



---

**PRIJATÉ TEXTY**

---

**P8\_TA(2017)0009**

**Logistika v EÚ a multimodálna doprava v rámci nových koridorov TEN-T**

**Uznesenie Európskeho parlamentu z 19. januára 2017 o logistike v EÚ a multimodálnej doprave v rámci nových koridorov TEN-T (2015/2348(INI))**

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na svoje uznesenie z 9. septembra 2015 o vykonávaní bielej knihy o doprave z roku 2011: hodnotenie a ďalší postup na ceste k udržateľnej mobilite<sup>1</sup>,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 2. decembra 2015 o udržateľnej mestskej mobilite<sup>2</sup>,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 4. septembra 2008 o nákladnej doprave v Európe<sup>3</sup>,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 5. septembra 2007 o logistike prepravy nákladov v Európe – kľúč k udržateľnej mobilite<sup>4</sup>,
- so zreteľom na nariadenie (EÚ) č. 1315/2013<sup>5</sup> a nariadenie (EÚ) č. 1316/2013<sup>6</sup>,
- so zreteľom na nariadenie (EÚ) č. 913/2010<sup>7</sup>,
- so zreteľom na bielu knihu Komisie s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (COM(2011)0144),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Rýchlejší prechod Európy na nízkouhlíkové hospodárstvo (COM(2016)0500),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (COM(2016)0501),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Posilnenie európskych investícií na podporu zamestnanosti a rastu: prechod na druhú fázu Európskeho fondu pre strategické

---

<sup>1</sup> Prijaté texty, P8\_TA(2015)0310.

<sup>2</sup> Prijaté texty, P8\_TA(2015)0423.

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ C 295 E, 4.12.2009, s. 79.

<sup>4</sup> Ú. v. EÚ C 187 E, 24.7.2008, s. 154.

<sup>5</sup> Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

<sup>6</sup> Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129.

<sup>7</sup> Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22.

- investície a nový Európsky vonkajší investičný plán (COM(2016)0581),
- so zreteľom na oznámenie Komisie zo 16. februára 2016 o stratégii EÚ pre skvapalnený zemný plyn a skladovanie plynu (COM(2016)0049),
  - so zreteľom na vyhlásenie ministrov o realizácii transeurópskej dopravnej siete (TEN-T)<sup>1</sup>, prijaté 20. júna 2016 v Rotterdame,
  - so zreteľom na tematické dokumenty, ktoré pripravili európski koordinátori koridorov siete TEN-T pri príležitosti Dní TEN-T v roku 2016 v Rotterdame<sup>2</sup>,
  - so zreteľom na pracovné plány pre koridory, ktoré vypracovali európski koordinátori siete TEN-T,
  - so zreteľom na osobitnú správu Dvora audítorov č. 08/2016: Železničná nákladná doprava v EÚ: stále nie na správnej dráhe<sup>3</sup>,
  - so zreteľom na článok 52 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanovisko Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (A8-0384/2016),
- A. keďže moderná efektívna doprava a logistika sú rozhodujúce pre účinné fungovanie vnútorného trhu EÚ a dôležité pre zabezpečenie konkurencieschopnosti, vytváranie príležitostí v oblasti podnikania a zamestnania, ochranu životného prostredia a zmierňovanie zmeny klímy znižovaním emisií oxidu uhličitého v doprave;
- B. keďže tretím cieľom bielej knihy Komisie o doprave je do roku 2030 presunúť 30 % cestnej nákladnej dopravy na vzdialenosť presahujúcu 300 km na udržateľnejšie druhy dopravy, ako napríklad na železničnú a vodnú dopravu, a do roku 2050 viac ako 50 %, čo vyžaduje aj vytvorenie vhodnej infraštruktúry; keďže európska dopravná politika a sieť TEN-T môžu vo významnej miere prispieť k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti klímy a cieľov Parížskej dohody vytýčených na konferencii COP 21;
- C. keďže cieľom progresívnej politiky EÚ v oblasti logistiky by malo byť pomôcť logistickému sektoru zachovať si globálnu konkurencieschopnosť a naďalej byť prínosom k rastu ekonomiky EÚ vzhľadom na vyvíjajúce sa ekonomické, spoločenské a technologické trendy a obchodné väzby v celosvetovom meradle;
- D. keďže cieľom politiky v oblasti TEN-T je umožniť efektívnu, inteligentnú a udržateľnú dopravu a keďže logistika zameraná na budúcnosť a riešenia multimodálnej dopravy si osobitne vyžadujú medziodvetvovú spoluprácu;
- E. keďže prioritou by sa mali stať multimodálne dopravné spojenia medzi prístavmi, letiskami, multimodálnymi platformami a hlavnými koridormi TEN-T a ďalšími úsekmi

---

<sup>1</sup> <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>

<sup>2</sup> <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>

<sup>3</sup> [http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16\\_08/SR\\_RAIL\\_FREIGHT\\_SK.pdf](http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_SK.pdf)

s cieľom podporiť ekonomiku EÚ a vytváranie pracovných miest;

- F. keďže hlavné koridory TEN-T stimulujú synergie prostredníctvom väčšieho dôrazu na terminály a mestské uzly, ako aj integráciou inteligentných dopravných systémov využívajúcich čisté palivá, a keďže mimoriadne dôležitá je aj funkcia komplementárneho prístupu súhrnnej siete;
- G. keďže medzi členskými štátmi stále existujú značné rozdiely, pokiaľ ide o úroveň efektívnosti a účinnosti dopravy, ktoré sú odrazom ich hospodárskej sily, úlohy priemyslu v týchto krajinách a ich zemepisných podmienok, kvality infraštruktúry a hustoty obyvateľstva;
- H. keďže dopravné dróny predstavujú nové možnosti na prepravu tovaru v rámci logistického reťazca, ale na využitie ich potenciálu je nevyhnutný harmonizovaný právny základ a plynulá koordinácia s tradičnými druhmi dopravy, aby sa zaručila konkurencieschopnosť Európy v budúcnosti;
- I. keďže súčasná úroveň realizácie prioritných koridorov, ktoré boli odsúhlasené v rámci európskej dopravnej siete, by mohla výrazne prospieť ekonomikám krajín vážne postihnutých hospodárskou krízou;
- J. keďže v rámci nákladnej dopravy boli zistené problémy spojené s líšiacim sa napätím v cezhraničných spojeniach;
- K. keďže právne úpravy v oblasti dopravy sa v súčasnosti viažu na druh dopravy a patria do právomoci rôznych medzinárodných subjektov (akými sú Medzinárodná námorná organizácia (IMO) a Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO));

### ***Logistika EÚ a potreba dodatočných opatrení v rámci programu TEN-T***

1. zdôrazňuje, že v záujme rozvoja vnútorného trhu, prosperity a hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti EÚ je dôležité zabezpečiť voľný pohyb osôb, tovaru a služieb, a to aj prostredníctvom efektívneho a udržateľného systému nákladnej dopravy;
2. domnieva sa, že jednoliaty systém infraštruktúry EÚ bude pre odvetvie logistiky, a tým aj pre regionálny rozvoj a rast, prínosom iba vtedy, ak sa bude realizovať v súlade s už prijatými právnymi predpismi EÚ a s politikou TEN-T; naliehavo žiada členské štáty, aby právne predpisy riadne transponovali do vnútroštátneho práva bez obmedzenia voľnej výmeny tovaru; vyzýva členské štáty, aby zintenzívnili svoje úsilie s cieľom uplatňovať európske právne predpisy a riadiť sa nimi a aby nezavádzali nové prekážky; dôrazne vyzýva Komisiu, aby na Súdnom dvore podala žalobu na členské štáty, ktoré odkladajú alebo menia vykonávanie práva EÚ, a aby podporila opatrenia všetkých ostatných príslušných aktérov s cieľom predísť takýmto odkladom či zmenám;
3. je znepokojený negatívnym dosahom, ktorý má na odvetvie logistiky, a tým aj na regionálny rozvoj a rast, zatvorenie vnútorných hraníc v súvislosti s humanitárnou a migračnou krízou a s teroristickou hrozbou v Európskej únii; vyzýva členské štáty a Komisiu, aby pri navrhovaní takýchto opatrení v čo najväčšej miere predchádzali vedľajším škodám na tokoch nákladnej dopravy; vyzýva Komisiu, aby začala disciplinárne konanie voči členským štátom, ktoré úmyselným zamedzovaním tokov nákladnej dopravy bránia voľnému pohybu;

4. zdôrazňuje, že logistika zohráva kľúčovú, nedostatočne docenenú úlohu pri zabezpečovaní efektívnosti a udržateľnosti dopravných operácií v EÚ; zdôrazňuje, že je potrebné sformulovať obnovenú stratégiu EÚ pre logistiku nákladnej dopravy,
  - v ktorej sa zohľadní nová infraštruktúrna politika TEN-T,
  - ktorej cieľom bude ďalšie zníženie regulačných, prevádzkových a technických prekážok,
  - ktorá bude navrhnutá tak, aby zabezpečila optimálne využívanie zdrojov,
  - ktorá sa bude zameriavať na zavádzanie a uplatňovanie nových technológií a inovatívnych riešení, ktoré posilnia výkonnosť tohto sektora a urýchlia prechod na bezpečný a nízkouhlíkový dopravný systém,
  - ktorej cieľom bude zlepšiť prepojenosť a rozvíjať infraštruktúru v oblastiach, kde chýba,
  - ktorá bude propagovať a podporovať európske železničné zásobovacie odvetvie a posilňovať európsku politiku železničnej reindustrializácie so všeobecne výhodnými vyhliadkami na zabezpečenie väčšej udržateľnosti logistiky EÚ a dosiahnutie konkurenčnejšieho postavenia železničných produktov na svetovom trhu,
  - ktorá bude od začiatku počítať s drónmi ako budúcim spôsobom dopravy,
  - ktorá bude presadzovať pokračovanie v rozvoji akademického výskumu a vzdelávania v oblasti dopravy a logistiky a
  - ktorá prinesie nezávislú vedeckú štúdiu s podrobnosťami o tom, v akom rozsahu by cestná nákladná doprava mohla byť do roku 2030 a 2050 presunutá na železnice a vnútrozemské vodné cesty, aké náklady sú s tým spojené a do akej miery možno predísť poškodzovaniu životného prostredia napríklad v podobe hluku a znečistenia ovzdušia;
5. zdôrazňuje, že prostredníctvom realizácie siete TEN-T s osobitným dôrazom na cezhraničné spojenia a v rámci lehôt stanovených a dokončených do roku 2030 sa obmedzia úzke miesta,lepší sa interoperabilita medzi rôznymi druhmi dopravy a podporí sa vytvorenie integrovanej multimodálnej nákladnej dopravy v EÚ; pripomína, že treba zaviesť vnútroštátne plánovanie súhrnnej siete v súlade so základnou sieťou s cieľom prepojiť ju s národnými, regionálnymi a miestnymi infraštruktúrami, čo by sa malo dokončiť najneskôr do roku 2050;
6. víta skutočnosť, že v rámci prístupu ku koridorom základnej siete sa kladie väčší dôraz na zvyšovanie kvality dopravných uzlov a ich spojení na poslednom úseku, určovanie a prekonávanie prekážok interoperability, zlepšovanie a inovovanie riešení IKT a odstraňovanie akýchkoľvek ďalších nedostatkov (fyzických, technických alebo organizačných), ktoré by mohli obmedzovať plynulé služby v oblasti logistiky nákladnej dopravy;
7. v tejto súvislosti pripomína význam mestských uzlov – v ktorých sa nachádza veľká časť druhov dopravy (prístavy, letisková logistika, centrá, terminály atď.) a kde sa

uskutočňujú prekládky a distribúcia na poslednom úseku –, pretože sú kľúčové pre celé logistické reťazce a vyžadujú väčšiu pozornosť, ak sa má zabezpečiť bezproblémová mestská logistika; zdôrazňuje dôležitosť investícií do týchto mestských uzlov, ako aj podpory železničných spojení s priemyselnými podnikmi a zlepšenej prepojenosti železnice s námornými prístavmi, vnútrozemskými prístavmi a vnútrozemskými uzlami; žiada Komisiu, aby tieto investície stanovila ako prioritu v rámci revízie Nástroja na prepájanie Európy v roku 2017;

8. konštatuje, že absencia účinnej harmonizácie a včasného vykonávania zo strany členských štátov, ako aj primeranej politickej spolupráce medzi susediacimi členskými štátmi môže brániť realizácii cezhraničných projektov; víta rastúci záujem inštitúcií EÚ podporovať cezhraničnú infraštruktúru a zariadenia, najmä cezhraničné regionálne železničné spojenia značného významu a s pridanou hodnotou EÚ; zdôrazňuje, že by sa mal riešiť problém chýbajúcich spojení, pokiaľ ide o železničnú infraštruktúru v cezhraničných regiónoch, aby sa umožnilo zabezpečenie efektívnej a úspešnej železničnej dopravy; vyzýva Komisiu, európskych koordinátorov a ďalšie zainteresované strany, aby pripisovali rovnakú dôležitosť projektom TEN-T malého i väčšieho rozsahu a krátkodobým, strednodobým i dlhodobým prínosom, ktoré môžu z týchto projektov vziť; nabáda jednotlivých aktérov, aby podporovali krátkodobé zisky; podnecuje Komisiu, aby uľahčila a zabezpečila ich začlenenie do financovania v rámci Nástroja na prepájanie Európy;
9. domnieva sa, že hoci sú za súhrnnú sieť zodpovedné v prvom rade členské štáty, pre logistiku EÚ sú v záujme toho, aby sa nebránilo v pripojení niektorých oblastí EÚ, rozhodujúce obe úrovne TEN-T, ktoré umožňujú rozvetvenosť základnej siete a zabezpečujú distribúciu na poslednom úseku; zastáva názor, že EÚ by sa mala zaoberať aj regionálnymi sieťami, a to i z hľadiska finančných a regulačných opatrení, najmä tých, ktoré súvisia s prístupom do železničnej siete, pridelovaním prevádzkových intervalov a poplatkami; zdôrazňuje, že by sa mal riešiť problém chýbajúcich spojení, pokiaľ ide o železničnú infraštruktúru v cezhraničných regiónoch, aby sa umožnilo zabezpečenie efektívnej a úspešnej cezhraničnej železničnej dopravy;
10. poukazuje na kľúčovú úlohu multimodality v logistike nákladnej dopravy a vyzýva preto na väčšie zapojenie multimodálnych platforiem do plánovania členských štátov a ďalšieho rozvoja trás;
11. konštatuje, že veľká časť uzlov a nákladnej dopravy v rámci siete TEN-T je rozmiestnená pozdĺž husto osídlených oblastí a hustých sietí vrátane cezhraničných zón, ktorých kapacitu využíva aj osobná doprava; považuje za potrebné optimalizovať, ako by sa v rámci siete TEN-T mala koncipovať infraštruktúra nákladnej dopravy, najmä v oblastiach s dopravným preťažením, v snahe zahrnúť inovatívne stratégie mestskej logistiky; žiada Komisiu, aby v spolupráci s európskymi koordinátormi posúdila pokrok pri realizácii projektov a naliehavo vyzvala členské štáty na splnenie ich záväzkov; okrem toho vyzýva Komisiu, aby znovu posúdila metodiku a kritériá týkajúce sa vytvárania sietí nákladnej dopravy a zabezpečila najmä investovanie do alternatívnych trás nákladnej dopravy s menej preťaženými uzlami, terminálmi, letiskami a prístavmi, a to aj s ohľadom na ochranu životného prostredia a znižovanie hluku;
12. vyjadruje poľutovanie nad tým, že o vnútroštátnych plánoch infraštruktúry členských štátov sa príliš často rozhoduje bez zohľadnenia cieľov TEN-T; naliehavo žiada Komisiu, aby preskúmala dôvody tejto nedostatočnej spolupráce a lepšie koordinovala

obe úrovne plánovania, a navrhuje, aby sa do európskeho semestra doplnila kapitola o kontrole jeho súladu a jasnej účinnosti, ktorá bude obsahovať náležité nápravné opatrenia; vyzýva Komisiu, aby uprednostňovala projekty členských štátov, ktoré sú v súlade s TEN-T, sústreďovala úsilie na tie s vyššou európskou pridanou hodnotou a monitorovala cezhraničné dopravné projekty; naliehavo vyzýva členské štáty, aby o svojich vnútroštátnych plánoch infraštruktúry rozhodovali v súlade s cieľmi TEN-T;

13. konštatuje, že v dôsledku prísneho výkladu Paktu stability a rastu členské štáty s ekonomickými a rozpočtovými problémami nedokážu spolufinancovať projekty nákladnej dopravy; zasadzuje sa za optimálne využívanie verejných a súkromných systémov financovania, a to aj s ohľadom na prelínanie Nástroja na prepájanie Európy a programu Horizont 2020 s Európskym fondom pre strategické investície a inými finančnými nástrojmi; domnieva sa, že projekty realizované v rámci Nástroja na prepájanie Európy by sa nemali brať do úvahy pri výpočte verejného dlhu; vyzýva Komisiu, aby vypracovala štúdiu o tom, či by takéto opatrenie bolo vhodným prostriedkom na výrazné zvýšenie investícií do infraštruktúry nákladnej dopravy;
14. domnieva sa, že efektívny systém logistiky EÚ si vyžaduje ďalšiu koordináciu nad rámec fyzickej prepojenosti a funkčnú sieť TEN-T; vyzýva Komisiu, aby z logistiky urobila neoddeliteľnú súčasť koridorov základnej siete, zlepšila svoju koordináciu s vnútroštátnymi, regionálnymi a miestnymi orgánmi a v tejto súvislosti sa zamerala aj na prepojenosť medzi rozličnými koridormi a regionálnymi a mestskými sieťami nákladnej dopravy; vyzýva Komisiu na posilnenie sféry pôsobnosti európskych koordinátorov TEN-T tak, aby prekračovala rámec geografického rozsahu koridorov, ktoré patria do ich právomoci, a aby pokrývala horizontálne otázky politiky, ako sú multimodalita a efektívna logistika nákladnej dopravy; vyzýva Komisiu, aby každé dva roky vyhodnocovala túto prácu v oblasti logistiky a multimodality v koridoroch;
15. domnieva sa, že zlá údržba siete môže ovplyvniť udržateľnosť a výkonnosť infraštruktúry siete TEN-T; zdôrazňuje, že dopravnú infraštruktúru treba nielen renovovať a modernizovať, ale aj pravidelne udržiavať; so znepokojením konštatuje, že pretrvávajúci nedostatok pozornosti zo strany manažérov infraštruktúry a členských štátov, pokiaľ ide o údržbu, znižuje konkurencieschopnosť liniek (obmedzenia rýchlosti, spoľahlivosť, bezpečnosť), najmä v prípade železníc, čo niekedy vedie k ich uzavretiu; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby spolu s EIB preskúmali nové systémy financovania s cieľom uľahčiť investície do údržby siete;
16. žiada Komisiu, aby Európskemu parlamentu pravidelne podávala správy o záveroch a opatreniach prijatých v rámci Fóra pre digitálnu dopravu a logistiku s cieľom ďalej podporovať digitalizáciu nákladnej dopravy a logistiky; žiada, aby toto fórum pokračovalo v činnosti, kým bude užitočné;
17. zdôrazňuje, že je potrebné zaručiť, aby plánovaná infraštruktúra zodpovedala skutočným potrebám udržateľnej logistiky a nebola neudržateľným bremenom pre životné prostredie; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že do plánovania a realizácie siete TEN-T by mala byť oveľa lepšie zakomponovaná ochrana biodiverzity a napĺňanie cieľov EÚ v oblasti ochranárstva;

### ***Výraznejšie zjednodušenie a nový rámec digitalizácie***

18. zdôrazňuje, že vo všetkých druhoch dopravy a v rôznych fázach logistických reťazcov

je nevyhnutné väčšmi zjednodušiť doklady a administratívne a colné postupy; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby v rámci dohody o lepšej tvorbe právnych predpisov zanalyzovali nadbytočné právne predpisy EÚ týkajúce sa dopravy a mobility, monitorovali vnútroštátne, regionálne a miestne predpisy, ktoré by mohli byť v rozpore s právom EÚ, a ak sa takéto prípady zistia, zharmonizovali čo najskôr tieto predpisy s legislatívou EÚ; žiada, aby Komisia podávala výročné správy o pokroku, ktoré Komisia v tejto oblasti;

19. naliehavo žiada Komisiu, aby do konca roku 2017 navrhla digitálny rámec pre elektronickú výmenu informácií a riadenie dopravy v multimodálnej doprave (elektronická nákladná doprava) s cieľom uľahčiť jednoduchší, bezpapierový, súvislý, transparentný, bezpečný a spoľahlivý tok informácií medzi podnikmi, zákazníkmi a orgánmi, ktorý sa bude opierať o zavedené služby (ako napríklad SafeSeaNet, RFD, e-Manifest, RIS, TAF, ITS); vyzýva Komisiu, aby zaistila harmonizované používanie elektronických prepravných dokladov, systémov na boj proti podvodom a kybernetickej bezpečnosti;
20. vyzýva členské štáty, aby vo všeobecnosti akceptovali elektronické prepravné doklady a bezodkladne ratifikovali a uplatňovali protokol e-CMR;
21. zdôrazňuje význam inovácií v súvislosti s používaním nových technológií, ako je digitalizácia (napríklad digitálne nákladné listy), prístupu k údajom a výmeny údajov pri zachovaní vysokej úrovne kybernetickej bezpečnosti a ochrany údajov, pretože umožňujú nájsť efektívnejšie riešenia v doprave a logistike, za predpokladu, že je zabezpečená interoperabilita a rovnaký a nediskriminačný prístup; vyzýva Komisiu, aby predložila návrhy na zabezpečenie integrácie, dostupnosti a ochrany údajov, na ktorých je založená logistika a nákladná doprava;
22. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby s cieľom zabezpečiť nediskriminačné zaobchádzanie pri digitálnej výmene informácií vytvorili systém investícií na zaistenie počítačovej odbornej prípravy v oblasti informačných technológií a nepretržité obnovovacie školenia zamerané na platformy používané na výmenu údajov;
23. zdôrazňuje úlohu, ktorú môžu hrať výskum a inovácie pri rozvoji environmentálne udržateľnej a digitalizovanej logistiky a zabezpečovaní vyššej interoperability a prepojenia IT systémov a služieb;
24. vyzdvihuje potrebu ďalej rozvíjať informačné a komunikačné systémy, pričom sa plne využije potenciál európskych systémov satelitnej navigácie Galileo a EGNOS a súvisiacich systémov riadenia dopravy a informačných systémov v rámci všetkých druhov dopravy i logistiky a sprístupnia sa všetky dostupné finančné nástroje na podnietenie súkromných investícií;
25. vyzýva členské štáty, aby zabezpečili rýchle administratívne postupy zamerané na urýchlenie realizácie koridorov TEN-T; žiada Komisiu, aby zabezpečila, že pravidlá týkajúce sa Paktu stability a rastu, štátnej pomoci a finančných trhov nebránili investíciám;

### ***Logistika ako ťažisko tvorby európskeho dopravného systému a s ním spojených investícií***

26. zdôrazňuje potrebu zabezpečiť dostatočný objem finančných prostriedkov EÚ pre

realizáciu siete TEN-T nad rámec súčasného VFR; očakáva, že Komisia v roku 2017 predloží hodnotenie Nástroja na prepájanie Európy v polovici trvania, v ktorom navrhne racionalizáciu opatrení a zdrojov na včasné zrealizovanie prioritných projektov; trvá na zásade, aby sa nevyužitú prostriedky odobrali, pričom nevyčerpané finančné prostriedky z Nástroja na prepájanie Európy by sa poskytli na nadchádzajúce výzvy na predloženie ponuky; naliehavo žiada Komisiu, aby posúdila návrh na vyhlásenie osobitnej výzvy na predkladanie návrhov pre oblasť logistiky v roku 2017, ktorá bude zahŕňať riešenia týkajúce sa multimodálnej dopravy a nákladnej dopravy, ako aj nákladu v mestských uzloch vrátane inovatívnej a alternatívnej dopravy (t. j. drónov, nákladných vozidiel na alternatívne palivá, cyklistiky atď.);

27. vyzýva Komisiu, aby naliehala na členské štáty, aby poskytli investície nevyhnutné na dokončenie prepojení hlavných koridorov EÚ;
28. pripomína význam mestských uzlov, kde sa uskutočňuje značná časť prekládok a distribúcie na poslednom úseku, v celom logistickom reťazci; vyzýva členské štáty, Komisiu a realizátorov projektov, aby sa v rámci koridorov základnej siete TEN-T zamerali na koordinovaný rozvoj projektov podporujúcich multimodalitu v logistike nákladnej dopravy, najmä terminálové centrá, logistické platformy a mestské uzly, ktoré vychádzajú zo súčasného a budúceho dopytu po doprave a sú náležite uprednostňované podľa miestneho a cezhraničného vplyvu a vplyvu na celý koridor;
29. domnieva sa, že spoľahlivosť, frekvencia, flexibilita, orientácia na zákazníka, čas prepravy a cena sú hlavné faktory, ktoré prepravcovia berú do úvahy, keď sa rozhodujú medzi rôznymi dostupnými spôsobmi dopravy;
30. domnieva sa, že efektívny systém logistiky musí byť zameraný aj na technológie budúcnosti, ktoré zabezpečujú rýchle, ekologické a účinné spôsoby nákladnej dopravy; zdôrazňuje potenciál a rastúcu úlohu automatizácie a autonomizácie dopravy pre logistiku a automatizácie vrátane automatizovaných vozidiel, drónov a diaľkovo ovládaných robotov;
31. vyzýva Komisiu, aby vo svojej stratégii logistiky plne zohľadnila automatizáciu a jej vplyv, čím sa zabezpečí jej bezproblémové a efektívne začlenenie do siete TEN-T, a aby podporovala výskum a investície v oblasti vývoja týchto kľúčových technológií;
32. poukazuje na potenciál automatizovanej, autonómnej dopravy, ako aj diaľkovo ovládaných lietadiel (drónov) pre logistiku; požaduje prijatie opatrení, ktoré zabezpečia, aby pri zavádzaní systémov IDS v sieti automatizované vozidlá a systémy hladko interagovali s konvenčnými vozidlami a nechránenými používateľmi dopravy; domnieva sa, že budúci rozvoj a rozsiahle používanie diaľkovo ovládaných robotov a leteckých systémov (drónov) povedie k vytváraniu nových, rýchlych, ekologických a účinných druhov nákladnej dopravy; vyzýva Komisiu, aby vypracovala novú stratégiu, ktorá zabezpečí, že dróny bude možné účinne začleniť do programu TEN-T, a aby zostavila príručku na túto tému pre členské štáty;
33. vyzýva Komisiu, aby zohľadnila dosah rozšírenia metódy „práve včas“ na životné prostredie, keďže sa ňou zvyšuje premávka vozidiel;
34. zdôrazňuje, že prinajmenšom vzhľadom na postupný prechod na obehové hospodárstvo je potrebné prepájať operácie výstupnej a reverznej logistiky s cieľom znížiť celkový



objem pohybu vozidiel;

### *Naliehavá a efektívnejšia integrácia druhov dopravy*

35. zdôrazňuje potrebu zamerať výrazné úsilie na obnovu železničných tratí a posilnenie vnútrozemských vodných ciest ako prioritu v rámci stratégie EÚ v oblasti udržateľnej dopravy; uznáva, že od začiatku hospodárskej krízy strácajú najmä železnice neustále svoj podiel na trhu, a preto sa domnieva, že členské štáty a Komisia by mali navrhnúť nové a nediskriminačné iniciatívy na podporu rozvoja tohto odvetvia v celej Európe;
36. vyzýva Komisiu, aby prostredníctvom plne interoperabilných a prepojených železničných sietí a zaručením rovnakého prístupu pre spoločnosti podporovala konkurencieschopnosť služieb nákladnej železničnej dopravy, a tým istým spôsobom aj konkurencieschopnosť vnútrozemskej vodnej dopravy, námorno-riečnej dopravy, námornej a leteckej dopravy, pričom by zabezpečila rovnaké podmienky pre všetky druhy dopravy, a naliehavo ju žiada, aby podporovala multimodálnu a intermodálnu dopravu;
37. vníma Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) ako úspešný európsky projekt na podporu nákladnej železničnej dopravy a víta úsilie o jeho rýchlejšie zavedenie stanovením hlavných cieľov pre každý koridor; uvedomuje si obmedzenia, ktoré ovplyvňujú financovanie nadnárodných, viacúrovňových (ERTMS) projektov; vyzýva Komisiu a Európske centrum investičného poradenstva, aby predložili konkrétne riešenia v oblasti financovania s cieľom uľahčiť prístup k prostriedkom z Európskeho fondu pre strategické investície (EFSD) na zavedenie ERTMS v prospech infraštruktúry i hnacích zariadení;
38. domnieva sa, že prekážky a obmedzenia v oblasti interoperability sa značne zredukujú, keď budú všetky členské štáty uplatňovať smernicu o interoperabilite; zdôrazňuje, že okrem toho môžu k zmierneniu týchto obmedzení prispieť aj nenormatívne opatrenia, napríklad interoperabilné železničné koľajové vozidlá (nizkopodlahové vozne, lokomotívy s meniteľným rozchodom atď.); naliehavo žiada spoločný podnik Shift2Rail, aby zanalyzoval trh EÚ, ako aj budúci vývoj, a stimuloval dostupnosť riešení v oblasti nemateriálnej multifunkčnej infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel s cieľom podporiť multimodálnu a kombinovanú dopravu;
39. poukazuje na potrebu posilniť kombinovanú dopravu a zmodernizovať platné predpisy EÚ vrátane predpisov upravujúcich kabotáž v rámci Spoločenstva a prepravné doklady tak, aby boli jasné a zrozumiteľné a aby ich orgány mohli vykonávať; víta záväzok Komisie preskúmať smernicu Rady 92/106/EHS a naliehavo ju žiada, aby bezodkladne predložila jej revidované znenie;
40. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby bez ohrozenia celkovej bezpečnosti zaviedli dôraznejšie a účinnejšie opatrenia a stimuly, ktorými podniknutia železničné spoločnosti, aby vzhľadom na nepriaznivé účinky hluku na zdravie riešili otázku hluku pochádzajúceho z nákladnej železničnej dopravy, hlavne preto, že v súčasnosti je takmer sedem miliónov ľudí v EÚ vystavených úrovni hluku zo železničnej dopravy, ktorá preyšuje prahovú hodnotu nadmerného vystavenia, a to najmä v mestských oblastiach; v tejto súvislosti vyzýva Komisiu, aby zaviedla emisné limity pre hluk pochádzajúci z nákladnej železničnej dopravy;

41. zastáva názor, že by sa mal stimulovať prechod na železničnú a vodnú dopravu, pretože znižujú preťaženie a znečisťujú životné prostredie menej než cestná doprava;
42. konštatuje, že vnútrozemské vodné cesty musia zohrávať významnejšiu úlohu pri využívaní námorných prístavov ako logistických centier, najmä prostredníctvom prepravy tovaru do vnútrozemia a prepájania európskych morí;
43. víta prvé kroky Komisie smerujúce k zavedeniu palivových noriem pre ťažké úžitkové vozidlá a limitov CO<sub>2</sub>, ako aj cieľa zníženia emisií skleníkových plynov pre odvetvie cestnej nákladnej dopravy na základe parížskych dohôd; zastáva názor, že o opatreniach, ktoré si vyžadujú revíziu infraštruktúry a prevádzkových noriem siete TEN-T, by sa malo uvažovať len v prípade, že prostredníctvom alternatív, ako je znižovanie počtu spiatočných jazd naprázdno, lepšie využívanie a dostupnosť alternatívnych palív, lepšia logistika a hnacie sústavy, by sa nemohla dosiahnuť vyššia efektívnosť s menším dosahom na infraštruktúru a životné prostredie;
44. žiada Komisiu, aby posúdila možnosť zavedenia jednotnej štandardnej metódy merania emisií skleníkových plynov v celom dodávateľskom reťazci pre všetky modálne dopravné riešenia;
45. vyzýva Komisiu, aby podporovala rozvoj druhov dopravy na elektrický a alternatívny pohon a potrebnej infraštruktúry v celej sieti TEN-T a aby najmä v centrách miest presadzovala rozvoj inovatívnych dopravných systémov, ktoré zahŕňajú napríklad využívanie elektrických vozidiel a obnoviteľných zdrojov energie, a rozvoj alternatívnych palív a potrebnej infraštruktúry; zdôrazňuje, že používanie elektrických ľahkých úžitkových vozidiel v logistike na poslednom úseku všeobecne znižuje emisie CO<sub>2</sub> a konkrétne aj znečistenie ovzdušia a emisie hluku na miestnej úrovni, a tým priaznivo ovplyvňuje kvalitu ovzdušia v mestách; zdôrazňuje preto, že v logistických uzloch je potrebná dobíjacia infraštruktúra;
46. domnieva sa, že na to, aby sa cestná doprava stala v rámci logistického reťazca efektívnejšou a šetrnejšou k životnému prostrediu, treba ďalšie opatrenia; navrhuje, aby sa v rámci koridorov základnej siete zmiernili dopravné obmedzenia a zabezpečila kontinuita a plne efektívna logistika, pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá s pohonom na čisté alternatívne palivá, ktoré splňajú najprísnejšie emisné, hlukové, bezpečnostné a sociálne normy; trvá na tom, aby koridory základnej siete boli vo veľkej miere vybavené aspoň čerpacími stanicami ponúkajúcimi alternatívne palivo a bezpečnými parkoviskami pre kamióny vrátane potrebných zariadení, ktoré profesionálnym vodičom umožnia stráviť čas odpočinku v dôstojných podmienkach;
47. domnieva sa, že zavádzanie čistejších pohonných systémov v nákladnej doprave by sa malo posilniť prostredníctvom koordinovaného a urýchleného vytvárania infraštruktúry pre alternatívne palivá v koridoroch TEN-T, a to v súlade s právnymi predpismi EÚ;
48. zdôrazňuje, že je dôležité zlepšiť poskytovanie informácií o multimodálnych a logistických službách v EÚ a ich dostupnosť najmä malým a stredným podnikom, ktoré majú obmedzený prístup k takýmto informáciám; vyzýva Komisiu, aby v spolupráci s prevádzkovateľmi siete a členskými štátmi uľahčila výmenu platných dohôd, nástrojov, konvencií, právnych predpisov a najlepších postupov v oblasti multimodálnej dopravy v EÚ a vypracovala príručku s cieľom podporiť hospodárske subjekty, ktorá bude dostupná na internete;

49. konštatuje, že digitalizácia služieb zohráva úlohu pri podnecovaní ekologickejších riešení v oblasti dopravy; vyzýva preto Komisiu, aby aj prostredníctvom uceleného legislatívneho prístupu na úrovni EÚ uľahčila prístup k údajom týkajúcim sa dopravných tokov v koridoroch a využívania multimodálnej dopravy, ako aj poskytovanie týchto údajov, najmä malým a stredným podnikom, a aby zabezpečila širšie zapojenie miestnych prevádzkovateľov dopravy a verejných orgánov pôsobiacich v tomto odvetví, s cieľom zlepšiť riadenie dodávateľského reťazca a zefektívniť využívanie zdrojov a infraštruktúry, a to aj výmenou najlepších postupov; zdôrazňuje, že prístup aktérov, akými sú poskytovatelia digitálnych máp a navigačných služieb, k týmto údajom o dopravných tokoch má zásadný význam z hľadiska realizácie intermodálnej dopravy, efektívnejšieho stanovovania trás, automatizovanej jazdy, inteligentných dopravných systémov a tzv. platooning (jazda v konvojoch) v cestnej nákladnej doprave, ktoré umožňuje lepšie využívať aerodynamické účinky, čím sa znižujú emisie a zvyšuje cestná kapacita;
50. odporúča, aby bola povinná inštalácia alkoholových zámkov – s malým a vedecky podloženým rozsahom tolerancie na meranie – do všetkých nových typov vozidiel na prepravu tovaru;

#### ***Lepšia odborná príprava a pracovné podmienky s cieľom pritiahnúť nových odborníkov***

51. konštatuje, že pracovné a životné podmienky pracovníkov v logistickom reťazci sa v posledných rokoch podstatne zhoršili, čím sa toto odvetvie stalo menej atraktívnym pre nové generácie, najmä pre mobilných pracovníkov;
52. so znepokojením konštatuje, že odvetvie logistiky sa vyrovnáva s nedostatkom pracovnej sily, technologický rozvoj prinesie v nasledujúcich rokoch ďalšie výzvy a pomalá adaptácia pracovnej sily na nové technológie vrátane digitálnych technológií by mohla oslabiť výkonnosť tohto odvetvia; vyzýva Komisiu, aby identifikovala potreby v oblasti odbornej prípravy a učenia sa na úrovni EÚ, zistila, aké pracovné podmienky, náklady a prekážky odrádzajú pracovnú silu od vstupu do odvetvia dopravy, a urýchlene navrhla opatrenia na zatraktívnenie tohto odvetvia v očiach mladých ľudí a budúcich generácií; vníma túto situáciu ako príležitosť na zvýšenie podielu žien – aj prostredníctvom opatrení pozitívnej diskriminácie – a nových účastníkov vrátane štátnych príslušníkov tretích krajín na trhu práce v oblasti dopravy; okrem toho sa domnieva, že strategické investície do odbornej prípravy a lepších pracovných podmienok by mali zahŕňať iniciatívy zamerané na rozvoj poznatkov v rámci verejného sektora, aby sa problematika nákladnej dopravy lepšie začlenila do sociálneho plánovania, a zriaďovanie predvážacích a testovacích areálov, kde možno výskum a inovácie týkajúce sa nákladnej dopravy a logistiky uplatňovať a testovať v reálnych podmienkach;
53. vyzýva Komisiu, aby posúdila možnosť finančných investícií do duálneho a odborného vzdelávania v odvetví dopravy;
54. naliehavo žiada Komisiu a členské štáty, aby poskytli dostatočné a bezpečné parkovacie priestory v koridoroch TEN-T s cieľom zabrániť zhoršovaniu problémov týkajúcich sa bezpečnosti, pokiaľ ide o mobilných pracovníkov v doprave;
55. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zohľadnili nedávne odporúčania Európskeho parlamentu týkajúce sa sociálno-ekonomických aspektov v odvetví dopravy a boja proti

nekalým praktikám na trhu práce; konštatuje, že právne predpisy o sociálnych a pracovných podmienkach musia rešpektovať všetky základné slobody EÚ a nesmú obmedzovať spravodlivú hospodársku súťaž ani vytvárať ďalšie administratívne zaťaženie;

***Nutnosť lepších štatistických údajov o logistike***

56. zdôrazňuje potrebu lepších štatistík týkajúcich sa intermodálnej dopravy a výkonnosti pre odvetvie logistiky, aby sa uľahčilo prognózovanie a skúmanie politických i investičných opatrení a zabezpečilo poskytovanie cenných informácií prevádzkovateľom; vyzýva Komisiu, aby spolupracovala so zainteresovanými stranami na vytvorení rámca EÚ pre štatistické údaje o multimodálnej doprave a logistike vrátane stanovenia nových ukazovateľov, ktoré budú lepšie odrážať skutočné trendy v nákladnej doprave;

o

o o

57. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.