



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument na schôdzu

A7-0189/2010

9.6.2010

SPRÁVA

o udržateľnej budúcnosti dopravy
(2009/2096(INI))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Mathieu Grosch

OBSAH

	strana
NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	3
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	15
STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN	19
STANOVISKO VÝBORU PRE PRIEMYSEL, VÝSKUM A ENERGETIKU	24
STANOVISKO VÝBORU PRE REGIONÁLNY ROZVOJ	29
VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE	32

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o udržateľnej budúcnosti dopravy (2009/2096(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách (KOM(2009)0279),
- so zreteľom na závery predsedníctva Rady zo 17. a z 18. decembra 2009 týkajúce sa oznámenia Komisie s názvom Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách (17456/09),
- so zreteľom na bielu knihu Komisie s názvom Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť sa (KOM(2001)0370),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent – Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001 (KOM(2006)0314),
- so zreteľom na zelenú knihu Komisie o trhovovo orientovaných nástrojoch na účely environmentálnej politiky a súvisiacich politík (KOM(2007)0140),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Stratégia implementácie internalizácie externých nákladov (KOM(2008)0435),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Doprava šetrnejšia k životnému prostrediu (KOM(2008)0433),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Obmedzenie globálnej klimatickej zmeny na 2 stupne Celzia – Postup do roku 2020 a neskôr (KOM(2007)0002),
- so zreteľom na Komisiou predloženú zelenú knihu s názvom TEN-T: Preskúmanie politiky – Na ceste k lepšie integrovanej transeurópskej dopravnej sieti v záujme spoločnej dopravnej politiky (KOM(2009)0044),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Akčný plán zavádzania inteligentných dopravných systémov v Európe (KOM(2008)0886),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Program EÚ v oblasti nákladnej dopravy: Zvýšenie efektívnosti, integrácie a udržateľnosti nákladnej dopravy v Európe (KOM(2007)0606),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy (KOM(2007)0607),

- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Logistika prepravy nákladov v Európe – kľúč k udržateľnej mobilite (KOM(2006)0336),
- so zreteľom na druhú správu Komisie o monitorovaní vývoja železničného trhu (KOM(2009)0676),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 (KOM(2009)0008),
- so zreteľom na oznámenie a akčný plán Komisie so zreteľom na vytvorenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok (KOM(2009)0010),
- so zreteľom na oznámenie Komisie o námornej príbrežnej doprave (KOM(2004)0453),
- so zreteľom na oznámenie Komisie o európskej prístavnej politike (KOM(2007)0616),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Cesta k bezpečnejšej, ekologickejšej a účinnejšej mobilite v celej Európe: Prvá správa o iniciatíve „Inteligentné vozidlo“ (KOM(2007)0541),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Európsky akčný program bezpečnosti na cestách – zníženie počtu obetí dopravných nehôd v Európskej únii do roku 2010 na polovicu: spoločná zodpovednosť (KOM(2003)0311),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Európsky akčný program bezpečnosti na cestách – strednodobé preskúmanie (KOM(2006)0074),
- so zreteľom na zelenú knihu Komisie s názvom Za novú kultúru mestskej mobility (KOM(2007)0551),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Akčný plán mestskej mobility (KOM(2009)0490),
- so zreteľom na svoje uznesenie z 10. marca 2010 o EÚ 2020¹,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 12. apríla 2005 o námornej príbrežnej doprave²,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 29. septembra 2005 o Európskom akčnom programe bezpečnosti na cestách: zníženie počtu obetí dopravných nehôd v Európskej únii do roku 2010 na polovicu: spoločná zodpovednosť³,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 18. januára 2007 o európskom akčnom programe bezpečnosti na cestách – strednodobé preskúmanie⁴,

¹ Prijaté texty, P7_TA(2010)0053.

² Ú. v. EÚ C 33 E, 9.2.2006, s. 142.

³ Ú. v. EÚ C 227 E, 21.9.2006, s. 609.

⁴ Ú. v. EÚ C 244 E, 18.10.2007, s. 220.

- so zreteľom na svoje uznesenie z 12. júla 2007 o Európe v pohybe – trvalo udržateľná mobilita pre náš kontinent¹,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 12. júla 2007 o vykonávaní prvého železničného balíka²,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 5. septembra 2007 o logistike prepravy nákladov v Európe – kľúč k udržateľnej mobilite³,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 11. marca 2008 o trvalo udržateľnej európskej dopravnej politike z hľadiska európskej energetickej a environmentálnej politiky⁴,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 19. júna 2008 o oznámení Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Cesta k bezpečnejšej, ekologickejšej a účinnejšej mobilite v celej Európe: prvá správa o iniciatíve Inteligentné vozidlo⁵,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 4. septembra 2008 o nákladnej doprave v Európe⁶,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 4. septembra 2008 o nákladnej doprave v Európe⁷,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 11. marca 2009 o doprave šetrnejšej k životnému prostrediu a o internalizácii externých nákladov⁸,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 22. apríla 2009 o Zelenej knihe o budúcnosti politiky TEN-T⁹,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 23. apríla 2009 o akčnom pláne pre inteligentné dopravné systémy¹⁰,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 23. apríla 2009 o akčnom pláne pre mestskú mobilitu¹¹,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy¹²,

¹ Prijaté texty, P6_TA(2007)0345.

² Prijaté texty, P6_TA(2007)0344.

³ Ú. v. EÚ C 187 E, 24.7.2008, s. 154.

⁴ Ú. v. EÚ C 66 E, 20.3.2009, s. 1.

⁵ Ú. v. EÚ C 286 E, 27.11.2009, s. 45.

⁶ Ú. v. EÚ C 295 E, 4.12.2009, s. 79.

⁷ Ú. v. EÚ C 295 E, 4.12.2009, s. 74.

⁸ Prijaté texty, P6_TA(2009)0119.

⁹ Prijaté texty, P6_TA(2009)0258.

¹⁰ Prijaté texty, P6_TA(2009)0308.

¹¹ Prijaté texty, P6_TA(2009)0307.

¹² Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 34.

- so zreteľom na článok 48 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanoviská Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a Výboru pre regionálny rozvoj(A7-0189/2010),
- A. keďže odvetvie dopravy predstavuje dôležitý prvok rozvoja Európskej únie a jej regiónov a miest, ktorý bezprostredne ovplyvňuje konkurencieschopnosť a sociálnu súdržnosť týchto regiónov a miest, a tým významne prispieva k vybudovaniu európskeho vnútorného trhu,
 - B. keďže doprava spĺňa trojakú funkciu: hospodársku, sociálnu funkciu a funkciu v oblasti územnej súdržnosti, a keďže všetky tieto funkcie sú základom európskej integrácie,
 - C. keďže odvetvie dopravy má kľúčový význam pre hospodárstvo a zamestnanosť, pretože z hľadiska hrubého domáceho produktu predstavuje 10 % bohatstva EÚ a zaisťuje viac ako 10 miliónov pracovných miest, a preto bude zohrávať dôležitú úlohu pri vykonávaní stratégie EÚ 2020,
 - D. keďže doprava je podstatným prvkom európskej politiky a keďže preto EÚ potrebuje taký finančný rámec, prostredníctvom ktorého sa zvládnu budúce úlohy v dopravnej politike, ktorý v krátkom časovom horizonte stimuluje hospodárstvo a v strednodobom a dlhodobom horizonte posilňuje Európu ako oblasť výskumu,
 - E. keďže odvetvie dopravy má významný dosah na životné prostredie a na zdravie a kvalitu života ľudí a hoci umožňuje ich pracovnú a súkromnú mobilitu, v roku 2008 ako celok zapríčinilo 27 % celkových emisií CO₂, pričom odvtedy sa tieto emisie naďalej zvyšujú, cestná doprava zodpovedala za 70,9 %, letecká doprava za 12,5 %, námorná a vnútrozemská lodná doprava za 15,3 % a železnice za 0,6 % celkových emisií CO₂ z odvetvia dopravy v roku 2007,
 - F. keďže v Európe sa v rámci všetkých druhov dopravy vyvíja úsilie na zlepšenie bezpečnosti; keďže však v roku 2008 približne 39 000 osôb zahynulo pri dopravných nehodách a 300 000 osôb utrpelo vážne zranenia, čo znamená, že je potrebné ďalej zlepšovať všetky aspekty týkajúce sa bezpečnosti, najmä bezpečnosti na cestách,
 - G. keďže EÚ sa v rámci balíčka opatrení v oblasti zmeny klímy zaviazala, že do roku 2020 zníži emisie skleníkových plynov v porovnaní s ich úrovňou v roku 1990 o 20 % a tento záväzný cieľ naďalej platí,
 - H. keďže ciele stanovené v bielej knihe z roku 2001 sa podarilo splniť len čiastočne, preto pretrvávajú potreba preskúmať, či by sa tieto ciele mali zachovať alebo nanovo sformulovať, a, ak sa to ukáže byť potrebné, treba na dosiahnutie týchto cieľov vynaložiť viac úsilia,
 - I. keďže problémy pri transpozícii, napríklad oneskorená alebo chybná transpozícia, podstatným spôsobom ovplyvňujú účinnosť európskych právnych predpisov; a keďže preto je v tejto súvislosti naliehavo potrebné konať,

- J. keďže činnosť Parlamentu sa musí rozvíjať uceleným spôsobom, najmä v oblastiach, ktoré sa priamo dotýkajú dopravnej politiky, ako napríklad politika v oblasti životného prostredia a sociálna politika, mestské a územné plánovanie, politika zamestnanosti a hospodárska politika,
- K. keďže finančná a hospodárska kríza ťažko postihla odvetvie dopravy, čo by sa však malo využiť ako príležitosť napomáhať alebo podporovať dopravný priemysel so zameraním na budúcnosť, a to najmä podporou udržateľných spôsobov dopravy a investícií o. i. do železničnej a lodnej dopravy; keďže tým sa zaistia spravodlivejšie podmienky na trhu,
- L. keďže ako súčasť budúceho preskúmania agentúr treba uskutočniť analýzu pridanej hodnoty, ktorú produkujú agentúry, ako aj analýzu toho, či je potrebné zriadiť európsku dopravnú agentúru,
- M. keďže je mimoriadne dôležité, aby sa pre odvetvie dopravy stanovili merateľné ciele, ktoré budú slúžiť tak na účinnejšie monitorovanie dopravnej politiky ako aj na zavedenie smerníc pre spoločenské a hospodárske plánovanie a prostredníctvom ktorých sa zároveň ukáže, že navrhnuté opatrenia sú nutné pre uvedenie plánovanej dopravnej politiky do praxe;
- N. keďže podstatný rozvoj v oblasti výskumu, infraštruktúry a technológií si vyžaduje prispôsobenie finančných zdrojov a nástrojov,
- O. keďže rozvoj spoločnosti a mnohých hospodárskych odvetví vedie k zvýšenému dopytu v rámci odvetvia dopravy, výsledkom čoho je, že všetky druhy dopravy sú dôležité; keďže sa však musia posudzovať na základe svojej účinnosti z hľadiska hospodárskej a sociálnej politiky a politiky životného prostredia a zamestnanosti,
- P. keďže v budúcnosti sa bude vyžadovať udržateľná spolupráca všetkých spôsobov dopravy – tak osobnej, ako aj nákladnej dopravy, aby sa vytvorili bezpečné, udržateľné, logisticky prepracované dopravné reťazce vrátane multimodálnych riešení a prepojenia miestnej a diaľkovej dopravy,

Spoločenské, hospodárske a environmentálne výzvy

1. je presvedčený, že politika EÚ vo všeobecnosti potrebuje jasnú a ucelenú víziu budúcnosti dopravy ako odvetvia, ktoré leží v srdci jednotného trhu a ktoré zabezpečuje voľný pohyb tovarov a služieb a zaručuje územnú súdržnosť v celej Európe; domnieva sa, že odvetvie dopravy musí naďalej vytvárať významnú časť trvalo udržateľného rastu a konkurencieschopnosti Európy, a súčasne musí zaručovať hospodársku efektívnosť a rozvíjať sa v rámci trvale prísnych sociálnych a environmentálnych noriem;
2. je presvedčený, že demografické zmeny – najmä v mestských oblastiach, budú z hľadiska bezpečnosti a kapacity výzvou pre dopravu a mobilitu a že v tomto smere treba základné právo na mobilitu, ktoré sa realizuje i prostredníctvom lepšej prístupnosti a vytvárania chýbajúcich infraštruktúrnych prepojení, a uplatňovanie tohto práva považovať za podstatné, zdôrazňuje, že v tejto súvislosti sú pre mestské oblasti perspektívne dobre integrované multimodálne reťazce dopravy vrátane chôdze, jazdy na bicykli a verejnej

dopravy; poznamenáva, že práve existujúca infraštruktúra v mestských oblastiach určí, ktorý spôsob dopravy je najvhodnejší; domnieva sa, že dobré spojenia verejnej dopravy vo vidieckych oblastiach povedú k zníženiu používania súkromných motorových vozidiel; v záujme vytvorenia ucelenej mestskej a prímestskej dopravy a udržania vidieckeho obyvateľstva vyzýva na vytvorenie funkčných mestských regiónov;

3. žiada Komisiu, aby zaviedla plány udržateľnej mestskej mobility pre mestá, ktoré majú viac ako 100 000 obyvateľov a aby s náležitým ohľadom na zásadu subsidiarity podnikla mestá k vypracovaniu plánov mobility, ktoré by navrhli koncepciu integrovanej dopravy s cieľom znížiť škody na životnom prostredí a dosiahnuť zdravšiu a efektívnejšiu mobilitu;
4. domnieva sa, že stúpajúci dopyt aj po nákladnej doprave prinesie okrem iného výzvu v oblasti kapacity, resp. zníženie účinnosti v dôsledku problémov s infraštruktúrou, a preto treba posilniť najmä komodálne využívanie a bezpečnosť účastníkov dopravy, ako aj prepravovaného tovaru, a že podstatný význam má zásadné zlepšenie infraštruktúry, najmä odstránenie problematických miest, o ktorých sa vie už roky;
5. zdôrazňuje, že dekarbonizácia dopravy znamená jednu z najvýznamnejších úloh pre budúcu dopravnú politiku EÚ a na tento účel by sa mali využívať všetky dostupné a udržateľné prostriedky, napríklad využívanie rôznych druhov energie, podpora výskumu a vývoja technológií a spôsobov, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, opatrenia tvorby cien a internalizácia externých nákladov všetkých spôsobov dopravy, za predpokladu, že takto vzniknuté tržby na úrovni EÚ sa použijú na zlepšenie udržateľnosti mobility, a súčasne sa prijímú opatrenia na prispôbenie správania používateľov a profesionálov v doprave (zvyšovanie informovanosti, ekologické správanie atď.); zdôrazňuje, že zároveň by sa mali v prvom rade vytvárať finančné stimuly (s vylúčením prípadného narušenia hospodárskej súťaže medzi spôsobmi dopravy a členskými štátmi);
6. uznáva, že podľa Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) emituje námorná doprava 3 až 5 krát menej CO₂ ako pozemná doprava, ale vyjadruje znepokojenie v súvislosti s očakávanými emisiami SO_x a NO_x z námornej dopravy, ktoré môžu mať do roku 2020 približne rovnaký objem ako emisie z pozemnej dopravy, ako aj s bezvýsledným pokusom Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) zaviesť systém znižovania emisií CO₂;
7. zdôrazňuje potrebu lepšej informovanosti širokej verejnosti o dôsledkoch voľnočasovej dopravy a vyzýva Komisiu, aby vo svojom politickom prístupe túto dopravu zohľadnila;

Bezpečnosť

8. zdôrazňuje, že bezpečnosť musí byť aj naďalej jednou z hlavných priorít budúcej dopravnej politiky a že sa musí zaručiť bezpečnosť aktívnych aj pasívnych účastníkov dopravy v rámci všetkých spôsobov dopravy; domnieva sa, že je nanajvýš dôležité znížiť škodlivý vplyv dopravy na zdravie najmä využitím moderných technológií, a že prostredníctvom jasných a transparentných predpisov treba zaručiť práva cestujúcich v rámci všetkých spôsobov dopravy, najmä cestujúcich so zníženou mobilitou; podporuje vytvorenie charty práv cestujúcich v rámci Európskej únie;
9. žiada Komisiu, aby bezodkladne predložila štúdiu o vplyve obmedzenia rýchlosti pre

všetky typy vozidiel a ciest, mestských aj medzimestských, ktorá bude zahŕňať osvedčené postupy členských štátov, s cieľom predložiť legislatívne opatrenia na zníženie emisií a zvýšenie bezpečnosti na cestách;

10. zdôrazňuje nevyhnutnosť zaručenia tak osobnej bezpečnosti, ako aj právnej istoty pracovníkov v odvetví dopravy, o. i. vytvorením dostatočného počtu bezpečných a zabezpečených parkovísk a harmonizáciou presadzovania pravidiel cestnej premávky a z nich vyplývajúcich sankcií; zdôrazňuje tiež, že zavedenie cezhraničného vymáhania sankcií zlepši bezpečnosť na cestách pre všetkých účastníkov;
11. poukazuje na to, že v súlade s nárastom cestnej nákladnej dopravy sa v rámci transeurópskej cestnej siete (TERN) nebudovali odpočívadlá pre nákladné vozidlá, na základe čoho vodiči z povolania nemohli dodržiavať čas riadenia a čas odpočinku predovšetkým v nočných hodinách, čo vo všeobecnosti vážne ohrozuje bezpečnosť dopravy, ak sa v členských štátoch EÚ nezlepšia možnosti oddychu z kvalitatívneho aj kvantitatívneho hľadiska;

Efektívna komodalita

12. domnieva sa, že rozvoj osobnej a nákladnej dopravy je celkovo v značnej miere závislý od účinného využívania rôznych spôsobov dopravy, a že z tohto dôvodu by si európska dopravná politika mala stanoviť za cieľ efektívnu komodalitu úzko prepojenú s dekarbonizáciou, bezpečnosťou a hospodárskymi hľadiskami dopravy; je presvedčený, že toto povedie k optimálnemu prerozdeleniu medzi rôznymi spôsobmi dopravy a k posunu smerom k udržateľnejším spôsobom dopravy, a že sa tým zabezpečí interoperabilita v rámci jednotlivých spôsobov dopravy, ako aj medzi nimi, podporia udržateľnejšie dopravné a logistické reťazce a výbery spôsobu dopravy a zlepšia súvislé dopravné toky medzi spôsobmi dopravy a dopravnými uzlami;
13. zdôrazňuje, že efektívna komodalita by sa mala merať nielen podľa kritéria hospodárnosti nákladov, ale tiež na základe kritérií týkajúcich sa ochrany životného prostredia, sociálnych a pracovných podmienok, bezpečnostných hľadísk a územnej súdržnosti, pričom by sa mala venovať pozornosť aj rozličným technickým možnostiam a východiskovým situáciám tak v prípade rôznych spôsobov dopravy, ako aj jednotlivých krajín, regiónov a miest v Európe;
14. zdôrazňuje, že efektívna komodalita znamená zlepšenie infraštruktúry – o. i. vytváraním zelených koridorov, odstraňovaním problematických miest a zlepšovaním železničnej a lodnej dopravy – zvýšenie bezpečnosti prostredníctvom nových technológií a zlepšenie pracovných podmienok;

Vybudovanie vnútorného trhu

15. požaduje pravidelné kontroly európskych právnych predpisov a ich transpozície a vykonávania, aby sa zabezpečila ich účinnosť; žiada Komisiu, aby dôsledne odstraňovala prekážky, ktoré vznikli chybnou alebo oneskorenou transpozíciou európskych právnych predpisov v členských štátoch;
16. navrhuje, aby sa v novom rámci Lisabonskej zmluvy a so súhlasom Komisie usporiadala

minimálne jedna schôdza ročne s predstaviteľmi dopravného sektora národných parlamentov s cieľom dohodnúť sa na spoločnom, lepšom a účinnejšom vykonávaní právnych predpisov EÚ v oblasti dopravy;

17. domnieva sa, že doprava plní dôležitú funkciu pri dobudovaní európskeho vnútorného trhu a v oblasti voľného pohybu osôb a tovaru a že predovšetkým v železničnej doprave vo všetkých členských štátoch EÚ by sa malo dosiahnuť regulované otvorenie trhu; zastáva názor, že toto úplné otvorenie trhu by malo prospievať zákazníkom a mali by ho sprevádzať opatrenia na ochranu kvality verejných služieb, ako aj plán dlhodobého investovania do infraštruktúry a technickej interoperability s cieľom zlepšiť efektívnosť a bezpečnosť, a ďalšie opatrenia zamerané na to, aby sa predišlo narušeniu intramodálnej a intermodálnej hospodárskej súťaže okrem iného v sociálnej, daňovej, bezpečnostnej a environmentálnej oblasti; internalizácia vonkajších sociálnych a environmentálnych nákladov by sa mala realizovať postupne, a začať by sa malo viac znečisťujúcou cestnou a leteckou dopravou;
18. žiada Komisiu a orgány členských štátov, aby pomohli dokončiť proces liberalizácie kabotážnej dopravy v záujme obmedzenia čoraz vyššieho počtu neproduktívnych kilometrov a aby zabezpečili udržateľnejšie cestné a železničné siete vo forme väčšieho počtu uzlov nákladnej dopravy;
19. je presvedčený, že je podstatné, aby sa na dosiahnutie efektívnej námornej dopravy dopĺňajúcej ostatné druhy dopravy znovu začal rozhodujúci proces liberalizácie, ktorý by umožnil, aby sa tento spôsob dopravy stal skutočne konkurencieschopným;
20. zdôrazňuje dôležitosť skutočne európskej správy dopravnej infraštruktúry vo vzťahu k hospodárskym potrebám (nákladné a vysokorýchlostné železničné koridory, Jednotné európske nebo, prístavy a ich prepojenia s dopravnou sieťou, námorný priestor bez hraníc, vnútrozemská lodná doprava) na odstránenie tzv. pohraničného účinku v prípade všetkých spôsobov dopravy a posilnenie konkurencieschopnosti a prítlačivosti EÚ;
21. vyzýva na zriadenie spoločného európskeho rezervačného systému s cieľom zvýšiť efektívnosť jednotlivých druhov dopravy a zjednodušiť a zlepšiť ich interoperabilitu;
22. zdôrazňuje, že doprava má vplyv na sociálnu, zdravotnú a bezpečnostnú politiku a že v rámci vytvorenia jednotného dopravného priestoru sa musia na vysokej úrovni harmonizovať podmienky zamestnania a pracovné podmienky a vzdelávanie a odborná príprava, a trvalo skvalitňovať na základe účinného sociálneho dialógu na európskej úrovni; prízvukuje, že medzi iným môže vytvorenie európskych vzdelávacích centier a centier EÚ pre excelentnosť v jednotlivých členských štátoch prispieť k podpore merateľnej kvality vzdelávania a posilneniu postavenia osôb zamestnaných v doprave, ako aj napomôcť vzájomné uznávanie vzdelania;
23. zastáva názor, že na dosiahnutie vyššie účinnosti dopravnej politiky je potrebné vyhodnotiť programy (ako Galileo a inteligentné dopravné systémy – ITS – pre všetky spôsoby dopravy) a, v závislosti od výsledkov hodnotenia, treba v prípade potreby preorientovať stratégiu a plánovanie; ako potrebu vyplývajúcu z uvedeného vidí o. i. nový program pre bezpečnosť cestnej premávky, ďalšiu obnovu dynamiky projektu TEN-T, priebežné posudzovanie programu NAIADES, naliehavé a úplné vykonanie programu

Jednotné európske nebo, SESAR a 8. rámcový výskumný program, ako aj pokračovanie programu Marco Polo v zjednodušenej podobe;

Európske agentúry

24. domnieva sa, že technická interoperabilita a jej financovanie, ako aj európske osvedčenia a vzájomné uznávanie predstavujú zásadné prvky dobre fungujúceho jednotného trhu a že presadzovanie týchto prvkov by malo byť výraznou súčasťou právomocí rôznych agentúr; zdôrazňuje, že všetky agentúry by sa mali usilovať o podobne vysokú úroveň zodpovednosti a právomocí, a mali by ju v krátkom čase dosiahnuť, pričom by mali byť pravidelne hodnotené; podporuje najmä rozvoj celého potenciálu Európskej železničnej agentúry vrátane postupného preberania zodpovednosti za osvedčovanie všetkých nových vagónov a železničnej infraštruktúry a za pravidelný audit vnútroštátnych bezpečnostných orgánov alebo rovnocenných orgánov členských štátov, ako sú vymedzené v smernici 2004/49/ES z 29. apríla 2004;
25. zdôrazňuje, že 75 % celkovej dopravy predstavuje doprava cestná a žiada o zváženie potreby založenia agentúry pre cestnú dopravu, najmä s cieľom skvalitniť cestnú bezpečnosť, ako aj zabezpečiť základné ľudské právo na bezpečnú dopravu prostredníctvom podpory nových aplikácií (akými sú systém Galileo alebo rovnako primerané technológie inteligentnej dopravy) a vedenia výskumných programov; okrem toho sa domnieva, že táto agentúra by mala byť schopná regulačnej činnosti, ak by bolo potrebné odstrániť prekážky trvalo udržateľného jednotného trhu;
26. pripomína, že vnútrozemská lodná doprava ešte stále čelí rôznorodému inštitucionálnemu rámcu a požaduje vytvorenie stálej a štruktúrovanej spolupráce medzi príslušnými inštitúciami na úplné využitie potenciálu tohto spôsobu dopravy;

Výskum a technológie

27. vyzýva na vypracovanie programu pre výskum a technológie v odvetví dopravy; domnieva sa, že tento program by mal byť vypracovaný v spolupráci so všetkými príslušnými zainteresovanými stranami s cieľom spoznať potreby tohto odvetvia a príslušne skvalitniť rozdeľovanie finančných prostriedkov EÚ; domnieva sa, že prioritou by mali byť projekty na dekarbonizáciu dopravy, zvýšenie transparentnosti dodávateľského reťazca a bezpečnosti dopravy, zlepšenie správy dopravy a zníženie administratívnej záťaže;
28. zdôrazňuje, že výskum a vývoj a inovácie sa musia podporovať, pretože znížením množstva výfukových plynov a hluku v doprave sa dosiahnu významné zlepšenia v oblasti životného prostredia v oblasti všetkých druhov dopravy, zvýši sa bezpečnosť prostredníctvom riešení zabezpečujúcich lepšie využívanie existujúcej kapacity infraštruktúry a zredukovanie kritických miest v doprave a povedie to aj k zvýšenej miere energetickej nezávislosti všetkých druhov dopravy v celej dopravnej sieti; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že inteligentná, interoperabilná a prepojená organizácia dopravy a bezpečnostných systémov, akými sú ERTMS, Galileo, SESAR, ITS a rovnako primeraných technológií vyžaduje podporu, pokiaľ ide o výskum a vývoj, ako aj ich využívanie v praxi; vyzýva členské štáty, aby zabezpečili, že všetci občania v Európe čerpajú výhody týchto inteligentných dopravných systémov; konštatuje, že v súvislosti

so sľubnými technológiami je nutné vytvoriť potrebné rámcové podmienky a otvorené normy, bez akéhokoľvek neopodstatneného zvýhodňovania akejkoľvek špecifickej technológie;

29. zdôrazňuje, že v rámci ochrany klímy a energetickej nezávislosti EÚ by každý druh dopravy mal znížiť objem svojich emisií CO₂ a mal by ho podporovať výskum a vývoj inovatívnych, energeticky účinných a ekologických technológií a obnoviteľných zdrojov energie, ktoré okrem iného vyúsťujú do udržateľnejších vozidiel vo všetkých druhoch dopravy; domnieva sa, že by to zároveň posilnilo konkurencieschopnosť európskych podnikov;
30. zdôrazňuje potrebu jednotnej definície relevantných pojmov bezpečnosti cestnej premávky a výskumu nehôd s cieľom zabezpečiť porovnateľnosť výsledkov a prípadných prijatých opatrení;
31. zdôrazňuje, že harmonizácia prepravných dokumentov podľa najnovších noriem komunikácie a ich multimodálna a medzinárodná použiteľnosť môže viesť k výraznému zlepšeniu bezpečnosti a logistiky, ako aj k radikálnemu zníženiu administratívnej záťaže;

Fond dopravy a európska dopravná sieť

32. zdôrazňuje, že účinná dopravná politika si vyžaduje vhodný finančný rámec so zreteľom na súčasné výzvy a že z tohto dôvodu je potrebné zvýšiť výšku súčasných dotácií určených pre dopravu a mobilitu; preto považuje za nevyhnutné:
 - a. vytvoriť fond dopravy, ktorý by disponoval ďalšími finančnými prostriedkami okrem prostriedkov už existujúcich v rozpočte EÚ, ktorý by sa zrealizoval skombinovaním časti prostriedkov zo štrukturálnych fondov a z Kohézneho fondu, ako aj verejno-súkromných partnerstiev alebo iných finančných nástrojov; tento fond by sa mal na všetkých úrovniach správy využívať na zlepšenie infraštruktúry, podporu projektov siete TEN-T, zabezpečenie technickej a operačnej interoperability, podporu výskumu a napomáhanie využívania inteligentných dopravných systémov v rámci všetkých spôsobov dopravy; financovanie by malo byť riadené transparentnými kritériami zadávania, ktoré zohľadňujú efektívnu komodalitu, ako sa uvádza v ods. 5, sociálnu politiku, bezpečnosť a sociálnu, hospodársku a územnú súdržnosť;
 - b. prijať rozpočtové záväzky pre dopravnú politiku v rámci viacročného finančného výhľadu;
 - c. umožniť zohľadniť dlhodobosť investícií do dopravnej infraštruktúry, ktoré zvyšujú konkurencieschopnosť hospodárstva z výpočtu štátneho deficitu v rámci Paktu stability a rastu a s cieľom podporiť trvalú udržateľnosť v strednodobom a dlhodobom horizonte, za predpokladu, že ich Európska komisia vopred schválila;
 - d. využiť prostriedky na vyžadovanie, okrem iného, spolufinancovania z príjmu získaného z internalizácie externých nákladov;
33. požaduje, aby sa prostredníctvom finančnej pomoci, ktorá sa nebude merať na základe kritérií hospodárskej súťaže v súlade s pravidlami EÚ o štátnej pomoci, umožnilo

koherentnej a integrovanej dopravnej politiky podporovať okrem iného železničnú a lodnú dopravu, prístavnú politiku a verejnú osobnú dopravu;

34. domnieva sa, že finančná a hospodárska kríza by sa mala využiť ako príležitosť na to, aby sa oblasť dopravy cielene podporovala a aby sa v prvom rade prostredníctvom finančnej pomoci umožnili investície do bezpečnej a tým udržateľnej dopravy, ktorá bude šetrná voči životnému prostrediu; domnieva sa, že investície EÚ do dopravných projektov by sa mali zohľadniť v kontexte stratégie EÚ 2020, keďže systémy dopravy a mobility poskytujú jedinečné príležitosti na vytváranie stabilných pracovných miest;
35. je presvedčený, že treba prehodnotiť vymedzenie pojmu európska základná sieť vnútri celkovej siete TEN, ktorá je prioritou dopravnej politiky EÚ, podľa kritérií trvalo udržateľného rozvoja na európskej, ako aj regionálnej a miestnej úrovni a že multimodálne platformy a suchozemské prístavy zostanú podstatnou súčasťou ponuky infraštruktúry, pretože umožňujú účinné prepojenie rôznych druhov dopravy;
36. domnieva sa, že projekty TEN-T by mali zostať prioritou dopravnej politiky EÚ a že existuje naliehavá potreba riešiť problém nedostatku infraštruktúry a prekonať historické a geografické prekážky, ktoré sa nachádzajú na hraniciach; zdôrazňuje, že sieť TEN-T by mala byť zintegrovaná do celoeurópskej siete s prepojeniami zasahujúcimi mimo EÚ a domnieva sa, že tento proces možno urýchliť zvýšením financovania;
37. požaduje, aby vnútrozemská lodná dopravná infraštruktúra, vnútrozemské prístavy a multimodálne napojenie námorných prístavov na vnútrozemie zohrávali väčšiu úlohu v európskej dopravnej politike a aby mali väčšiu podporu pri znižovaní environmentálnych vplyvov a zvyšovaní bezpečnosti dopravy v EÚ; domnieva sa, že environmentálna výkonnosť vnútrozemských plavidiel môže byť radikálne zvýšená, ak sa na vnútrozemské plavidlá nainštalujú nové motory s najnovšou dostupnou technológiou kontroly emisií;
38. zdôrazňuje, že o projektoch námornej dopravy na krátke vzdialenosti a námorných diaľnic treba uvažovať v širších súvislostiach zahŕňajúc krajiny v bezprostrednej geografickej blízkosti Európy; poukazuje na to, že si to bude vyžadovať dosiahnutie lepších synergii medzi regionálnou politikou, politikou rozvoja a politikou dopravy;
39. uznáva, že regionálne letiská majú pre rozvoj okrajových a najodľahlejších oblastí kľúčový význam, keďže zvyšujú ich prepojenosť s dopravnými uzlami; považuje za obzvlášť výhodné využiť prípadne možnosti intermodálne riešenia; domnieva sa, že (vysokorýchlostné) železničné spojenia medzi letiskami ponúkajú ideálnu príležitosť na udržateľné prepojenie rôznych druhov dopravy.

Doprava v globálnom kontexte

40. zdôrazňuje, že vytvorenie európskeho dopravného priestoru predstavuje dôležitú prioritu a predovšetkým v leteckej a lodnej doprave stále závisí od medzinárodnej akceptácie v rámci dohôd, o ktorých sa má rokovať, a to v prípade všetkých spôsobov dopravy, pričom EÚ by mala v príslušných medzinárodných fórach v rastúcej miere plniť formujúcu úlohu;

Merateľné ciele na rok 2020

41. požaduje splnenie jasnejších a merateľnejších cieľov do roku 2020 v porovnaní s úrovňou v roku 2010, a preto navrhuje, aby:
- sa o 40 % znížil počet mŕtvych a ťažko zranených osôb, či už ide o pasívnych alebo o aktívnych účastníkov dopravy, pričom sa tento cieľ stanoví v budúcej bielej knihe o doprave, ako aj v akčnom pláne bezpečnosti na cestách;
 - sa počet odpočívadiel pre nákladné vozidlá v rámci siete TEN-T v každom členskom štáte zvýšil o 40 % s cieľom zlepšiť bezpečnosť dopravy a dodržiavanie času odpočinku pre vodičov z povolania;
 - sa zdvojnásobil počet cestujúcich autobusmi, električkami a vlakmi (a prípadne aj loďou) a aby sa financovanie dopravných koncepcií zameraných na chodcov a cyklistov zvýšilo o 20 % pri zabezpečení dodržiavania práv stanovených v právnych predpisoch Spoločenstva, najmä práv cestujúcich so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou;
 - sa podiel CO₂ vo výfukových plynoch v cestnej premávke na prepravu osôb a tovaru znížil prostredníctvom zodpovedajúcich inovácií, podpory alternatívnych zdrojov energií a prostredníctvom logistickej optimalizácie dopravy osôb a tovaru o 20 %;
 - sa prostredníctvom cielených investícií do elektrifikácie železničnej infraštruktúry dosiahol 20 % zníženia energie využívanej koľajovými vozidlami v porovnaní s úrovňou a kapacitou v roku 2010 a 40 % zníženie využívania nafty v odvetví železníc;
 - sa v železničnej doprave od roku 2011 všetok nový vozový park vybavil systémom kompatibilným s ERTMS a systémom automatického ovládania rýchlosti vlakov a aby boli všetky nové spojovacie trasy a opravy od roku 2011 vybavené týmito systémami; aby sa zvýšilo finančné úsilie EÚ o realizáciu a rozšírenie plánu zavádzania ERTMS;
 - sa do roku 2020 znížili emisie CO₂ z leteckej dopravy v celom leteckom priestore EÚ o 30 %; aby bol ďalší rast leteckej dopravy musí byť uhlíkovo neutrálny;
 - sa finančne podporili optimalizácia, rozvoj a v prípade potreby vytvorenie multimodálnych prepojení (platforiem) v oblasti vnútrozemskej lodnej dopravy, prístavov a železničnej dopravy a aby sa ich počet zvýšil o 20 %;
 - sa aspoň 10% prostriedkov na projekt TEN-T venovalo na projekty vnútrozemskej lodnej dopravy;
42. vyzýva Komisiu, aby monitorovala pokrok pri dosahovaní týchto cieľov a aby o tom každoročne podávala správu Parlamentu;
43. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Odvetvie dopravy má mimoriadne veľký význam pre vybudovanie európskeho vnútorného trhu. Až vďaka nemu bude možný voľný pohyb občanov EÚ a tovaru po celej Európe. Okrem toho predstavuje dôležitý prvok rozvoja EÚ a jej regiónov a má bezprostredný vplyv na sociálnu súdržnosť regiónov. Z tohto dôvodu nemožno nazerať na dopravnú politiku oddelene od ďalších oblastí politiky. Odvetvie dopravy vytvára z hľadiska hrubého domáceho produktu 10 % bohatstva EÚ a zahrňuje viac ako 10 miliónov pracovných miest; zároveň však zapríčiňuje asi 25 % celkových emisií CO₂. Z toho jasne vyplýva, že odvetvie dopravy priamo súvisí s regionálnou, hospodárskou a so sociálnou politikou, ako aj s politikou životného prostredia a zamestnanosti.

Vzhľadom na tento obrovský význam odvetvia dopravy treba v rámci prípravy na bielu knihu, ktorá má vytýčiť hlavné línie európskej dopravnej politiky na nasledujúcich 10 rokov, najprv zhodnotiť doterajší vývoj. Biela kniha z roku 2001 stanovuje viaceré ciele, napr. medzi iným presunutie osobnej a nákladnej dopravy z ciest na koľajnice, resp. smerom k lodnej doprave a zníženie počtu smrteľných obetí nehôd v cestnej premávke do roku 2010 o polovicu. Hoci v uplynulých 10 rokoch schválil Európsky parlament množstvo legislatívnych pravidiel vo forme nariadení a smerníc, tieto ciele sa podarilo splniť iba čiastočne. Podľa mienky spravodajcu to bolo zapríčinené aj transpozíciou v niektorých štátoch, ktorá sa ukázala ako problematická. Dôvody tohto stavu:

- príliš dlhé lehoty transpozície, napr. v prípade smernice o vodičských preukazoch, keď sa jej úplné uplatňovanie vzťahuje až na rok 2033,
- dodatočné podmienky zo strany niektorých členských štátov, ktoré nepotrebné skomplikovali existujúce právne úpravy,
- chýbajúca alebo chybná transpozícia,
- nedostatočné kontroly uplatňovania zo strany členských štátov a neexistencia harmonizovaného zoznamu závažných porušení predpisov.

Tieto bývalé a súčasne problémy s transpozíciou sa musia podľa názoru spravodajcu v budúcnosti odstrániť prísnejšími kontrolami.

Spravodajca je tiež presvedčený, že veľmi dôležitá je súdržnosť, a to najmä v činnosti Parlamentu. Nasledujúce príklady ukazujú, aké nedostatky v oblasti súdržnosti sa miestami vyskytujú v európskych právnych predpisoch:

- jednou zo základní dopravnej politiky bola okrem iného podpora námornej príbrežnej dopravy; rozhodnutia balíčka opatrení v oblasti zmeny klímy z decembra 2008 by však mohli v dôsledku nadmerného zvýšenia nákladov na pohonné látky vyústiť do presunutiu dopravy z vody na cestu;
- normy Euro-VI síce vedú k menším emisiám častíc, zároveň však tiež k zvýšenej spotrebe pohonných látok; je zrejmé, že to nie je v súlade s požiadavkami ochrany klímy;
- taktiež vzniká rozpor, keď sa na jednej strane ustavične zdôrazňuje nevyhnutnosť investícií v oblasti TEN a na druhej strane sa zároveň znižujú finančné prostriedky práve na tento účel (50 % pod minimálnymi návrhmi).

Tieto nedostatky v oblasti súdržnosti treba v budúcnosti odstrániť dôkladným preskúmaním účinnosti, ktoré zohľadní nielen hospodárske účinky, ale aj vplyvy na životné prostredie, pracovný trh a sociálne hľadiská.

Odvetvie dopravy stojí pred veľkými výzvami. Jednu z výziev predstavuje rastúce a neustále starnúce obyvateľstvo. Spravodajca sa domnieva, že zvyšujúci sa počet obyvateľstva spôsobí vážne problémy s bezpečnosťou a kapacitou, pretože všetky osoby by mali mať možnosť ťažiť zo základného práva na pracovnú a súkromnú mobilitu. Tento problém sa týka najmä mestskej mobility. Na zabezpečenie základného práva na mobilitu sa musia jednak stanoviť bezpečnostné normy a jednak sa musí brať do úvahy dodržiavanie týchto bezpečnostných noriem pri rozdeľovaní finančnej pomoci. Dopravná politika musí preto v prvom rade zaručiť bezpečnosť cestujúcich, osôb s menším stupňom ochrany a pasívnych účastníkov dopravy. Veľkú úlohu pritom zohráva prispôsobenie infraštruktúry, napr. prispôsobenie dizajnu ciest vodičom motocyklov a cyklistom.

Okrem toho by sa mala zvýšiť atraktivnosť udržateľných dopravných spojení, napríklad opatreniami, ako sú jednotný cestovný lístok, rezervácie cez internet, lepšie navzájom zladené cestovné poriadky v záujme uľahčenia striedania dopravných prostriedkov, charta práv cestujúcich v prípade všetkých spôsobov dopravy a opatrenia v oblasti tvorby cien, ktoré však rešpektujú subsidiaritu členských štátov.

Ďalšiu výzvu vidí spravodajca v rastúcom dopyte po nákladnej doprave. Tu by sa mali hľadať komodálne riešenia, ktoré prinesú väčšiu bezpečnosť pre účastníkov dopravy a prepravovaný tovar. Podstatnú úlohu tu zohráva aj vytvorenie postačujúceho počtu bezpečných parkovacích miest a systém sledovania tovaru.

S cieľom dlhodobého riešenia výzvy v oblasti osobnej a nákladnej dopravy sa treba v budúcnosti zamerať hlavne na aspekty účinnosti. Výzvy pre dopravnú politiku spočívajú v napätom vzťahu medzi hľadiskami týkajúcimi sa hospodárstva, sociálnej ochrany, ochrany zdravia a životného prostredia, ako aj bezpečnosti. Podľa názoru spravodajcu by v budúcnosti nemala existovať priama konkurencia medzi jednotlivými spôsobmi dopravy. Skôr by sa mali tieto spôsoby dopravy navzájom dopĺňať, a to na základe preukázania vyššej účinnosti vo všetkých oblastiach. Zásada zmeny spôsobu dopravy sa stala nadbytočnou, pretože vzhľadom na technologický vývoj sa spôsoby dopravy od seba odlišujú až do takej miery, že nie vždy je doprava po železnici alebo vode šetrnejšia voči životnému prostrediu ako cestná doprava. Z hľadiska budúcnosti by mala byť smerodajná efektívna komodálna politika, pretože sa neopiera o hospodársku súťaž medzi jednotlivými druhmi dopravy, ale sa zakladá na vzájomnom dopĺňaní, ktoré sa však zároveň posudzuje z hľadiska účinnosti. V súlade s týmto posúdením sa musia všetky návrhy právnych predpisov vopred preskúmať z hľadiska ich účinnosti, čo sa týka hospodárskych, environmentálnych, sociálnych a bezpečnostných aspektov. Pri posudzovaní tejto účinnosti by sa mal brať ohľad nielen na rozličné východiskové situácie druhov dopravy, ale aj na zemepisné podmienky a rozvoj dopravy a mobility v jednotlivých regiónoch. Podpora alebo zaťaženie určitých spôsobov dopravy sa musia merať v súlade s regionálnymi koncepciami rozvoja na základe kritéria efektívnosti.

Okrem toho zaťaženie zdravia a životného prostredia spôsobené dopravou predstavuje predovšetkým v rámci boja proti zmene klímy dôležitú úlohu. V tomto ohľade sa závažným politickým cieľom stáva dekarbonizácia dopravy, o čo by sa malo v budúcnosti vo zvýšenej miere usilovať. Na dosiahnutie tohto cieľa by sa mali využiť všetky objektívne existujúce

prostriedky. Zároveň treba zdôrazniť možnosť internalizácie externých nákladov. Možno ju ale dosiahnuť iba pod dvoma podmienkami: ak sa podstatne prispeje k zníženiu výfukových plynov a hluku a súčasne sa zredukuje počet kritických miest v doprave. Po prvé, internalizácia externých nákladov musí zahŕňovať všetky druhy dopravy a po druhé, tržby sa musia využiť v prospech trvalej udržateľnosti infraštruktúry.

Ďalšia výzva sa vzťahuje na európsky vnútorný trh. Treba ho vybudovať. V budúcnosti musí najmä železničná doprava úplne otvoriť svoj trh. S tým súvisiace prekážky, napr. chybná alebo oneskorená transpozícia európskych právnych predpisov členskými štátmi alebo aj praktické prekážky ako predražená certifikácia železníc, sa musia čo najrýchlejšie odstrániť. Často je ich príčinou čistý protekcionizmus.

Namiesto toho by sa mala podporovať technologická harmonizácia alebo interoperabilita. V tejto súvislosti majú agentúry, ktoré by mali zabezpečovať presadzovanie týchto opatrení, zohrávať väčšiu úlohu.

Spravodajca ďalej zdôrazňuje význam inteligentných systémov v správe dopravy. Musia sa podporovať IVS, lebo nielen zvyšujú bezpečnosť, ale zároveň aj podporujú environmentálne správanie, čo sa týka mobility. Prispievajú k znižovaniu znečistenia ovzdušia, ako aj hluku spôsobeného dopravou a podporujú energetickú sebestačnosť.

Účinnosť európskej politiky však závisí aj od pripravenosti členských štátov vzdať sa svojich vnútroštátnych výsad v prospech európskych alebo dokonca medzinárodných pravidiel. Týka sa to tak daňovej, ako aj sociálnej politiky a sociálnych ustanovení vo vzťahu k všetkým druhom dopravy. Z tohto dôvodu sa spravodajca domnieva, že v rámci jednotného dopravného priestoru je žiaduce aj vytvorenie vysokvalitných a jednotných pracovných podmienok. S tým súvisí aj harmonizácia vzdelávania a odbornej prípravy. EÚ by mala poskytnúť všetkým krajinám možnosť vybudovať centrá pre excelentnosť, ktoré posilnia výskumné centrá a zvýšia vzdelávacie normy. Súčasne to prispeje k zvýšeniu vzájomného uznávania vzdelania.

Ak chce EÚ silnejšie právo na spolurozhodovanie pri vytváraní chýbajúcej infraštruktúry alebo realizovaní naliehavo potrebných zlepšení infraštruktúry s funkciou európskej siete, jej finančné prostriedky sa musia zväčšiť. Zo súčasných finančných prostriedkov v oblasti dopravy a z časti zdrojov z regionálnej politiky by sa mohol zriadiť fond dopravy. Táto zvýšená suma fondu dopravy by mohla znamenať zaujímavý stimul, aby sa vykonali zodpovedajúce infraštruktúrne práce, ktoré sú v prípade niektorých spôsobov dopravy bezpodmienečne nutné alebo žiaduce „v európskom záujme“.

Okrem toho nesmieme prehliadať vplyv finančnej a hospodárskej krízy na odvetvie dopravy, a to predovšetkým preto, že toto odvetvie reagovalo na krízu zreteľne veľmi citlivo. Spravodajca sa domnieva, že kríza by sa mala chápať ako príležitosť v budúcnosti cielenejšie podporovať odvetvie dopravy. Mali by sa umožniť investície prostredníctvom finančnej podpory, ktoré nielen zaručia rýchlu pomoc, ale zlepšia aj šetrnosť voči životnému prostrediu a bezpečnosť, a preto sú vhodné na to, aby formovali odvetvie dopravy podľa zásady trvalej udržateľnosti. Mali by sa rozvíjať nielen vnútroštátne nástroje, ale predovšetkým nástroje na úrovni európskej politiky, aby sa prekonali krízy tohto druhu.

Spravodajca je tiež presvedčený, že vnútri celkovej siete TEN by sa mala vytvoriť európska

základná sieť, ktorú treba posudzovať podľa kritérií trvalo udržateľného rozvoja na európskej, ale aj regionálnej úrovni. Táto sieť by mala obsahovať multimodálne platformy, ktoré účinne podporia udržateľnú dopravu tým, že tieto uzly budú zahrňovať zodpovedajúcu logistickú výbavu, ktorá umožní trvalo udržateľné prepojenie rôznych druhov dopravy.

Spravodajca sa domnieva, že je naliehavo potrebné vymedziť jasné a merateľné ciele. Toto vymedzenie by uľahčilo preskúmanie účinnosti v odvetví dopravy a tiež by zaistilo spoločenské a hospodárske zameranie plánovania.

Napokon, programy určené na dopravu by sa mali prehodnotiť. Dopravná politika je účinná len vtedy, keď sa programy vyhodnocujú a prípadne sa zmení ich zameranie alebo sa v nich pokračuje. Požaduje sa napríklad nový program pre bezpečnosť cestnej premávky, priebežné posúdenie programu NAIADES, vykonanie programu Open Sky a zjednodušené pokračovanie programu Marco Polo.

26.2.2010

STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k trvalo udržateľnej budúcnosti dopravy
(2009/2096(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Jo Leinen

NÁVRHY

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. zdôrazňuje, že zahrnutie externých dopravných nákladov (miestne emisie, emisie CO₂, roztrieštenie biotopov a zdravotné náklady) do ceny dopravy spravodlivým a nediskriminujúcim spôsobom v prípade všetkých druhov dopravy, odstupňované podľa úrovne znečisťovania, by viedlo k ekologickému výberu spôsobu dopravy;
2. domnieva sa, že je potrebný kultúrny posun smerom k udržateľnejšej doprave, ktorému by mala napomáhať verejná informačná politika; domnieva sa, že príjmy zo zahrnutie dopravných nákladov by sa mali v prvom rade opätovne investovať do udržateľných spôsobov dopravy a zmierňovania vplyvov zmeny klímy;
3. upozorňuje na predpokladaný vývoj k čoraz väčšiemu stupňu urbanizácie našej spoločnosti a v súvislosti s tým na zvyšujúci sa význam územného plánovania a ekologickejších systémov hromadnej dopravy, ktoré sú zamerané na nové technológie a sú schopné konkurovať súkromným vozidlám v oblasti nákladov, spôsobov prepravy a dĺžky cestovania, predovšetkým čo sa týka mestskej dopravy, ale nezanedbávajúc dopravu na vidieku;
4. domnieva sa, že dobré dopravné spojenia k miestam poskytovania verejných služieb vo vidieckych oblastiach povedú k zníženiu používania súkromných motorových vozidiel;
5. s cieľom vytvorenia ucelenej mestskej a prímestskej dopravy a udržania vidiekeho obyvateľstva vyzýva na vytvorenie funkčných mestských regiónov;

6. zdôrazňuje, že je dôležité kontrolovať dôsledné dodržiavanie maximálnej povolenej rýchlosti 50 km/h v mestských oblastiach; dodržiavanie tejto rýchlosti má – tak, ako preukázali rôzne štúdie a výskumy – dvojitý vplyv: po prvé, znižujú sa ním emisie znečisťujúcich látok, a po druhé, znižujú sa ním počty nehôd a usmrtení na cestách, o ktorých je známe, že postihujú významný percentuálny podiel obyvateľov v husto obývaných oblastiach;
7. zdôrazňuje potrebu inštitucionalizovať koncept ekologického spôsobu vedenia motorových vozidiel, tzv. ekošoférovania, a povinne ho zaviesť ako súčasť školenia mladých vodičov, pretože uplatňovaním jednoduchých postupov pri riadení vozidiel je možné preukázateľne znížiť spotrebu pohonných hmôt až o 30 % a znížiť tým znečisťovanie ovzdušia spôsobeného CO₂, nespálenými uhlíkovými (NU) a jemnými časticami;
8. zastáva názor, že dodržiavanie noriem kvality ovzdušia ustanovených v právnych predpisoch EÚ je rozhodujúce vzhľadom na nárast respiračných, kardiovaskulárnych a iných ochorení súvisiacich so znečistením ovzdušia, ktorého hlavnou príčinou je doprava; domnieva sa, že s cieľom riešiť túto otázku by sa mali podporovať preventívne opatrenia, napríklad zavádzanie vysokokvalitných filtrov pre veľmi jemné pevné častice, ktoré emitujú motory, a že by sa mali poskytovať stimuly na obnovu vozového parku, ktorý sa využíva v súčasnosti a nespĺňa európske normy Euro 4, Euro 5 a Euro 6 (Euro 6 vstúpi do platnosti v roku 2014); znižovanie emisií sa nesmie obmedzovať iba na vozidlá, ktoré využívajú nové technológie, t. j. vozidlá s novými motormi, ale malo by sa týkať aj už využívaných vozidiel; motory staršej generácie je možné upraviť použitím nového filtra s cieľom dosiahnuť nízku úroveň emisií veľmi jemných pevných častíc nových vozidiel; podporuje, najmä v mestskom prostredí, zriaďovanie zón s nízkymi emisiami (ako sú oblasti s tridsiatkou, t. j. mestské oblasti, v ktorých je najvyššia povolená rýchlosť vozidiel 30 km/h) a prijímanie opatrení na zmiernenie dopravy, ktoré nabádajú na chôdzu alebo jazdu na bicykli;
9. upozorňuje, že väčšia pozornosť by sa mala venovať znižovaniu hluku, pretože sa zistili rozličné účinky hluku na ľudské zdravie a kvalitu života;
10. žiada, aby sa v súvislosti so zvyšovaním životnej úrovne prispôsobila doprava osobám so zníženou pohyblivosťou, ktoré majú neodňateľné právo na prístup k všetkým formám dopravy zakotvené v článku 9 Dohovoru Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím; ide o kľúčový prvok nediskriminácie v rámci slobody voľného pohybu, ktorý poskytuje aj hospodárske a kultúrne výhody, ako aj výhody súvisiace s cestovným ruchom;
11. uznáva skutočnosť, že došlo k významnému zníženiu emisií častíc (PM 10), acidifikačných látok a prekursorov ozónu z cestnej dopravy, ale naďalej je znepokojený úrovňou emisií oxidov dusíka a jemných častíc z cestnej dopravy (správa TERM 2008¹, obr. 5.1); vyjadruje však osobitné sklamanie nad emisiami CO₂ z cestnej dopravy, ktorých úroveň sa v rokoch 1990 až 2006 zvýšila o 28 % v porovnaní s 3 % znížením v iných

¹ „Doprava na rázcestí. TERM 2008: ukazovatele mapujúce odvetvie dopravy a životného prostredia v Európskej únii“ – správa EEA č. 3/2009.

odvetviach; domnieva sa, že by sa mal tiež zohľadňovať vplyv častíc uhlíka (sadzi) na globálne otepľovanie a že by sa malo odporučiť filtrovanie častíc, aby sa odstránil tento vplyv, s cieľom aspoň čiastočne kompenzovať zvyšovanie alebo nedostatočné znižovanie emisií CO₂; požaduje, aby sa preprava tovaru postupne presunula z ciest na železnicu a iné energeticky účinné spôsoby dopravy, a to až do výstavby nových železničných trás, spôsobom, ktorý je zlučiteľný s existujúcou kapacitou siete; okrem toho žiada, aby sa podporovalo budovanie nových zariadení na prekladanie tovaru (ktoré môžu zlepšiť proces presunu nákladnej dopravy z ciest na železnice) a zlepšiť funkčnosť existujúcich zariadení;

12. uznáva, že podľa Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) emituje námorná doprava 3 až 5 krát menej CO₂ ako pozemná doprava, ale vyjadruje znepokojenie v súvislosti s očakávanými emisiami SO_x a NO_x z námornej dopravy, ktoré môžu mať do roku 2020 približne rovnaký objem ako emisie z pozemnej dopravy, ako aj s bezvýsledným pokusom Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) zaviesť systém znižovania emisií CO₂; žiada, aby sa preskúmala možnosť zahrnutia námornej dopravy do európskeho systému obchodovania s emisnými kvótami v prípade, že zlyhajú rokovania IMO, a po zvážení medzinárodného charakteru námornej dopravy a možného úniku uhlíka smerom k prístavom mimo EÚ a k pozemnej doprave;
13. domnieva sa, že výskum a vývoj sú rozhodujúcimi faktormi pri našom hľadaní trvalo udržateľnej dopravy pre budúcnosť, pretože radikálna technologická zmena môže viesť k veľmi potrebnému zníženiu emisií a prechodu na dopravu s nízkymi emisiami uhlíka; naliehavo vyzýva Komisiu a členské štáty, aby určili hnacie sily a prekážky novej inovácie vyplývajúcej z výskumu a vývoja a aby uprednostňovali investície do ekologickej infraštruktúry, napríklad do inteligentných rozvodných sietí pre elektrickú energiu, do zemného plynu/biometánu z obnoviteľných zdrojov energie a do distribučných sietí vodíka; nalieha vyzýva Komisiu, aby nepodcenila vplyv technológií zabudovaných vo vozidlách na správanie vodičov, pretože môžu prispievať k znižovaniu spotreby pohonných látok/emisií CO₂;
14. naliehavo vyzýva, aby sa s cieľom ochrany existujúcej infraštruktúry, najmä mestskej verejnej dopravy, reštrukturalizoval systém dotácií takým spôsobom, aby sa údržba a modernizácii existujúcich dopravných spojov venovala minimálne taká priorita, aká sa venovala budovaniu nových spojov v minulých desaťročiach;
15. vyzýva Komisiu, aby pokračovala vo výmene najlepších postupov, ktorá v súčasnosti prebieha napríklad v rámci Dohovoru starostov (Mayors' Convention), iniciatívy CIVITAS a iných iniciatív ponúkajúcej mestám príležitosť vzájomne sa poučiť zo svojich postupov.
16. domnieva sa, že údržba, modernizácia a inteligentné využívanie existujúcej dopravnej infraštruktúry musí mať prioritu pred novou výstavbou;
17. trvá na tom, aby sa kládol väčší dôraz na konzultáciu s verejnosťou a transparentné pravidlá, a aby sa zlepšilo uplatňovanie a vykonávanie hodnotenia vplyvu na životné prostredie a právnych predpisov v oblasti ochrany prírody v súvislosti s investíciami do dopravnej infraštruktúry;

18. pripomína svoje uznesenie z 23. apríla 2009 o akčnom pláne pre mestskú mobilitu¹, odporúča zavedenie plánov pre trvalo udržateľnú integrovanú mestskú dopravu v mestských aglomeráciách s viac ako 100 000 obyvateľmi a odporúča aby bolo financovanie v oblastiestskej dopravy podmienené existenciou týchto plánov;

¹ Prijaté texty, P6_TA(2009)0307.

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE

Dátum prijatia	23.2.2010
Výsledok záverečného hlasovania	+: 43 -: 0 0: 1
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	János Áder, Elena Oana Antonescu, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Milan Cabrnoch, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Jutta Haug, Anna Záborská, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Náhradníci (čl. 187 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Veronica Lope Fontagné

24.2.2010

STANOVISKO VÝBORU PRE PRIEMYSEL, VÝSKUM A ENERGETIKU

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k udržateľnej budúcnosti dopravy
(2009/2096(INI)(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Antonio Cancian

NÁVRHY

Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. zdôrazňuje, že odvetvie dopravy má pre Európu zásadný význam; po prvé, efektívna a udržateľná doprava zvyšuje výkonnosť hospodárstva a umožňuje, aby sa ľudia zapojili do spoločenského života a po druhé je odvetvie dopravy kľúčovým odvetvím európskeho priemyslu, ktoré poskytuje veľa pracovných príležitostí;
2. konštatuje, že v posledných rokoch sa zvýšila energetická účinnosť viacerých druhov dopravy, čo umožnilo citeľne znížiť emisie CO₂ na jeden km; domnieva sa však, že relatívne zlepšenie situácie so škodlivými emisiami sa míňa účinku v dôsledku trvalého zvyšovania dopytu v oblasti dopravy, najmä cestnej dopravy; pripomína, že dopravné preťaženie mestských oblastí je príčinou až 40 % emisií CO₂ a 70 % ostatných škodlivých emisií z motorových vozidiel, a je teda druhým najväčším zdrojom emisií NO_x a PM₁₀, ktoré sú obzvlášť škodlivé pre ľudské zdravie; poukazuje na nevyhnutnosť používať najmodernejšie technológie na zníženie emisií, a to nielen pri novo vyrobených vozidlách, ale pri všetkých, ktoré sú v súčasnosti v prevádzke; trvá na tom, že je bezpodmienečne potrebné posúdiť akékoľvek nové riešenia vedúce k zníženiu emisií CO₂ v cestnej doprave;
3. zdôrazňuje, že dopravný systém musí zákazníkom poskytovať najlepší možný výber v oblasti dopravy a spájať pritom udržateľné riešenia s efektívnymi službami; konštatuje, že lepšia integrácia rôznych druhov dopravy zvýši celkovú efektívnosť dopravného systému;
4. považuje za prioritu rozvoj námorných koridorov a námornej a železničnej dopravy ako

lacnejších a ekologickejších druhov dopravy;

5. je presvedčený, že energetickú účinnosť bude možné zvýšiť len zavedením systému interoperabilnej a komodálnej dopravy; zdôrazňuje naliehavú potrebu rýchle sa zvyšujúcej interoperability a v tejto súvislosti význam internalizácie externých nákladov ako možného doplnkového riešenia, ktoré povedie k vyváženému využívaniu rôznych druhov dopravy, a ak je to možné, k podpore využívania menej znečisťujúcich druhov dopravy a alternatívnych zdrojov energie od všetkých typov plyných a tekutých palív, ako napr. LPG, LNG a CNG až po elektrinu, čím sa zníži energetická náročnosť európskeho dopravného systému, ako aj množstvo emisií CO₂, NO_x a PM₁₀; podporuje najmä používanie dopravných prostriedkov na elektrický pohon s cieľom zvýšiť využívanie technológií s nízkymi emisiami CO₂ a dosiahnuť celkovú efektívnosť dopravného systému;
6. uznáva, že verejný sektor má veľký význam pre zlepšovanie dostupnosti menej znečisťujúcich dopravných služieb pre verejnosť, pre rozvoj základných hospodárskych odvetví, najmä energetického odvetvia, pre priemysel a cestovný ruch, pre podporu hospodárskej, sociálnej a regionálnej súdržnosti a pre posilnenie úlohy štátu pri regulácii trhu, účasti na ňom a pri trhových intervenciách v spolupráci so spotrebiteľskými organizáciami, pričom zaujíma vedúce postavenie v dodávateľských službách všeobecného záujmu; zdôrazňuje, že vo väčšine prípadov partnerstvá medzi verejným a súkromným sektorom v tomto odvetví slúžia len na uľahčenie podnikania hospodárskych skupín a zastierajú privatizáciu, ktorá poškodzuje záujmy verejnosti a užívateľov služieb verejnej dopravy;
7. zastáva názor, že informačné a komunikačné technológie (IKT), spolu so satelitnými navigačnými systémami Galileo a EGNOS, umožnia optimalizáciu dopravných tokov a znížia tak dopravné preťaženie v mestách a medzi mestami a pomôžu tiež znížiť množstvo škodlivých emisií a počet dopravných nehôd; konštatuje, že mnohé ťažké vozidlá jazdia často prázdne alebo poloprázdne, čím zbytočne blokujú cesty a zvyšujú ich nebezpečnosť, a že sa zvyšuje počet osobných áut prepravujúcich iba jednu osobu, čo má za následok vyššiu hustotu automobilovej dopravy a oveľa vyššiu spotrebu pohonných hmôt; žiada členské štáty, aby prijímali opatrenia na podporu dopytu po inováciách zo strany súkromných užívateľov v odvetví dopravy a logistiky;
8. konštatuje, že v súvislosti so sľubnými technológiami je nutné vytvoriť potrebné rámcové podmienky a otvorené normy, bez akéhokoľvek neopodstatneného zvýhodňovania akejkolvek špecifickej technológie;
9. domnieva sa, že ak sa má zlepšiť bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky, mal by urbanistický rozvoj lepšie zohľadňovať mestskú a medzimestskú dopravu;
10. zdôrazňuje významnú úlohu, ktorú v logistike zohrávajú intermodálne informačné systémy a rozvoj inteligentnej dopravy; pozitívne vníma rôzne iniciatívy na úrovni Spoločenstva (napr. SESAR, ERTMS, RIS a SafeSeaNet); žiada členské štáty, aby zvýšili investície do infraštruktúry s cieľom umožniť využívanie dopravy všetkým skupinám občanov, najmä osobám so zníženou pohyblivosťou, a do medzimodálnych inteligentných dopravných systémov, aby podporovali využívanie verejnej dopravy a aby zaviedli systém interoperabilného spoplatňovania s multimodálnymi cestovnými lístkami,

ktorého cieľom bude optimálne využívanie rôznych druhov dopravy a ich interoperabilita, nižšia energetická spotreba a vyššia bezpečnosť na cestách a celková bezpečnosť vozidiel prostredníctvom vyspelých technológií;

11. poukazuje na význam využívania dopravných prostriedkov na elektrický pohon, ktoré sú nielen prostriedkom na zlepšenie celkovej energetickej efektívnosti dopravy, ale tiež začleňujú obnoviteľné zdroje do energetického systému, čím zvyšujú jeho účinnosť; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby sa s podporou miestnych orgánov jednoznačne zaviazali k projektom, ktoré z technického a energetického hľadiska preukážu životaschopnosť dopravných prostriedkov na elektrický pohon v mestskom prostredí a aby položili základy regulačných opatrení na podporu potrebných technológií;
12. vyzdvihuje dôležitosť rozvoja tzv. internetu vecí, aby sa zvýšila bezpečnosť infraštruktúry a vozidiel a informovanosť užívateľov, urýchlilo triedenie tovaru a zjednodušili s tým spojené byrokratické postupy;
13. víta pokrok v oblasti bezpečnosti cestnej premávky dosiahnutý vďaka používaniu nových technológií a rádionavigačných systémov spolu s prísnejšími normami v oblasti technického dizajnu, ktoré majú napríklad chrániť chodcov; poukazuje však na skutočnosť, že cieľ znížiť počet obetí dopravných nehôd do roku 2010 na polovicu, stanovený v bielej knihe z roku 2001, nebol doposiaľ splnený;
14. vyzýva Komisiu, aby s cieľom posilniť udržateľné odvetvie dopravy produkujúce malé množstvo emisií CO₂ vypracovala integrovanú politiku, ktorá by myšlienkovito prepojila inteligentné dopravné systémy, podporu výskumu, právne predpisy v oblasti hospodárskej súťaže, pravidlá vnútorného trhu (týkajúce sa napríklad kabotáže) a politiku v oblasti logistiky a tieto politické oblasti navzájom spojila;
15. naliehavo žiada priemyslové organizácie a výskumné inštitúcie, aby rozšírili a ďalej rozvíjali škálu európskych technológií na zvýšenie bezpečnosti všetkých typov vozidiel používaných na súkromné alebo verejné a obchodné účely a na zvýšenie ich kompatibility so životným prostredím, ktoré dokážu obstáť v medzinárodnej konkurencii;
16. naliehavo žiada výrobcov osobných automobilov a ťažkých nákladných vozidiel, aby na získanie základných informácií o vzájomnom pôsobení vozidla a vozovky a o poveternostných podmienkach využívali dostupné technológie a aby vo väčšej miere využívali systémy zabudované vo vozidlách, ktoré umožňujú premietanie najdôležitejších údajov (rýchlosť, navigácia, doba jazdy atď.) na čelné sklo a nabádali tak na spôsob jazdy, ktorý je z hľadiska životného prostredia udržateľný; vyzýva členské štáty, aby šíрили nové informácie a podporovali osvetové kampane zamerané na účastníkov cestnej premávky;
17. povzbudzuje Komisiu a členské štáty, aby podnecovali výskum v odvetví dopravy zvýšením výdavkov na výskum a vývoj v oblasti nových technológií, bezpečnosti a udržateľnej mobility, aby prijímali pozitívne opatrenia v prospech využívania menej znečisťujúcich druhov dopravy, zlepšili logistiku a existujúcu infraštruktúru, aby čo najskôr dokončili projekty TEN-T, ktoré už finančne podporujú, a plánovali budúce dopravné siete integrovaným a koherentným spôsobom tak, aby prispievali k plneniu lisabonskej agendy;

18. súhlasí s názorom Komisie, že dobudovanie vnútorného trhu musí sprevádzať liberalizácia odvetvia dopravy, najmä železničnej dopravy; je presvedčený, že v odvetví dopravy, rovnako ako v iných odvetviach, by sa mali spravodlivo presadzovať pravidlá zaisťujúce skutočnú slobodnú hospodársku súťaž a mali by sa uplatňovať spoločné predpisy, ktoré umožnia prístup na trh alebo prinajmenšom zaručia reciprocitu; dúfa, že Európa bude v súvislosti s dopravnou a energetickou politikou a vo vzťahoch s nečlenskými krajinami vystupovať jednotne;
19. vyzýva na zriadenie spoločného európskeho rezervačného systému s cieľom zvýšiť efektivitu jednotlivých druhov dopravy a zjednodušiť a zlepšiť ich interoperabilitu;
20. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby posilnili udržateľné cezhraničné projekty v oblasti dopravy s krajinami európskej susedskej politiky, najmä s Ukrajinou, keďže nedostatok riadne fungujúcich prepojení medzi železničnými, cestnými a vnútrozemskými vodnými sieťami je významným faktorom, ktorý spôsobuje takmer úplnú závislosť na ťažkých nákladných vozidlách využívajúcich regionálne cestné komunikácie;
21. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby vyvinuli značné úsilie a urýchlili štandardizovali inovácie v oblasti dopravy a urýchlili tak uvádzanie nových technológií na trh, napríklad v oblasti elektromobilov;
22. nabáda Komisiu, aby presadzovala tie politiky, ktoré by podporili výrobu a používanie vozidiel s nulovými emisiami, ako sú elektromobily, v Európe;
23. zastáva názor, že rozvoj udržateľnej dopravy by mal byť súčasťou stratégie EÚ do roku 2020;
24. konštatuje, že pokiaľ ide o implementáciu projektov TEN-T, v tejto oblasti bol dosiahnutý značný pokrok; zastáva názor, že projekty TEN-T by mali byť aj naďalej základom dopravnej politiky EÚ, najmä projekty, ktoré sú plánované alebo sa realizujú v najodľahlejších oblastiach EÚ, v ktorých chýba dopravná infraštruktúra a prepojenia so zvyškom Európy nevyhnutné pre prepravu osôb a tovaru;
25. zdôrazňuje, že je potrebné dosiahnuť úplnú liberalizáciu odvetvia železničnej dopravy, aby sa zlepšila jeho schopnosť konkurovať iným druhom dopravy, rozšírením ponuky poskytovateľov služieb a zlepšením kvality a služieb;
26. vyzýva Komisiu, aby predložila nadväzujúcu stratégiu, ktorá bude obsahovať jasne určené opatrenia na boj proti nehodám v cestnej premávke;

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE

Dátum prijatia	23.2.2010
Výsledok záverečného hlasovania	+: 46 -: 3 0: 1
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Christian Ehler, Lena Ek, Ioan Enciu, Norbert Glante, Fiona Hall, Romana Jordan Cizelj, Arturs Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Antonio Cancian, António Fernando Correia De Campos, Ilda Figueiredo, Yannick Jadot, Oriol Junqueras Vies, Ivailo Kalfin, Silvana Koch-Mehrin, Bernd Lange, Alajos Mészáros, Tiziano Motti, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău

24.2.2010

STANOVISKO VÝBORU PRE REGIONÁLNY ROZVOJ

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k trvalo udržateľnej budúcnosti dopravy
(2009/2096(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Seán Kelly

NÁVRHY

Výbor pre regionálny rozvoj vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. vyzýva Komisiu, aby vypracovala stratégiu vykonávania trvalo udržateľnej dopravnej politiky v EÚ založenej na vzťahu medzi politikou súdržnosti a dopravnou politikou pre dosiahnutie širšieho cieľa trvalo udržateľného regionálneho rozvoja a územnej súdržnosti na celom území EÚ;
2. poznamenáva, že integrovaný a koordinovaný prístup k plánovaniu infraštruktúry, financovaniu projektov a rozvoju zohráva kľúčovú úlohu pri rozvoji konkurencieschopného a trvalo udržateľného odvetvia dopravy; zdôrazňuje, že miestne a regionálne orgány sa bez spolupráce často nedokážu vyrovnat' s problémami v doprave, a preto vyzýva členské štáty, aby spolu so zainteresovanými stranami aktívne spolupracovali na procese tvorby a vykonávania politiky;
3. vyzýva Komisiu, aby zohľadnila úlohu, ktorú politika súdržnosti zohráva v oblasti rozvoja dopravnej infraštruktúry tým, že uprednostní siete a nie samostatné projekty; domnieva sa, že siete by mali byť založené na sociálno-ekonomickej analýze, ktorá zohľadňuje dopyt a dopravný tok, ako aj sociálne a územné aspekty; domnieva sa, že využívanie inteligentných dopravných systémov prispieva k rozvoju dopravných infraštruktúr so zreteľom na bezpečnosť, trvalú udržateľnosť a účinnosť; žiada, aby sa dopravné projekty spolufinancované zo štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu zameriavali na dosiahnutie cieľa vyváženého rozvoja a väčšej územnej súdržnosti a vyzýva na lepšiu koordináciu medzi fondmi Spoločenstva a národnými fondmi;
4. vyzdvihuje pridanú hodnotu medziregionálnej, cezhraničnej a nadnárodnej spolupráce pri

riešení výziev, ktorým čelí odvetvie dopravy; žiada preto, aby sa v rámci budúcej dopravnej politiky brali do úvahy cezhraničné hľadiská; zdôrazňuje význam prioritnej osi TEN-T a tiež vyzdvihuje dôležitú úlohu dopravy, pokiaľ ide o rozvoj makroregiónov;

5. berie na vedomie rastúci trend urbanizácie v Európe; zdôrazňuje potrebu zabezpečiť kvalitné a dostupné dopravné služby pre občanov v mestských oblastiach; vyzdvihuje úlohu EÚ pri podpore spolupráce medzi mestskými oblasťami, ktorá by umožnila zdieľanie a výmenu osvedčených postupov tak, aby sa dopravné systémy stali udržateľnejšími; naliehavo žiada miestne orgány, aby podporovali čo najekologickejšiu formu verejnej dopravy; v tejto súvislosti zdôrazňuje význam akčného plánu pre mestskú mobilitu prijatého 30. septembra 2009 a očakáva rýchle zavedenie opatrení, ktoré sa v ňom navrhujú;
6. zdôrazňuje potrebu primeraného výskumu v oblasti dopravných inovácií okrem iného s cieľom znížiť spotrebu energie a emisií uhlíka a zvýšiť využívanie obnoviteľných energií;
7. zdôrazňuje prvoradý význam cestnej premávky a rozšírenia cestnej siete pre prepojenie a konkurencieschopnosť regionálnych podnikov; zdôrazňuje najmä význam cestných prepojení pre hospodársky rozvoj okrajových a najodľahlejších regiónov; uznáva že účinná cestná nákladná doprava zohráva ústrednú úlohu v rámci trvalo udržateľnej kombinácie spôsobov dopravy; žiada Komisiu a orgány členských štátov, aby pomohli dokončiť proces liberalizácie kabotážnej dopravy v záujme obmedzenia čoraz vyššieho počtu neproduktívnych kilometrov a aby zabezpečili udržateľnejšie cestné a železničné siete vo forme väčšieho počtu uzlov nákladnej dopravy;
8. konštatuje, že liberalizácia železníc súvisí s úlohou znížiť emisie skleníkových plynov v odvetví dopravy ako celku a s podporou regionálneho rozvoja; poznamenáva, že liberalizácia nesmie ovplyvniť konkurencieschopnosť železničnej dopravy vo vzťahu k cestnej doprave, a že je potrebné venovať náležitú pozornosť zabezpečeniu toho, aby okrajové regióny zlepšili svoje možnosti železničného prepojenia;
9. zdôrazňuje význam námornej dopravy na krátke vzdialenosti, ako aj vnútrozemskej lodnej dopravy po riekach a jazerách ako udržateľného druhu dopravy, ktorý môže tiež zlepšiť prepojenosť a rozvoj okrajových, ostrovných a najodľahlejších regiónov; zdôrazňuje nevyhnutnosť konzultácií a diskusií o konkrétnych problémoch dopravy v ostrovných oblastiach; zdôrazňuje, že o projektoch námornej dopravy na krátke vzdialenosti a námorných diaľnic treba uvažovať v širších súvislostiach zahŕňajúc krajiny v bezprostrednej geografickej blízkosti Európy; poukazuje na to, že si to bude vyžadovať dosiahnutie lepších synergií medzi regionálnou politikou, politikou rozvoja a politikou dopravy;
10. uznáva, že regionálne letiská majú pre rozvoj okrajových a najodľahlejších oblastí kľúčový význam, keďže zvyšujú ich prepojenosť s dopravnými uzlami; považuje za mimoriadne výhodné využiť v prípade možnosti intermodálne riešenia a hľadať inovatívne finančné riešenia s cieľom uľahčiť modernizáciu týchto letísk; domnieva sa, že (vysokorýchlostné) železničné spojenia medzi letiskami ponúkajú ideálnu príležitosť na udržateľné prepojenie rôznych druhov dopravy.

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE

Dátum prijatia	22.2.2010
Výsledok záverečného hlasovania	+: 33 -: 5 0: 2
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Sophie Briard Auconie, Zuzana Brzobohatá, Alain Cadec, Ricardo Cortés Lastra, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Seán Kelly, Evgeni Kirilov, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Franz Obermayr, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Nuno Teixeira, Michael Theurer, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Vasilica Viorica Dăncilă, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Heide Rühle, Marie-Thérèse Sanchez-Schmid, Peter Simon, Evžen Tošenovský

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE

Dátum prijatia	1.6.2010
Výsledok záverečného hlasovania	+: 40 -: 0 0: 0
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Roberts Zīle
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Jean-Paul Bisset, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Oldřich Vlasák, Sabine Wils