



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2011/2096(INI)

23. 8. 2011

NÁVRH ZPRÁVY

na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“
(2011/2096(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Mathieu Grosch

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ	9

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (2011/2096(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na bílou knihu Komise „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011)0144),
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. února 2003 o bílé knize Komise s názvem „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“¹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 nazvané „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“²,
- s ohledem na své usnesení ze dne 6. července 2010 o udržitelné budoucnosti pro dopravu³,
- s ohledem na své usnesení ze dne 21. října 2010 o integrované námořní politice EU – hodnocení dosaženého pokroku a nové výzvy⁴,
- s ohledem na své usnesení ze dne 6. července 2011 o bezpečnosti letectví, se zvláštním zřetelem na otázku bezpečnostních skenerů⁵,
- s ohledem na své usnesení ze dne 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020⁶,
- s ohledem na své usnesení ze dne 5. července 2011 o páté zprávě Komise o soudržnosti a o strategii politiky soudržnosti po roce 2013⁷,
- s ohledem na sdělení Komise „Akční plán pro městskou mobilitu“ (KOM(2009)0490),
- s ohledem na strategii Evropa 2020,
- s ohledem na *acquis communautaire* v oblasti dopravy,
- s ohledem na článek 48 jednacího řádu,
- s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanoviska Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro regionální rozvoj (A7-0000/2011),

¹ Úř. věst. C 43E, 19.2.2004, s. 250–259.

² Úř. věst. C 175E, 10.7.2008, s. 556–561.

³ Přijaté texty, P7_TA(2010)0260.

⁴ Přijaté texty, P7_TA(2011)0386.

⁵ Přijaté texty, P7_TA(2011)0329.

⁶ Přijaté texty, P7_TA(2011)0000 – zpráva A7-0264/2011 – pořad jednání 1. zářijového dílčího zasedání

⁷ Přijaté texty, P7_TA(2011)0316.

- A. vzhledem k tomu, že evropská dopravní politika přímo ovlivňuje občany EU v mnoha životních situacích a že jednotný evropský dopravní prostor je pro ně užitečný;
- B. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy má zásadní význam pro rozvoj Evropské unie, jejích regionů a měst, neboť tvoří asi 5 % hrubého domácího produktu, poskytuje asi 10 milionů pracovních míst, a je proto určující pro Evropu jako průmyslovou a hospodářskou lokalitu;
- C. vzhledem k tomu, že doprava může podstatně přispět ke strategii Evropa 2020, zejména pokud jde o zaměstnanost, výzkum, energii, inovaci a životní prostředí, přičemž je třeba v rámci této strategie důsledně posílit bezpečnost a ochranu životního prostředí;
- D. vzhledem k tomu, že určité cíle poslední bílé knihy nebyly splněny, a že by tudíž zde stanovené cíle měly být pravidelně přezkoumávány a vyhodnocovány;
- E. vzhledem k tomu, že by si dopravci neměli navzájem konkurovat, ale že by se v rámci efektivní kombinace různých druhů dopravy, která je hlavní zásadou efektivního rozdělení dopravců podle typu dopravy, měli doplňovat;
- F. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy vykazuje mnoho dopadů spojených s existencí hranic, které jsou z části snadno odstranitelné, a proto musí být celkově omezeny;
- G. vzhledem k tomu, že otevření dopravních trhů musí být doprovázeno kvalitou služeb, vzdělávání a zaměstnání;
- H. vzhledem k tomu, že EU musí stanovit koherentní normy pro všechny dopravce, zejména pokud jde o bezpečnost, technologie, ochranu životního prostředí a pracovní podmínky, aby je mohla požadovat také na celosvětové úrovni;
1. vítá bílou knihu 2011, konstatuje však, že důležité cíle bílé knihy z roku 2001 byly dosaženy jen částečně, nebo nebyly dosaženy vůbec, a navrhuje,
- aby Komise do roku 2013 na základě zprávy o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 předložila konkrétní návrhy s cílem snížit počet usmrcených a těžce zraněných účastníků silničního provozu o 50 % ve srovnání s rokem 2010;
 - aby byl do roku 2014 předložen návrh, který stanoví internalizaci vnějších nákladů všech druhů dopravy, bez dvojího finančního zatížení a narušení trhu, s cílem posílit investice do mobility, bezpečnosti a výzkumu;
2. podporuje cíle do roku 2050 uvedené v bílé knize, je však toho názoru, že období do roku 2020 by mělo být přesněji definováno, co se týče financování – s ohledem na hospodářskou situaci jednotlivých členských států – a obecných výzev pro dopravu v oblasti energetiky a životního prostředí, a vyzývá proto Komisi, aby vypracovala právní předpisy, které by vedly k dosažení následujících cílů do roku 2020, přičemž jako referenční by sloužily hodnoty z roku 2010:
- snížení emisí CO₂ v silničním provozu o 20 %,

- snížení hluku a spotřeby energie kolejových vozidel o 20 %,
 - snížení emisí CO₂ v letecké dopravě v celém evropském leteckém prostoru o 30 %,
 - jednotné snížení emisí CO₂ a škodlivých látek v lodní dopravě o 30 %, a žádá, aby tyto cíle byly pokládány za prioritní, a byly tudíž ročně přezkoumávány;
3. zdůrazňuje, že by se mělo usilovat o dokončení evropského vnitřního dopravního trhu, nikoli však bez souvislosti s hospodářskými a sociálními aspekty a aspekty zaměstnanosti, a vyzývá Komisi, aby dbala na to, aby její návrhy týkající se otevření trhů mj. v oblasti letecké, kolejové a silniční dopravy nevedly k sociálnímu dumpingu ani k soukromým monopolům;
 4. zdůrazňuje, že efektivní kombinace různých druhů dopravy v osobní a nákladní dopravě, která se poměřuje hospodárností, ochranou životního prostředí, sociálními a pracovními podmínkami a bezpečnostními aspekty a která se v jednotlivých zemích a regionech řídí stávající a vznikající infrastrukturou, musí být chápána jako základní myšlenka budoucí dopravní politiky a že rozdělení dle typu dopravy v zemích a regionech má být stanoveno spíše podle těchto cílů, než aby se trvalo na navrhovaném limitu 300 km pro nákladní silniční dopravu;
 5. zdůrazňuje, že v rámci konceptu TEN-T se musí stanovit omezený počet projektů se zvýšeným financováním, přičemž
 - se členské státy zavazují odstranit 25 známých nedostatků v evropském dopravním prostoru do roku 2020, upřednostňovat přeshraniční projekty a předložit do roku 2015 schválený koncept financování,
 - se Komise zavazuje navrhnout členským státům, aby v koordinaci s regionální politikou počítaly s přímým financováním těchto projektů ve výši nejméně 30 % celkové investice,
 - se Komise zavazuje podporovat alternativní modely a nástroje financování, jako jsou např. projektové dluhopisy, a stanovit u návrhů internalizace vnějších nákladů větší využití příjmů, které tak vzniknou, na financování projektů v rámci TEN-T,
 - stanovení priorit by mělo být nahlíženo v úzké souvislosti s podmínkami využívání regionálních strukturálních fondů a členské státy by se měly zavázat k tomu, že zajistí financování těchto projektů i mimo rámec víceletých programů EU;
 - priorita těchto projektů po roce 2015 by měla být zachována pouze tehdy, pokud členské státy přijmou závazná rozhodnutí, která zaručí uskutečnění těchto projektů;
 6. zdůrazňuje, že pro všechny druhy osobní a nákladní přepravy by na úrovni EU měly platit stejné bezpečnostní normy, a požaduje návrh financování bezpečnostních požadavků, který by zejména v přípravném stadiu u námořní a letecké dopravy stavěl na mezinárodní koordinaci, přičemž stávající předpisy by měly být do roku 2015 přezkoumány, popř. by měly být zavedeny nové;
 7. podtrhuje význam alternativních resp. obnovitelných energií pro dopravu a zdůrazňuje, že pomocí účinné kombinace zdrojů energie a již existujících možností úspory energie

podpořených odpovídající infrastrukturou může být dosaženo stanovených cílů;

8. požaduje do roku 2015 návrh pro oblast městské mobility, na jehož základě a při zachování zásady subsidiarity by podpora projektů závisela na předložení plánů městské mobility, jejichž cílem je vytvořit účinný logistický řetězec osobní a nákladní dopravy, které přispívají ke snížení objemu dopravy a zátěže pro životní prostředí (znečištění vzduchu a hluk), které se drží norem evropské dopravní politiky a které jsou koherentní, pokud jde o okolní města a regiony;
9. zdůrazňuje, že chování uživatelů dopravy je rozhodující, a požaduje vytvoření pobídek k udržitelné volbě dopravních prostředků, přičemž by do roku 2013 měly být předloženy návrhy na vybudování infrastruktury pro chodce a cyklisty ve městech, na zdvojnásobení počtu uživatelů veřejných dopravních prostředků, které jsou většinou poháněny alternativními energiemi, a na zavedení elektronických jízdenek pro cesty s využitím různých druhů dopravy, přičemž stanovování cen by mělo být zohledněno jakožto pobídka;
10. je přesvědčen, že by základní pravidla týkající se práv cestujících ve všech druzích dopravy měla být písemně stanovena v chartě práv cestujících, a očekává tudíž do konce roku 2013 odpovídající návrh, který by zohledňoval osobitost jednotlivých dopravců a získané zkušenosti;
11. požaduje program výzkumu a vývoje, který by byl zvláště zaměřený na mobilitu a finančně podporovaný s cílem
 - zachovávat v případě jednotlivých druhů dopravy postavení EU, pokud jde o výrobu a výzkum,
 - vytvořit pro všechny druhy dopravy inteligentní, interoperabilní a propojené systémy řízení dopravy, tím podporovat SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT a ITS a určit pro to odpovídající prostředky;
12. je toho názoru, že by se u všech druhů dopravy mělo prosazovat odstranění byrokratických překážek, a požaduje tedy lepší harmonizaci přepravních dokladů mj. v nákladní silniční dopravě a do roku 2013 návrh na sjednocení dokumentů týkajících se nákladu;
13. zdůrazňuje nutnost zlepšení a normalizace kontrolních přístrojů, jako jsou např. radary na měření rychlosti a palubní jednotky, i komunikačních systémů resp. nosičů, a požaduje do roku 2013 návrh týkající se vzájemného uznávání a interoperability těchto přístrojů;
14. podtrhuje skutečnost, že přímé vylepšení a normalizace nakládacích jednotek a rozměrů transportních vozidel povede k optimalizaci multimodální dopravy;
15. požaduje, aby, pokud jde o silniční dopravu,
 - byl do roku 2014 proveden přezkum právních předpisů upravujících dobu řízení a odpočinku v osobní a nákladní přepravě i přezkum jejich provádění;

- byl počet odstavných ploch pro nákladní automobily podél transevropské silniční sítě (TERN) navýšen v každém členském státu o 40 % vzhledem k hodnotě z roku 2010;
- Komise podporovala iniciativy členských států, které pomocí daňových úlev podporují vytvoření bezpečnějšího vozového parku, který je šetrnější k životnímu prostředí;
- bylo zlepšeno vzdělávání a odborná příprava a přístup k zaměstnání pro osoby zaměstnané v dopravě, čímž by se dosáhlo přizpůsobení pracovních podmínek a platů;

16. požaduje, pokud jde o lodní dopravu:

- návrh týkající se tzv. modrého pásma,
- aby byl nadále podporován program NAIADES a aby, až v roce 2013 skončí, byla vzata v úvahu bilance dosažených úspěchů a případně jeho zachování,
- návrh dvacetiprocentního zvýšení počtu multimodálních navázání (platform) na vnitrozemskou lodní dopravu, vnitrozemské přístavy a železniční dopravu do roku 2020 vzhledem k hodnotám z roku 2010 a odpovídající finanční podporu,
- aby bylo alespoň 10 % z fondů TEN-T věnováno na projekty v oblasti vnitrozemské lodní dopravy,
- aby bylo do roku 2012 z důvodu mezinárodního charakteru námořní dopravy dosaženo toho, že odborná příprava v oblasti lodní dopravy bude přizpůsobena mezinárodní normě, a aby byl do konce roku 2013 předložen návrh týkající se vzájemného uznávání rámcových podmínek odborné přípravy přístavních dělníků,
- aby Komise do roku 2014 předložila návrh předpisů týkajících se přístavních služeb;

17. požaduje, pokud jde o leteckou dopravu:

- do roku 2015 návrh na vytvoření jednotného evropského nebe prostřednictvím dalšího omezování funkčních bloků vzdušného prostoru, přičemž se zároveň členské státy vyzývají, aby urychlily provádění jednotného evropského nebe,
- aby se u dalších návrhů na otevření trhu nadále dbalo především na kvalitu služeb a koordinaci s mezinárodními cíli,
- aby členské státy do roku 2012 začaly provádět evropský obchod s emisními povolenkami také v rámci mezinárodních dohod;

18. požaduje, pokud jde o železniční dopravu,

- aby Komise, co se týče otevření trhů, zohlednila závazky členských států týkající se místní veřejné dopravy a stávající nabídky služeb s cílem dosáhnout zlepšení současné nabídky služeb;
- aby byla do roku 2015 harmonizována pravidla pro registraci vozů, takže certifikace železničního vozového parku nebude smět trvat déle než 2 měsíce, a aby proto byly do

roku 2012 odpovídajícím způsobem upraveny pravomoci a prostředky Evropské agentury pro železnice;

- aby byly v zájmu účinnějšího utváření železnice vnitrostátní regulační orgány nezávislé a silnější a aby Komise do roku 2014 předložila návrh na vytvoření evropského regulačního orgánu;

19. požaduje, aby Komise každoročně zhodnotila cíle bílé knihy, vykonanou práci a výsledky a podala o nich Parlamentu zprávu;

20. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Doprava má pro občany EU značný význam z toho důvodu, že určuje mobilitu. Občané EU využívají evropského dopravního prostoru, neboť jim ve všech situacích pomáhá přemísťovat se, a tím i těžit z evropské svobody pohybu, pracovní i soukromě. Na dopravní zboží a služby se v průměru vynakládá 13,2 % výdajů domácností. Kromě toho nabízí osobní a nákladní doprava pracovní místa pro mnoho občanů EU, a tím přispívá k dokončení evropského vnitřního trhu, neboť tvoří kolem 5 % prosperity EU, měřeno podle hrubého domácího produktu, a zaměstnává přes 10 milionů občanů EU.

Pro města a regiony je doprava důležitým faktorem, protože je nejen vzájemně propojuje, ale přispívá také k rozvoji EU jako lokality výzkumu a inovací, a je tudíž podstatným prvkem ve vývoji EU a jejích regionů, který má přímý vliv na sociální soudržnost regionů. Vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru jakožto cíl budoucí evropské dopravní politiky je tedy v přímé souvislosti s regionální politikou, politikou životního prostředí, hospodářskou politikou, sociální politikou a politikou zaměstnanosti. Na základě této provázanosti může odvětví dopravy významně přispět ke strategii Evropa 2020.

Zpravodaj je překvapen, že členské státy podceňují evropskou přidanou hodnotu dopravní politiky a brzdí ji nesprávným nebo opožděným prováděním směrnic. Navíc se pozastavuje nad tím, že v době hospodářské a finanční krize se nevyužilo více iniciativ k investicím do urychlení výstavby TEN-T, protože se jedná o udržitelnou infrastrukturu, která podporuje zaměstnanost a oživuje hospodářství.

1. Koherentní a konkrétní cíle do roku 2020

Cílem této bílé knihy 2011 by mělo být stanovení koherentních a účinných cílů, přičemž je třeba se poučit z chyb minulosti. Ta ukázala, že odvětví dopravy sice částečně vytvořilo lepší pracovní podmínky a urychlilo otevření trhu například v oblasti silniční dopravy, mnoho cílů bílé knihy z roku 2001 však zůstalo nesplněno. Je přitom vedlejší, zda to bylo způsobeno nedostatkem odhodlání členských států klást si ambicióznější cíle, prováděním, kontrolou nebo jinými důvody. Důležité je se této situaci v budoucnu vyhnout. Tomu lze nejspíše napomoci nikoliv libovolným stanovením nových cílů, ale přezkumem těch stávajících, které pak buď budou nadále zachovány, nebo od kterých se upustí nebo které případně budou nově definovány. Dva cíle, které by měly být zachovány, jsou mimo jiné snížení počtu usmrcených a těžce zraněných účastníků silniční dopravy o 50 % a internalizace vnějších nákladů všech druhů dopravy. Kromě toho musí být tyto cíle nyní přezkoumávány pravidelně, a ne až v rámci přezkumu v polovině období.

Dále je důležité stanovit, dokdy musí být těchto cílů dosaženo, a sledovat tak pokrok. Cíle stanovené v nové bílé knize se většinou vztahují na období do roku 2050, resp. 2030. Zpravodaj sice podporuje tyto dlouhodobé cíle, zdůrazňuje však, že se nedá předvídat, jakým tempem se do té doby budou vyvíjet inovace a technika a hospodářská situace jednotlivých zemí a jakým novým výzvám bude evropská dopravní politika muset do roku 2050 čelit. Z těchto důvodů navrhuje konkrétní cíle do roku 2020, které jsou koherentní s jinými oblastmi politik a které se vztahují na všechny dopravce, a žádá, aby tyto cíle byly ročně přezkoumávány.

2. Společné normy EU pro jednotný evropský dopravní prostor

Pro dokončení vnitřního dopravního trhu je nutné stanovit určité základní předpoklady. Tímto způsobem je možné řešit stávající výzvy a usilovat o harmonizaci předpisů týkajících se dopravy. Omezí se tak navíc přeshraniční dopady, které jsou z části snadno odstranitelné.

a) Bezpečnost

Bezpečnost je jedním z nejdůležitějších pilířů evropské dopravní politiky a dodržování bezpečnostních cílů je důležitým předpokladem pro vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru.

V silničním provozu je třeba zdůraznit „vizi nula“ jako dlouhodobý cíl a dále sledování cíle snížení počtu usmrčených a těžce zraněných účastníků silničního provozu o 50 % do roku 2020. Komise by měla navázat na opatření stanovená ve zprávě o evropské silniční bezpečnosti 2011 – 2020 a zapracovat je do svých návrhů.

Nejen v silničním provozu, ale i ve všech ostatních druzích dopravy by však měly platit bezpečnostní normy stejné v celé Evropě, které by především v letecké a námořní dopravě z důvodu jejich mezinárodního charakteru měly být přizpůsobeny celosvětovým normám. Navíc by měly být vytvořeny jasné cíle ohledně financování bezpečnostních opatření.

Spolehlivé řetězce pro přepravu osob a zboží jsou nepostradatelné. Přitom je třeba usilovat o „jednorázovou bezpečnostní kontrolu“ cestujících a zboží v mezinárodní přepravě. Zde zpravodaj zdůrazňuje, že je velmi důležité, aby informace byly pravdivé. Především u technických údajů bezpečnostních opatření musí Komise úzce spolupracovat s Parlamentem a zajistit správnost informací a proveditelnost opatření, která má být dohodnuta se členskými státy, aby tak byly zavedeny realistické normy, které je možné splnit včas.

b) Energie a životní prostředí

Stávající výzvy evropské dopravní politiky se vztahují mimo jiné na problémy v oblasti životního prostředí a energetiky. Zde by měly být stanoveny evropské normy, které urychlí vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru.

Snižování emisí uhlíku v dopravě je stále důležitým politickým cílem. K tomu musí být stanoveny jasné cíle a vytvořeny odpovídající pobídky pro všechny dopravce, aby se udržitelnost zvyšovala u všech druhů dopravy. Posuzování udržitelnosti dopravních prostředků by se mělo zakládat na objektivních kritériích, která zahrnují nejen využití, ale také kompletní proces od vzniku, přes vybudování potřebné infrastruktury, až po likvidaci odpadu.

K udržitelnosti dopravních prostředků snížením emisí výfukových plynů a omezením problémů v oblasti dopravy lze výrazně přispět internalizací vnějších nákladů – avšak pouze tehdy, vztahuje-li se internalizace vnějších nákladů na všechny druhy dopravy a příjmy jsou investovány zpět do udržitelnosti mobility a dopravy, popřípadě infrastruktury. Ustanovení k eurozámce, podle něhož musí být 15 % příjmů účelově vázáno, a ustanovení k evropskému systému pro obchod s emisními povolenkami v leteckém provozu byly kroky správným směrem. Nejsou však dostatečně ambiciózní, zejména proto, že směrnice o nákladech na užívání pozemních komunikací ještě není závazná.

Z důvodu závislosti provozu na ropě by měly alternativní a obnovitelné energie získat na významu. Přitom je však prozatím třeba trvat na požadavku technologické neutrality Evropského parlamentu, kromě toho je třeba konstatovat, že každá forma alternativní energie má své zvláštnosti, a tím i určité přednosti i nevýhody. Zda se využívají nebo se mohou využívat elektromobily nebo vozidla na vodíkový pohon, biopaliva nebo syntetická paliva, LPG či bioplyn, konečně nezávisí pouze na druzích dopravy a členských státech. Podle názoru zpravodaje může proto vést k realistickým a udržitelným řešením efektivní kombinace zdrojů energie. Větší pozornost by však všichni dopravci měli věnovat již známým řešením pro úspory energie, jako je mimo jiné správný způsob řízení, podpořený odpovídajícím vzděláváním a odbornou přípravou, rychlé vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru, vytvoření možností přiletů a odletů nebo plánů mobility, které poskytují možnost zohlednit ve větší míře mimo jiné i autobusy a tramvaje. Úspory energie mohou již dnes přinést zásadní výsledky.

Při úvahách o alternativních energiích by se však nemělo zapomínat na odpovídající infrastrukturu. Proto je obzvláště důležité vytvořit pro vybudování vyhovující infrastruktury pobídky. Ani ta nejudržitelnější řešení nelze realizovat, pokud jsou pro běžného spotřebitele cenově nedostupná a pokud navíc chybí potřebná infrastruktura. Zde je nejdůležitější soulad mezi cíli v různých oblastech politik. Aby bylo možné sladění dosáhnout, měly by se normy v oblasti energie a ochrany životního prostředí řídit ukazateli evropské dopravní politiky a opačně.

c) Pracovní a sociální podmínky

Důležitým předpokladem pro zajištění dobře fungujícího společného evropského dopravního trhu je kromě toho sladění pracovních a sociálních podmínek pro zaměstnance v oblasti dopravy.

Sladění vzdělávání a odborné přípravy, přístupu k zaměstnání a pracovních podmínek u všech dopravců povede v dlouhodobém horizontu k vyrovnání mezd, a zabráni tak sociálnímu dumpingu a narušení hospodářské soutěže. Také vzájemné uznávání vzdělání a odborné přípravy přitom hraje rozhodující úlohu. V případě námořní dopravy by se měla věnovat pozornost sladění na mezinárodní úrovni.

Ať už se jedná o liberalizaci přístavních služeb, poskytování služeb pozemního odbavování nebo o jakékoliv jiné otevření trhu, měly by tyto návrhy Komise zároveň urychlovat harmonizaci pracovních a sociálních předpisů a klást důraz na kvalitu služeb.

Co se týče silniční přepravy, měly by se znovu přezkoumat právní předpisy o době řízení a odpočinku, přičemž by měla být umožněna přísná kontrola, která by však odpovídala konkrétním okolnostem. Je nutné zvýšit počet odstavných ploch a jejich bezpečnost v celé Evropě, aby řidiči vůbec mohli intervaly odpočinku dodržovat. Provádění směrnice v členských státech, počet kontrol a postihy je nutné ve větší míře sladit.

U všech druhů dopravy musí být kvalita vzdělávání považována za základ, jenž zaručí bezpečnost pro zaměstnance, stejně jako pro účastníky dopravního provozu.

d) Administrativní zjednodušení

Především na hranicích členských států se dopravci setkávají s výzvami, které jsou však z části velmi snadno odstranitelné. Tyto takzvané „dopady spojené s existencí hranic“ postihují zejména příhraniční regiony. Často existují dvoustranné mezistátní dohody, které mají řešit určité problémy, ale i zde je nutné zavést evropské právní předpisy. V Evropě například existuje pro schvalování kolejových vozidel 6000 různých předpisů a udělení těchto povolení může trvat několik let. Omezení těchto předpisů vytvořených částečně z protekcionistických důvodů brání evropským železničním podnikům, aby své služby nabízely v jiném státě. Tato situace je neúnosná. Zpravodaj proto navrhuje sladění předpisů pro schvalování kolejových vozidel a zkrácení doby schvalovacího řízení na 2 měsíce. Aby bylo možné účinně bojovat proti dopadům existence hranic, musí být Evropské agentuře pro železnice uděleny odpovídající pravomoci.

Také kontrolní přístroje by měly být na evropské úrovni sjednoceny. Není přípustné, aby příslušník policie nemohl používat kontrolní přístroje sousedního státu, protože nejsou kalibrovány v jeho státě. Proto je i zde nezbytná analýza stávající situace a návrh Komise týkající se sjednocujících opatření.

Harmonizace přepravních dokladů ve všech druzích dopravy by provoz také zefektivnila. Především elektronické přepravní doklady „e-freight“ by značně snížily administrativní překážky a urychlily dopravu.

e) Globální faktor

Tyto normy ohledně bezpečnosti, ochrany životního prostředí, energie a technologie by EU jako průkopník měla prosazovat na globální úrovni. To však bude možné pouze tehdy, dojde-li v otázkách harmonizace a stanovení norem mezi 27 členskými státy nejprve ke shodě a následně k úspěšné realizaci. Pouze bude-li Evropa mluvit jednohlasně, může své cíle obhájit. A že je to v současnosti ještě problematické, ozřejmí následující příklady. Na příkladu evropské telekomunikační normy (ETS), která má být zavedena v roce 2012, se ukazuje, jak velký je odpor na mezinárodní úrovni. Zdrženlivý postoj členských států rovněž dokazuje jen pozvolna postupující zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS). A dobrým příkladem výzvy, jakým musí EU na mezinárodní úrovni čelit, je konečně dohoda s USA o letecké dopravě, při které se podařilo sladit právní předpisy, vzájemné schvalování a technickou podporu pouze nedostatečně.

3. Efektivní kombinace různých druhů dopravy – hlavní myšlenka budoucí evropské dopravní politiky

Evropský dopravní prostor se bude muset potýkat se závažnými problémy omezené kapacity v nákladní i osobní dopravě. Nárůst objemu nákladní dopravy ve srovnání s rokem 2005 se do roku 2030 odhaduje na 40 %, v osobní dopravě na 34 %. Naléhavost evropských řešení je zřetelná. Ta lze najít v pojetí účinného využívání různých druhů dopravy. Podle názoru zpravodaje by si na základě problémů s omezenou kapacitou dopravci neměli mezi sebou konkurovat, nýbrž se vzájemně v rámci efektivní kombinace různých druhů dopravy doplňovat. Stejnou měrou je přitom zohledněno hledisko hospodářské, hledisko ochrany životního prostředí, sociální a bezpečnostní hlediska a efektivita se hodnotí s přihlédnutím k rozdílným výchozím situacím v různých druzích dopravy, zeměpisným podmínkám a vývoji přepravy a mobility v jednotlivých regionech. To by se mělo stát hlavní myšlenkou budoucí dopravní politiky, namísto Komisí navrženého limitu 300 km pro celý evropský dopravní

prostor. Komise stanoví, že do roku 2030 by mělo být 30 % silniční nákladní dopravy nad 300 km převedeno na jiné druhy dopravy jako železniční či lodní dopravu. Tento údaj není sice závazný, ale určitý kilometrový limit by mohl sloužit jako orientační vodítko, pokud členské státy a regiony toto omezení určí podle svých možností v současnosti a budoucnu.

Kromě toho se účinné využívání různých druhů dopravy takélepší, budou-li přizpůsobeny nákladové jednotky a mezi jedním a druhým druhem dopravy nebude docházet ke ztrátě objemu. To vyžaduje harmonizaci nákladových jednotek a odpovídající přizpůsobení rozměrů vozidel.

4. TEN-T a financování

TEN-T mají pro evropskou dopravní politiku zásadní význam, proto by se měla zvýšit jejich efektivita a proveditelnost. To je možné omezením počtu projektů a vyšším financováním. Přehledná hlavní síť se zajištěným financováním, kterou je třeba posuzovat podle kritérií udržitelného rozvoje na evropské, ale i regionální úrovni, urychlí především vybudování úseků, které postupují pomalu (zejména v příhraničních regionech). Zpravodaj požaduje, aby priorita stanovených projektů zůstala zachována pouze v případě, že členské státy učiní závazná rozhodnutí, která dokončení projektů zásadně urychlí. Pouze tak lze dosáhnout toho, že se co nejrychleji podaří kompletně vybudovat hlavní síť a nebude se trvat na projektech, které mají pouze malé šance na dokončení.

Projekty často nepostupují dopředu z důvodu nedostatečného financování. Zpravodaj proto žádá, aby členské státy do roku 2015 předložily odpovídající návrh financování, který má odstranit 25 známých nedostatků.

Navíc by na stanovení priorit mělo být nahlíženo v úzké souvislosti s podmínkami využívání regionálních strukturálních fondů a členské státy měly být povinny zajistit financování těchto projektů i po skončení víceletých programů EU.

Dále se zpravodaj domnívá, že by Komise měla na jedné straně plánovat přímé financování těchto projektů, které by činily minimálně 30 % celkových investic, a na straně druhé podporovat alternativní modely a nástroje financování, resp. projektové dluhopisy. Toho lze dosáhnout úzkou spoluprací s evropskými finančními institucemi. Dobrým příkladem je zde fond Marguerite. Alternativním finančním nástrojem by se mohla stát internalizace vnějších nákladů, pokud by se takto dosažené příjmy ve větší míře použily na financování projektů TEN-T, což by zároveň vytvořilo pobídky pro partnerství mezi veřejnoprávním a soukromým sektorem. Jistý peněžní tok by vedl k vyšší spolehlivosti plánování a tím i podstatnému zvýšení atraktivity investic do TEN-T projektů pro soukromé podniky.

5. Městská mobilita

Ve městech je nutné provést naléhavá opatření, neboť ve velkých aglomeracích neroste pouze počet obyvatel, nýbrž i s ním spojený silniční provoz, hluk a znečištění ovzduší.

Pro řešení těchto problémů by města měla vytvořit udržitelné plány mobility, přičemž by finanční podpora těchto projektů měla záviset na jejich předloze. V souladu s principem subsidiarity rozhodují samozřejmě sama města o tom, které projekty uskuteční a jakým

způsobem. Měla by se však řídit normami evropské dopravní politiky, to znamená měla by plánovat účinné multimodální logistické řetězce přepravy osob a zboží, které nejen snižují provoz ve městě, ale také zátěž pro životní prostředí. Tyto plány mobility musí proto mimo jiné zahrnovat ve větší míře vytváření budoucí infrastruktury pro chodce a cyklisty a vést ke zdvojnásobení počtu uživatelů veřejných dopravních prostředků. Obzvláště autobusová a tramvajová doprava může v městském, příměstském a regionálním provozu přispět zásadním způsobem k účinnému využívání různých druhů dopravy, pokud je infrastruktura přiměřeně přizpůsobena nebo je k dispozici.

Dále by se měla věnovat pozornost vzájemnému přizpůsobení plánů mobility jednotlivých měst a regionů tak, aby byly sladěny především v sousedních městech a regionech, i když se nacházejí v jiném členském státě.

Ve městech a jejich okolí je nutností bezpečný, atraktivní a spolehlivý dopravní systém, ve kterém jsou služby dopravců sladěny a umožňují multimodální přepravu. V neposlední řadě přitom navíc hrají podstatnou roli i ceny jízdenek, poskytování elektronických jízdenek, které lze objednat online, a práva cestujících, protože tyto faktory ovlivňují výběr dopravce.

6. Výzkum a inovace

Výzkum a inovace v odvětví dopravy jsou obzvláště důležité, protože takto vyvinuté dopravní systémy nejen snižují zátěž pro životní prostředí a zvyšují bezpečnost, ale mohou zároveň zajistit plynulý dopravní provoz. Navíc podporují rozvoj EU jako místa výroby a výzkumu.

Proto zpravodaj požaduje vytvoření programu výzkumu a vývoje zvláště zaměřeného na mobilitu a jeho finanční podporu, aby tak mohly být pro všechny druhy dopravy vytvořeny inteligentní, interoperabilní a propojené systémy řízení dopravy, jako mimo jiné SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet a IVS.