnih železniških povezav, ki so bile med drugo svetovno vojno in v obdobju po njej ukinjene ali opuščene, čeprav so bile v gospodarskem interesu ali v korist javnosti, ter za nujno izgradnjo tistih, ki so bile načrtovane, ne pa tudi končane, da se odpravijo obstoječa ozka grla in manjkajoče povezave v čezmejnih regijah; k ponovni vzpostavitvi in vzdrževanju sekundarnih železniških prog, ki so vključene v osrednja nacionalna omrežja in evropske koridorje; k pobudam za iskanje novih funkcij za omrežja, ki se ne uporabljajo več, kot sta prevoz tovora ali zagotavljanje novih storitev za turiste,
- naj se prednostno odobrijo infrastrukturni projekti, ki jih financira EU in s katerimi bo dokončno vzpostavljeno železniško omrežje, ki je del osrednjega omrežja TEN-T, in projekti, odobreni v okviru instrumenta za povezovanje Evrope,
- naj se razširi vloga Komisije, da bi učinkovito in hitro dokončali železniške koridorje omrežja TEN-T, ki so bili načrtovani, a so jih države članice kljub njihovim družbenim in gospodarskim koristim preložile,
- naj se izvede študija za ugotavljanje dejstev o socialnih, gospodarskih in okoljskih koristih, ki bi jih prineslo nadaljnje podpiranje nacionalnih in mednarodnih nočnih železniških storitev, po potrebi pa naj se zagotavljanje teh storitev in čezmejnih povezav med mesti ponovno vzpostavi, na primer v okviru obveznosti javne službe in razpisnih postopkov,
- naj države članice, Komisija in deležniki v železniškem prometu sprejmejo vse potrebne ukrepe za ustanovitev Skupnega podjetja Shift2Rail, da bi tako pospešili vključitev naprednih tehnologij in inovativne rešitve v železniškem prometu, povečali privlačnost železniškega prevoza in okrepili položaj evropske železniške industrije,

Sreda, 9. september 2015

- k ukrepom, s katerimi bo evropsko železniško omrežje postalo dejansko interoperabilno, tehnične ovire, ki še vedno obstajajo, bodo zmanjšane, z njimi pa se bodo spodbujale tudi tehnične rešitve, s katerimi bodo vlaki lahko uporabljali tire različnih širin, da različne omejitve glede višine v EU ne predstavljajo dodatne ovire,
 - naj se na vseh koridorjih osrednjega omrežja TEN-T prednostno uvede evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), vključno z ustrezno opremo v lokomotivah,
 - k hitremu izvajanju Uredbe (EU) št. 913/2010 o vzpostavitvi mednarodnih železniških koridorjev za konkurenčen tovorni promet ter razvoju ali izboljšanju sistema „vse na enem mestu“ (VEM) za usklajevanje teh koridorjev,
 - k zmanjšanju hrupa tovrnega železniškega prometa z naknadnim opremljanjem tovornih vagonov in izboljšanjem železniške infrastrukture z namenskim javnim financiranjem; naj Komisija predloži predlog za prepoved preglasnih tovornih vagonov po vsej EU do leta 2020,
 - naj se razvijejo in uvedejo in izvajajo sistemi za izdajo enotne vozovnice za nacionalni in mednarodni železniški promet in se železniškim potnikom, ki potujejo prek meje, to ne zaračunava več posebej,
 - k odstranitvi ovir, ki evropski železniški industriji (proizvajalcem tirnih vozil, železniške infrastrukture in sistemov signalizacije) onemogočajo oddajo ponudb v postopkih javnih naročil v državah, ki niso članice EU;
66. v zvezi s pomorskim prometom poziva:
- k ukrepom za lajšanje formalnosti za ladje, ki plujejo med pristanišči EU za vzpostavitev pravega evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja („modri pas“),
 - k boljšemu usklajevanju med pomorskimi in carinskimi organi na vseh ravneh, da se racionalizira pretok informacij ter omejijo nepotrebna upravna obremenitev in carinske formalnosti,
 - k ukrepom za razvoj potenciala pomorskih avtocest v okviru omrežja TEN-T,
 - k dodatnim ukrepom za vzdrževanje in nadaljnji razvoj privlačnega, varnega in kakovostnega pomorskega prometa ter zagotavljanje odprtih pomorskih trgov in neomejenega dostopa do tovara,
 - k ukrepom za podporo in usklajevanje prilagajanja vhodov v pristanišča in logističnih sistemov večjim ladjam, spodbujanje boljših povezav med pristanišči, zlasti železniških povezav in celinskih plovnih poti, za spodbujanje naložb v pristanišča z uporabo različnih virov financiranja EU, da bi povečali zmogljivosti pristanišč EU, nadgradili obstoječo infrastrukturo, razvili multimodalne terminale in s pomočjo inteligentnih prometnih sistemov spodbujali ustvarjanje inteligentnih pristanišč in pametnih pristaniških mest; k ukrepom za izboljšanje infrastrukture morskih pristanišč, zlasti na območju Sredozemskega in Črnega morja, da bi na teh območjih tovorni promet s ceste preusmerili na morje,
 - naj se zagotovi, da bodo morska pristanišča osrednjega omrežja do leta 2030 povezana z infrastrukturo za železniški in cestni promet, po možnosti pa tudi z infrastrukturo za celinske plovne poti vseevropskega prometnega omrežja, razen kadar takšna povezava zaradi fizičnih omejitev ne bo mogoča,
 - k večji jasnosti in usklajenosti glede uporabe pravil o državni pomoči za pristanišča, da bi oblikovali pragmatično, predvidljivo in stabilno okolje, ki bi omogočalo dolgoročne strategije naložb v pristanišča in s katerim bi zmanjšali upravno obremenitev in čim bolj skrajšali trajanje postopkov,

Sreda, 9. september 2015

- k nadaljevanju s predlogom Komisije za uredbo o vzpostavitvi okvira za dostop do trga pristaniških storitev in finančno preglednost pristanišč, da bi posodobili in izboljšali kakovost in učinkovitost pristaniških storitev, okrepili konkurenco in ustvarili okvirne pogoje, s katerimi bi v pristanišča privabili naložbe,
- naj se v okviru Mednarodne pomorske organizacije določi zavezujoč svetovni cilj za uresničitev cilja bele knjige o najmanj 40-odstotnem zmanjšanju emisij CO₂ iz goriv v pomorskem prometu do leta 2050, ki ga mora spremljati vmesni cilj EU za leto 2030; naj se okrepijo pogajanja znotraj Mednarodne pomorske organizacije o razvoju svetovnega tržno osnovanega mehanizma za obravnavanje emisij iz mednarodnega pomorstva, kot je mehanizem za določanje cen emisij; če se doseže mednarodni sporazum o globalnem sistemu za spremljanje emisij toplogrednih plinov, poročanje o njih in njihovo preverjanje ali o globalnih ukrepih za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza, naj Komisija pregleda Uredbo (EU) 2015/757 in po potrebi predlaga spremembe te uredbe, da se zagotovi uskladitev z navedenim mednarodnim sporazumom,
- naj se preuči možnost razširitve mejnih vrednosti žvepla v gorivih za plovila, ki se uporabljajo na območjih nadzora nad emisijami SO_x, in relevantnih predpisov Mednarodne pomorske organizacije na celoten evropski pomorski prostor,
- naj se spodbujajo tehnologije za zmanjševanje emisij in s pomočjo finančnih spodbud in ciljno usmerjenih podpornih ukrepov tudi ukrepi za energetske učinkovitost, s posebnim poudarkom na uporabi alternativnih goriv, spodbujajo pa naj se tudi ukrepi za zmanjšanje potovalne hitrosti ladij, ki naj bi imeli velik potencial za zmanjšanje porabe goriva in emisij toplogrednih plinov,
- k ukrepom, ki podpirajo uvajanje infrastrukture za alternativna goriva v morskih in celinskih pristaniščih, vključno z zagotavljanjem zmogljivosti za oskrbo z utekočinjenim zemeljskim plinom in zagotavljanjem električne energije z obrežja,
- k zakonodajnemu predlogu za posodobitev zakonodaje na področju varnosti potniških ladij; k boljšemu izvajanju in po potrebi k pregledu tretjega svežnja o pomorski varnosti za izboljšanje preprečevanja nesreč na morju in obvladovanja njihovih posledic,
- k zakonodajnemu predlogu, s katerim bi pojasnili ureditev odgovornosti in nadomestil glede na vse pogostejši pojav izgubljanja zabojnikov na morju na podlagi sistema, ki omogoča ugotavljanje lastnikov teh zabojnikov;

67. v zvezi s prometom po celinskih plovnih poteh poziva:

- naj se vzpostavi primeren okvir za optimizacijo notranjega trga za promet po celinskih plovnih poteh in odstranijo ovire, ki onemogočajo večjo uporabo tega načina prevoza,
- naj se akcijski program NAIADES II izvaja v celoti, pri čemer je treba posebno pozornost nameniti infrastrukturi, uvedbi rečnih informacijskih storitev in inovacijam; naj se program do leta 2017 oceni, predlagani ukrepi pa po potrebi prilagodijo, da bi zagotovili uresničitev ciljev programa,
- k odobritvi projektov na področju celinskih plovnih poti, ki jih financira EU in so del osrednjega omrežja TEN-T,
- naj se celinske plovne poti, ki so del osrednjega omrežja koridorjev TEN-T, v skladu z okoljsko zakonodajo EU do leta 2025 ustrezno nadgradijo in skozi vse leto vzdržujejo, ozka grla pa odpravijo, da bi ohranili ustrezno raven storitev,
- naj Komisija in države članice okrepijo podporo spodbujanju inovacij v prometu po celinskih plovnih poteh v okviru programa Obzorje 2020 in Instrumenta za povezovanje Evrope, uporabe alternativnih goriv ter tehnično in okoljsko prilagoditev flote za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov,

Sreda, 9. september 2015

- naj se promet po celinskih plovnih poteh vključi v multimodalni promet in logistiko, v evropskih mestih, ki jih prečkajo plovne poti, pa tudi v načrte in politike za trajnostno mobilnost v mestih, in naj se okrepi vloga celinskih pristanišč v mestnem tovarnem prometu,
- k hitremu pregledu Direktive 2005/44/ES o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS), da bo RIS do leta 2020 v celoti uveden, in k povezavi z drugimi kooperativnimi inteligentnimi prometnimi sistemi,
- po potrebi k zbliževanju sistemov upravljanja in regulativnih sistemov z Rena in Donave, da bi razvili učinkovit, multimodal in trajnosten prometni sistem vzdolž glavnih evropskih celinskih plovnih poti,
- k vključitvi Komisije v dodeljevanje sredstev EU in v usklajevanje izvajanja projektov, vključenih v strategijo EU za Podonavje,
- k zakonodajnemu predlogu o priznavanju in posodobitvi poklicnih kvalifikacij na področju rečne plovbe ter premisleku o ukrepih za povečanje privlačnosti tega sektorja za mlade;

o

o o

68. poziva Komisijo, naj predloge iz te resolucije upošteva pri vmesnem pregledu bele knjige in pri prihodnjih pobudah na področju prometa;
69. poziva Komisijo, naj spremlja napredek pri uresničevanju ciljev bele knjige in vsakih pet let poroča o njenem izvajanju;
70. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji ter vladam in parlamentom držav članic.
-