



EVROPSKI PARLAMENT

2009–2014

Odbor za promet in turizem

2011/2096(INI)

23. 8. 2011

OSNUTEK POROČILA

o načrtu za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu
(2011/2096(INI))

Odbor za promet in turizem

Poročevalec: Mathieu Grosch

PR_INI

VSEBINA

	Stran
PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA.....	3
OBRAZLOŽITEV.....	9

PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o načrtu za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (2011/2096(INI))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju bele knjige Komisije „Načrt za enotni prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ (KOM(2011)0144),
- ob upoštevanju resolucije z dne 12. februarja 2003 o beli knjigi Komisije „Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev“¹,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 12. julija 2007 o sporočilu „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino“²,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. julija 2010 o trajnostno naravnani prihodnosti prometa³,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 21. oktobra 2010 o celostni pomorski politiki (CPP) – ocena dosedanjega napredka in novi izzivi⁴,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 6. julija 2011 o varnosti letalstva s posebnim poudarkom na varnostnih skenerjih⁵,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne ... 2011 o varnosti v cestnem prometu v Evropi v obdobju 2011–2020⁶,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 5. julija 2011 o petem kohezijskem poročilu Komisije in strategiji za kohezijsko politiko po letu 2013⁷,
- ob upoštevanju sporočila Komisije „Akcijski načrt o mobilnosti v mestih“ (KOM(2009)0490),
- ob upoštevanju strategije Evropa 2020,
- ob upoštevanju pravnega reda Evropske unije na področju transporta,
- ob upoštevanju člena 48 svojega poslovnika,
- ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenj Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane, Odbora za industrijo, raziskave in energetiko ter Odbora za

¹ UL C 43E, 19.2.2004, str. 250.

² UL C 175E, 10.7.2008, str. 556.

³ Sprejeta besedila, P7_TA(2010)0260.

⁴ Sprejeta besedila, P7_TA(2011)0386.

⁵ Sprejeta besedila, P7_TA(2011)0329.

⁶ Sprejeta besedila, P7_TA(2011)0000 – Poročilo A7-0264/2011 – Dnevni red prvega septembrskega zasedanja.

⁷ Sprejeta besedila, P7_TA(2011)0316.

regionalni razvoj (A7-0000/2011),

- A. ker evropska prometna politika neposredno vpliva na številne življenjske situacije državljanov EU in jim enotni evropski prometni prostor prinaša prednosti,
 - B. ker je prometni sektor zelo pomemben za razvoj Evropske unije, njenih regij in mest, saj ustvari približno 5 % BDP in zagotavlja približno 10 milijonov delovnih mest ter je tako odločilen za položaj Evrope kot industrijskega in gospodarskega središča,
 - C. ker lahko promet bistveno prispeva k uresničevanju strategije Evropa 2020, zlasti na področju zaposlovanja, raziskav, energije, inovacij in okolja, pri čemer bi morali v okviru te strategije dosledneje okrepiti varnost in varstvo okolja,
 - D. ker nekateri cilji iz prejšnje bele knjige niso bili doseženi in bi zato morali redno preverjati in ocenjevati uresničevanje zdaj zastavljenih ciljev,
 - E. ker si različni načini prevoza ne bi smeli konkurirati, temveč bi se morali dopolnjevati v okviru učinkovite somodalnosti kot vodilnega načela za učinkovito modalno porazdelitev med njimi,
 - F. ker ima prometni sektor veliko „mejnih učinkov“, ki jih je deloma preprosto rešiti in bi jih zato morali popolnoma odpraviti,
 - G. ker je treba z odprtjem trga prevoznih storitev poskrbeti tudi za kakovost storitev, izobraževanje in usposabljanje ter zaposlovanje,
 - H. ker je treba določiti usklajene standarde na ravni EU za vse načine prevoza, zlasti na področju varnosti, tehnologije, varstva okolja in delovnih pogojev, in se zanje zavzemati tudi na svetovni ravni,
1. pozdravlja belo knjigo iz leta 2011, ugotavlja pa, da so bili najpomembnejši cilji iz bele knjige iz leta 2001 samo deloma doseženi ali sploh ne, in predlaga:
 - naj Komisija do leta 2013 na podlagi poročila o varnosti v cestnem prometu v Evropi v obdobju 2011–2020 predloži konkretne predloge, da bi za polovico zmanjšali število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v cestnem prometu glede na leto 2010;
 - naj se do leta 2014 predloži predlog za internalizacijo zunanjih stroškov vseh vrst prometa brez dvojnih bremen in izkrivljanja trga, da bi okrepili vlaganja v mobilnost, varnost in raziskave;
 2. podpira cilje iz bele knjige do leta 2050, meni pa, da bi bilo treba natančneje opredeliti obdobje do leta 2020 v zvezi s financiranjem glede na gospodarske razmere v posameznih državah članicah in v zvezi s splošnimi izzivi prometa na področju energije in okolja, ter zato poziva Komisijo, naj oblikuje predpise, da bi do leta 2020 ob upoštevanju ustreznih referenčnih vrednosti iz leta 2010 dosegli naslednje cilje:
 - zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida v cestnem prometu za 20 %,
 - zmanjšanje hrupa in energijske porabe v železniškem prometu za 20 %,
 - zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida letalskega prometa v celotnem evropskem

- zračnem prostoru za 30 %,
– splošno zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida in onesnaževanja ladijskega prometa za 30 %,
in poziva, naj se ti cilji obravnavajo kot prednostne naloge in naj se zato vsako leto preverijo;
3. poudarja, da si je treba prizadevati za popolno vzpostavitev evropskega notranjega prometnega trga, pri tem pa ne bi smeli zanemariti gospodarskih in socialnih vidikov ter vidika zaposlovanja, ter poziva Komisijo, naj zagotovi, da predlogi o odprtju trga, med drugim na področju letalskega, železniškega in cestnega prometa, ne bodo povzročili socialnega dampinga ali zasebnih monopolov;
 4. poudarja, da bi morali učinkovito somodalnost potniškega in tovornega prometa, ki se ocenjuje glede na varstvo okolja, socialne in delovne pogoje ter varnostne vidike in je odvisna od razpoložljive in načrtovane infrastrukture v posameznih državah članicah ali regijah, obravnavati kot vodilno idejo prihodnje prometne politike, in da bi morali na podlagi teh izhodišč določiti modalno porazdelitev v državah in regijah, ne pa vztrajati na predlagani meji 300 km za cestni tovorni promet;
 5. poudarja, da bi morali v okviru koncepta TEN-T predvideti omejeno število projektov z večjim financiranjem, pri čemer se:
 - države članice zavežejo, da bodo do leta 2020 odpravile 25 znanih ozkih grl v evropskem prometnem prostoru, da bodo dale prednost čezmejnemu projektu in da bodo do leta 2015 predložile odobren koncept financiranja,
 - Komisija zaveže, da bo državam članicam predlagala, naj pri usklajevanju z regionalno politiko predvidijo neposredno financiranje teh projektov v višini najmanj 30 % skupne naložbe,
 - Komisija zaveže, da bo podprla alternativne finančne modele in instrumente, vključno s projektnimi obveznicami, in da bo v predlogih za internalizacijo zunanjih stroškov zagotovila, da se bodo prihodki, ki bodo pri tem nastali, v večji meri namenili za financiranje projektov TEN-T,
 - prednostne naloge opredelijo v tesni povezavi s pogoji za uporabo regionalnih strukturnih sredstev, države članice pa se zavežejo, da bodo zagotovile financiranje projektov po koncu večletnega programskega obdobja EU,
 - prednostne naloge projektov po letu 2015 ohranijo samo, če so države članice sprejele zavezujoče sklepe, ki zagotavljajo izvajanje projektov;
 6. poudarja, da bi morali na ravni EU veljati enaki varnostni standardi za vse vrste potniškega in tovornega prometa, in poziva k predlogu za financiranje varnostnih ukrepov, pri tem pa bi bilo treba zlasti za ladijski in letalski promet kot predpogoj upoštevati mednarodno usklajevanje in preveriti veljavne predpise do leta 2015 in po potrebi oblikovati nove;
 7. opozarja na pomen alternativnih oziroma obnovljivih virov energije za promet in

poudarja, da bi lahko s pomočjo različnih energijskih virov in sedanjih možnosti za varčevanje z energijo skupaj z ustrežno infrastrukturo dosegli zastavljene cilje;

8. poziva k pripravi predloga o mobilnosti v mestih do leta 2015, v katerem bo ob spoštovanju načela subsidiarnosti podpora projektov odvisna od načrtov mobilnosti v mestih, ki zagotavljajo učinkovito potniško in tovorno logistično verigo, prispevajo k zmanjšanju obsega prometa in onesnaževanja okolja (onesnaževanje zraka in hrup), upoštevajo standarde evropske prometne politike in so skladni glede na sosednja mesta in regije;
9. poudarja, da je vedenje uporabnikov prevoznih sredstev odločilno, in poziva k zagotavljanju spodbud za trajnostne načine prevoza, pri čemer bi bilo treba do leta 2013 podati predloge za gradnjo infrastrukture za pešce in kolesarje v mestih, za podvojitev števila uporabnikov javnih prevoznih sredstev, katerih pogon bo v večini na gorivo iz alternativnih virov, ter za uvedbo elektronskih vozovnic za multimodalno potovanje, pri čemer bi bilo treba upoštevati, da je mogoče cenovno politiko obravnavati kot spodbudo;
10. je prepričan, da bi bilo treba splošna pravila za pravice potnikov vseh vrst prometa zapisati v listini o pravicah potnikov, in zato pričakuje, da bo do leta 2013 pripravljen ustrezen predlog, kjer bodo upoštevane posebnosti posameznih načinov prevoza in pridobljene izkušnje;
11. poziva, da je treba raziskovalne in razvojne programe posebej usmeriti na mobilnost in jih finančno podpreti z namenom:
 - da bi EU ohranila svoj položaj na področju proizvodnje in raziskav za posamezne vrste prometa,
 - da bi ustvarili inteligentne, interoperabilne in povezane sisteme za nadzor vseh vrst prometa, spodbujali sisteme SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT in IVS ter za to zagotovili ustrezna sredstva;
12. meni, da bi bilo treba odpraviti upravna bremena za vse vrste prometa, in zato poziva k okrepljenemu usklajevanju prevoznih dokumentov, tudi v cestnem prometu, in k predlogu za standardizacijo dokumentacije o tovoru;
13. poudarja, da je treba izboljšati in standardizirati nadzorno opremo, kot so radarji za merjenje hitrosti vožnje in naprave, vgrajene v vozilo, ter komunikacijske sisteme oziroma medije, in poziva, naj se do leta 2013 pripravi predlog za vzajemno priznavanje in interoperabilnost teh naprav;
14. poudarja, da bi z neposrednim izboljšanjem in standardizacijo nakladalnih enot in dimenzij vozil optimizirali multimodalni promet;
15. v zvezi s cestnim prometom poziva:
 - k ponovni reviziji predpisov o vožnji in počitku za potniški in tovorni promet in o njihovem izvajanju, in sicer do leta 2014,

- k povečanju števila parkirišč za težka tovorna vozila na vseevropskem cestnem omrežju (TERN) v vsaki državi članici za 40 % glede na število iz leta 2010,
- Komisijo, naj podpre pobude držav članic, ki z davčnimi olajšavami spodbujajo varnejši in okolju prijaznejši vožni park,
- k spodbujanju izobraževanja in usposabljanja ter nadaljnega usposabljanja zaposlenih v prometnem sektorju in dostopa do tega poklica, da bi uskladili delovne pogoje in plače;

16. v zvezi z ladijskim prometom poziva:

- k predlogu za tako imenovani modri pas,
- k nadaljnjemu spodbujanju programa NAIADES in k oceni uspeha programa po njegovem izteku leta 2013 in naj se po potrebi razmisli o njegovi ohranitvi,
- k predlogu za povečanje števila multimodalnih povezav (platform) za plovbo po celinskih vodnih poteh, pristanišča na celinskih vodnih poteh in železniški promet za 20 % do leta 2020 glede na njihovo število leta 2010, in k ustreznim finančnim spodbudam,
- naj bo najmanj 10% sredstev TEN-T namenjenih projektom celinskih plovni poti;
- naj se zaradi mednarodne narave pomorskega prometa usposabljanje na področju ladijskega prometa do leta 2012 uskladi z mednarodnimi standardi ter naj se do leta 2013 predloži predlog o vzajemnem priznavanju okvirnih pogojev za usposabljanje pristaniških delavcev,
- Komisijo, naj do leta 2014 predloži predlog za ureditev pristaniških storitev;

17. v zvezi z letalskim prometom poziva:

- k predložitvi predloga do leta 2015 o vzpostavitvi enotnega evropskega zračnega prostora z dodatnim zmanjševanjem funkcionalnih blokov zračnega prostora, pri čemer se države članice poziva, naj spodbujajo izvajanje enotnega evropskega zračnega prostora,
- naj se pri nadaljnjih predlogih za odprtje trga prednost nameni kakovosti storitev in usklajevanju z mednarodnimi standardi,
- naj države članice do leta 2012 tudi v okviru mednarodnih sporazumov začnejo izvajati evropsko trgovanje s certifikati o emisijah;

18. v zvezi z železniškim prometom poziva:

- naj Komisija pri odprtju trgov upošteva obveznosti držav članic na področju lokalnega javnega prevoza in sedanjo ponudbo storitev, da bi jo še izboljšali;
- k uskladitvi registracije vozil do leta 2015, tako da bo pridobitev certifikatov za vožni

park trajala največ dva meseca, zato je treba do leta 2012 ustrezno prilagoditi pristojnosti in sredstva Evropske železniške agencije,

- k neodvisnosti nacionalnih regulativnih organov in njihovi krepitvi ter naj Komisija do leta 2014 predloži predlog o ustanovitvi evropskega regulativnega organa;

19. poziva Komisijo, naj letno ocenjuje prizadevanja za uresničevanje ciljev iz bele knjige in rezultate ter naj o tem Parlamentu predloži poročilo;

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

OBRAZLOŽITEV

Promet ima za državljane EU izjemen pomen zato, ker je od njega odvisna mobilnost. Državljeni EU so uporabniki evropskega prometnega prostora, saj jim omogoča, da se v vsakršnih življenjskih okoliščinah lahko premikajo ter da imajo tako v poklicnem kot zasebnem življenju koristi od svobode gibanja. Zasebna gospodinjstva namenjajo povprečno 13,2 % svojih izdatkov za opremo za prevoz in prevozne storitve. Poleg tega prevoz blaga in oseb prinaša delovna mesta za državljane EU in zagotavlja uresničevanje evropskega notranjega trga, saj če merimo z bruto domačim proizvodom, ustvarja 5 % blaginje EU in zaposluje več kot 10 milijonov državljanov EU.

Promet je pomemben dejavnik za mesta in regije, saj jih povezuje, hkrati pa prispeva k vodilnemu položaju EU na področju raziskav in inovacij, zaradi česar je pomemben dejavnik razvoja EU in njenih regij, saj ima neposreden vpliv na socialno kohezijo regij. Cilj prihodnje evropske prometne politike, tj. vzpostavitev enotnega evropskega prometnega prostora, je torej neposredno povezan z regionalno, okoljsko, gospodarsko in socialno politiko ter politiko zaposlovanja. Zaradi te povezave lahko prometni sektor močno prispeva k uresničevanju strategije Evropa 2020.

Poročevalec je osupel, kako države članice podcenjujejo evropsko dodano vrednost prometne politike ter ovirajo njeno rast z nepravilnim ali zapoznelim prenosom direktiv. Poleg tega je začuden, da v času gospodarske in finančne krize ni več naložbenih pobud za pospešitev gradnje TEN-T, saj gre za trajnosten projekt, ki bi spodbudil zaposlovanje in zagnal gospodarstvo.

1. Skladni in konkretni cilji do leta 2020

Cilj bele knjige iz leta 2011 bi moral biti določitev skladnih in učinkovitih ciljev, pri čemer je treba upoštevati napake iz preteklosti. Izkazalo se je namreč, da so se sicer izboljšali delovni pogoji v prometnem sektorju in se je pospešeno odpiral trg, na primer v cestnem prometu, vendar so številni cilji iz bele knjige iz leta 2001 ostali neuresničeni. Ali je to posledica nepripravljenosti držav članic za določitev ambicioznih ciljev, izvajanja in nadzora ali povsem drugih vzrokov, niti ni pomembno. Pomembno je, da se takšno stanje odpravi. To bi lahko dosegli tako, da bi namesto samovoljnega določanja novih ciljev najprej pregledali stare in se odločili, ali jih obdržimo ali po potrebi opredelimo na novo. Med drugim je treba obdržati dva od teh ciljev, tj. znižanje števila mrtvih in hudih poškodb v cestnem prometu za 50 % ter internalizacija zunanjih stroškov pri vseh vrstah prometa. Poleg tega je treba te cilje redno pregledovati, ne le ob vmesnih pregledih.

Pomembno je tudi določiti rok za izpolnitev teh ciljev, da bo mogoče preučiti napredek. Cilji iz nove bele knjige se vglavnem nanašajo na časovni okvir do leta 2050 oz. 2030. Poročevalec sicer podpira te dolgoročne cilje, vendar poudarja, da ni mogoče predvideti, kakšen bo v tem času razvoj inovacij in tehnologije ter gospodarskega stanja držav, pa tudi pred katere nove izzive bo do leta 2050 postavljena evropska prometna politika. Poročevalec zato predlaga konkretne cilje do leta 2020, ki so skladni z drugimi političnimi področji in se nanašajo na vse vrste prevoza, ter zahteva vsakoletni pregled ciljev.

2. Standardi EU za enotni evropski prometni prostor

Za uresničitev notranjega prometnega trga je treba določiti nekatere osnovne zahteve, s čimer bi omogočili premagovanje obstoječih izzivov in usmeritev k uskladitvi predpisov, ki se nanašajo na promet, poleg tega pa bi odpravili učinek meje, ki je večinoma lahko premostljiv.

a) Varnost

Varnost je med najpomembnejšimi temelji evropske prometne politike, spoštovanje varnostnih zahtev pa je pomemben pogoj za uresničitev enotnega evropskega prometnega prostora.

V cestnem prometu je treba spodbujati „vizijo nič“ kot dolgoročni cilj in vztrajati pri znižanju števila mrtvih in hudih poškodb v cestnem prometu za 50 % do leta 2020. Zato bi morala Komisija podpreti ukrepe, navedene v evropskem poročilu o varnosti v cestnem prometu za obdobje 2011–2020, in jih vključiti v svoje predloge.

Toda ne gre le za cestni promet, temveč bi morali tudi za druge vrste prometa veljati posamični enotni vseevropski varnostni standardi, ki bi jih bilo treba zlasti v letalskem in pomorskem prometu zaradi njunega mednarodnega značaja uskladiti z globalnimi standardi. Poleg tega bi bilo treba določiti jasne standarde financiranja varnostnih zahtev.

Varne verige za prevoz oseb in blaga so nepogrešljive. Zato je treba stremeti k načelu enkratnega varnostnega pregleda (one-stop-security), ki omogoča, da gredo potniki in blago tudi v mednarodnem prometu samo enkrat skozi varnostni pregled. Pri tem poročevalec poudarja, da so zanesljive informacije izjemnega pomena. Zlasti pri tehničnih zahtevah za varnostne ukrepe mora Komisija tesno sodelovati s Parlamentom in zagotoviti točnost informacij in uskladitev izvedljivosti ukrepov z državami članicami, da bodo zahtevani ukrepi uresničljivi in pravočasno izvedeni.

b) Energetika in okolje

Sedanji izzivi evropske prometne politike so povezani med drugim z okoljsko in energetsko problematiko. Postaviti bi bilo treba evropske standarde, ki bi spodbudili enotni evropski prometni prostor.

Dekarbonizacija prometa je slej ko prej pomemben politični cilj. Zato je treba določiti jasne standarde za vse načine prevoza in ustvariti ustrezne spodbude, da bi pri vseh vrstah prometa zagotovili usmeritev k trajnosti. Ocena trajnosti načinov prevoza bi morala temeljiti na objektivnih merilih, ki bi zajela ne le uporabo posameznega načina prevoza, temveč tudi njegov celoten „odtis“ vse od proizvodnje in potrebne infrastrukture do odstranjevanja.

Internalizacija zunanjih stroškov bi lahko pomembno prispevala k zagotavljanju trajnostnih načinov prevoza z zmanjševanjem izpustov plinov v prometu in odpravljanjem ozkih grl, vendar le če se bo internalizacija zunanjih stroškov uveljavila v vseh načinih prevoza in če bodo prihodki porabljeni za naložbe v trajnostno mobilnost, prevoz in infrastrukturo. Pravila o evrovinjeti, ki vključujejo obvezno reinvestiranje 15 % prihodkov, ter pravila o evropskem sistemu za trgovanje z emisijami v letalskem prometu so korak v pravo smer. Niso pa dovolj ambiciozna, zlasti ker direktiva o cestnih pristojbinah niti ni zavezujoča.

Zaradi odvisnosti prometa od nafte bi morali imeti alternativni in obnovljivi viri energije vse

večji pomen. Pri tem je treba najprej vztrajati pri tehnološki nevtralnosti Evropskega parlamenta ter upoštevati, da ima vsaka alternativna oblika energije svoje lastnosti in torej tudi določene prednosti in slabosti. Kaj se bo uporabljalo oz. lahko uporabljalo, naj bodo to električna vozila ali vozila na vodikov pogon, biogoriva ali sintetična goriva, utekočinjeni plin ali bioplín, je nenazadnje odvisno od vrst prometa in samih držav članic. Zato je po mnenju poročevalca mešanica energetskih virov edina pot do uresničljivih in trajnostnih rešitev. Vendar bi bilo treba pri vseh načinih prevoza posvetiti več pozornosti že znanim rešitvam za varčevanje z energijo, kot so način vožnje, podprt z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem, hitra vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prostora ter možnosti vzletanja in pristajanja ali načrti mobilnosti, ki med drugim dajejo večji poudarek avtobusom in tramvajem. Z varčevanjem z energijo je mogoče že danes veliko doseči.

Pri preučevanju alternativnih virov energije tudi ne smemo pozabiti na gradnjo ustrezne infrastrukture. Zato je zlasti pomembno ustvariti spodbude za postavitve ustrezne infrastrukture, saj niti najbolj trajnostne rešitve ne bodo uresničene, če bodo predrage za povprečnega uporabnika in če bo manjkala potrebna infrastruktura. V zvezi s tem je najpomembnejša skladnost med standardi z različnih političnih področij. Da bi dosegli harmonizacijo, bi se torej morali standardi v zvezi z energijo in varovanjem okolja ozirati na smernice evropske prometne politike in obratno.

c) Delovni in socialni pogoji

Tudi uskladitev delovnih in socialnih pogojev, ki veljajo za zaposlene v prometnem sektorju, je pomemben pogoj za uresničitev dobro delujočega evropskega notranjega prometnega trga.

Uskladitev izobraževanja in usposabljanja, dostopa do zaposlitve in delovnih pogojev pri vseh načinih prevoza bo dolgoročno vodilo v izenačevanje plač, s tem pa tudi k zaježitvi socialnega dampinga in izkrivljanja konkurence. Pri tem je odločilnega pomena tudi vzajemno priznavanje izobrazbe in kvalifikacij. V pomorskem prometu je treba pozornost posvetiti tudi mednarodnemu usklajevanju.

Predlogi Komisije v zvezi z liberalizacijo pristaniških storitev ali storitev zemeljske oskrbe oziroma vsakršnim drugim odpiranjem trga bi morali hkrati spodbujati usklajevanje predpisov na področju dela in sociale ter v ospredje postaviti kakovost storitev.

Kar zadeva cestni prevoz, bi bilo treba znova pregledati predpise o času vožnje in počitka, da bi omogočili strog nadzor, ki pa bi upošteval konkretne okoliščine. Počivališča za tovornjake bi morala biti varnejša in številnejša po vsej Evropi, da bo poklicnim voznikom tovornjakov sploh omogočeno spoštovanje predpisov o počitku. Večje usklajevanje je potrebno tudi pri izvajanju direktive v državah članicah, številu kontrolnih pregledov in izvrševanju.

Pri vseh vrstah prometa mora veljati, da je kakovostna izobrazba podlaga za zagotovitev varnosti v prometu, tako za zaposlene kot za potnike.

d) Upravna poenostavitev

Zlasti na mejah držav članic se pojavljajo ovire, ki bi jih bilo večinoma enostavno odpraviti. T. i. učinek meje se pojavlja zlasti v mejnih regijah. Pogosto se posamezne težave rešujejo z dvostranskimi sporazumi med državami, vendar so tudi v takšnih primerih potrebna evropska pravila. V EU obstaja, na primer, 6.000 različnih predpisov o registraciji tirnih vozil, ki se

lahko vleče tudi več let. Ti predpisi, ki so nastali delno iz protekcionističnih razlogov, ovirajo evropska železniška podjetja pri nudenju storitev v drugi državi. Sedanji položaj je nevzdržen. Poročevalec zato predlaga uskladitev predpisov o registraciji tirnih vozil in skrajšanje postopka registracije na dva meseca. Da bi dejansko premostili učinek meje, je treba Evropski železniški agenciji tudi podeliti ustrezne pristojnosti.

Poleg tega bi bilo treba po vsej Evropi poenotiti kontrolne naprave. Nesprejemljivo je, da mejni policist ne sme uporabljati kontrolnih naprav iz sosednje države, ker niso bili kalibrirani v njegovi državi. Zato je treba narediti inventuro, Komisija pa mora podati predlog za poenotenje.

Z uskladitvijo prevoznih dokumentov pri vseh vrstah prometa bi tudi povečali njegovo učinkovitost. Zlasti projekt „e-tovor“ bi občutno prispeval k odpravljanju upravnih ovir in pospešil promet.

e) Globalni dejavnik

EU bi morala odigrati pionirsko vlogo pri globalni uveljavitvi predpisov v zvezi z varnostjo, varovanjem okolja, energijo in tehnologijo. To pa je mogoče le, če se najprej 27 držav članic zedini glede usklajevanja in določanja standardov ter jih nato uspešno uveljavijo. Evropa lahko svoje zahteve zagovarja le, če bo govorila z enim glasom. Naslednji primeri ponazarjajo, da je to danes še vedno težko dosegljivo. Po eni strani je zaznati močan odpor na mednarodni ravni pri sistemu trgovanja z emisijami, ki naj bi bil uveden leta 2012. Po drugi strani se skozi počasi napredujoči evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) kaže tudi obotavljivost držav članic. Nazadnje je treba omeniti sporazum o letalskem prometu z ZDA, ki nezadostno ureja približevanje predpisov, vzajemno priznavanje in tehnično podporo, in je dober primer, kakšne izzive bo morala EU premagovati na mednarodni ravni.

3. Učinkovita somodalnost kot vodilo prihodnje evropske prometne politike

Evropski prometni prostor se bo moral soočiti z resnimi težavami glede zmogljivosti pri prevozu blaga in oseb. Prevoz blaga naj bi po napovedih do leta 2030 narasel za okoli 40 % glede na leto 2005, prevoz oseb pa za okoli 34 %, kar jasno kaže na nujnost evropskih rešitev. Iskati jih je treba v konceptu učinkovite somodalnosti. Poročevalec meni, da zaradi težav z zmogljivostjo različni načini prevoza ne bi smeli tekmovati med sabo, temveč bi se morali dopolnjevati v okviru učinkovite somodalnosti. Ta koncept v enaki meri upošteva gospodarske, okoljske, socialne in varnostne vidike ter ocenjuje učinkovitost vrst prometa glede na njihov različen izhodiščni položaj, geografske okoliščine in razvoj prometa in mobilnosti v vsaki regiji. To bi moralo postati vodilo prihodnje prometne politike, namesto da vztrajamo pri 300-kilometrskem pragu, ki ga Komisija predlaga za celoten evropski prometni prostor. Komisija predvideva, da bi moralo do leta 2030 30 % cestnega tovornega prevoza nad 300 km preiti na druge načine prevoza, kot je železniški ali vodni promet. Tega predloga ne bi smeli obdržati, bi pa lahko prag v kilometrih služil kot smernica, če bi države članice in regije določile ta prag glede na svoje sedanje in prihodnje možnosti.

Somodalnost bi lahko izboljšali tudi s prilagoditvijo nakladalnih enot, tako da ne bi prihajalo do prostorninskih izgub pri prehodu iz ene vrste prometa v drugo. Za to je potrebna uskladitev nakladalnih enot in ustrezna prilagoditev dimenzij vozil.

4. Vseevropska prometna omrežja (TEN-T) in financiranje

Vseevropska prometna omrežja so zelo pomembna za evropsko prometno politiko, zato je treba okrepiti njihovo učinkovitost in izvedljivost. To je mogoče doseči s krčenjem števila projektov in izdatnejšim financiranjem. Pregledno osrednje omrežje z zajamčenim financiranjem, ki se ocenjuje po merilih trajnostnega razvoja tako na evropski kot regionalni ravni, bo pospešil razvoj zlasti tistih območij, ki napredujejo počasi (predvsem v mejnih regijah). Poročevalec meni, da bi bilo treba projekte, ki so določeni kot prednostni, obdržati le, če bodo države članice sprejemale zavezujoče odločitve, ki bodo jasno spodbujale izvedbo teh projektov. Le tako je mogoče doseči čim hitrejšo izgradnjo osrednjega omrežja namesto vztrajanja pri projektih, ki imajo malo možnosti za dokončanje.

Projekti pogosto ne napredujejo, ker ni financiranja. Poročevalec zato poziva države članice, naj do leta 2015 predložijo ustrezen načrt financiranja za odpravo 25 najbolj znanih ozkih grl.

Opredelitev prednostnih projektov bi bilo hkrati treba obravnavati v tesni povezavi s pogoji za uporabo sredstev iz regionalnih strukturnih skladov, države članice pa bi morale biti obvezane, da zagotovijo financiranje teh projektov tudi preko zavezujočih večletnih programov EU.

Poročevalec meni, da bi morala Komisija po eni strani neposredno financirati najmanj 30 % skupnih naložb pri teh projektih, po drugi strani pa podpreti alternativne modele in instrumente financiranja oziroma projektne obveznice. Slednje je mogoče izvesti v tesnem sodelovanju z evropskimi finančnimi institucijami. Dober primer je sklad Marguerite. Enega od alternativnih instrumentov financiranja bi lahko ustvarili z internalizacijo zunanjih stroškov, če bi tako pridobljene prihodke izdatneje uporabili za financiranje projektov TEN-T. S tem bi hkrati ustvarili spodbude za javno-zasebna partnerstva. Zanesljiv denarni tok bi omogočil zanesljivo načrtovanje, s tem pa bi postale naložbe v projekte TEN-T bistveno privlačnejše za zasebna podjetja.

5. Mestna mobilnost

V mestih je nujno treba ukrepati, saj se povečuje ne le število prebivalcev v urbanih središčih, temveč tudi obseg prometa, hrup in onesnaženost zraka.

Mesta bi morala pri soočanju s temi težavami pripraviti trajnostne načrte mobilnosti, finančna podpora projektom pa bi morala biti pogojena s predložitvijo takšnih načrtov. Seveda se mesta v skladu z načelom subsidiarnosti sama odločajo o tem, katere projekte bodo sprejela, vendar morajo biti ti projekti skladni z evropsko prometno politiko, se pravi predvidevati morajo učinkovite multimodalne logistične verige za prevoz blaga in oseb, ki ne bodo zmanjšale le obsega prometa v mestih, temveč tudi obremenjevanje okolja. Zato morajo ti načrti mobilnosti med drugim predvideti krepitev infrastrukture za pešce in kolesarje in voditi v podvojitve uporabnikov javnega prevoza. Zlasti avtobusi in tramvaji lahko v mestnem, predmestnem in regionalnem prometu veliko prispevajo k učinkoviti somodalnosti, če bo infrastruktura ustrezno prilagojena ali dana na voljo.

Pozornost bi bilo treba posvetiti tudi skladnosti med načrti mobilnosti posameznih mest in

regij, da bi zagotovili njihovo usklajenost z načrti sosednjih mest in regij, tudi če se nahajajo v drugi državi članici.

V mestih in njihovi okolici je nujno potreben varen, privlačen in zanesljiv prometni sistem, v katerem so načini prevoza medsebojno usklajeni in ki omogoča multimodalen prevoz. Pomembni dejavniki takega sistema so tudi cene vozovnic, ponudba e-vozovnic, ki jih je mogoče kupiti po spletu, in pravice potnikov, saj vplivajo na izbiro načina prevoza.

6. Raziskave in inovacije

Raziskave in inovacije v prometnem sektorju so zlasti pomembne, saj omogočajo razvoj prometnih sredstev, ki manj obremenjujejo okolje in so varnejša, hkrati pa lahko zagotovijo nemoten pretok prometa. Poleg tega utrjujejo položaj EU na področju proizvodnje in raziskav.

Poročevalec zato poziva k pripravi raziskovalnega in razvojnega programa za mobilnost, ki naj bo finančno podprt, da bi za vse vrste prometa vzpostavili pametne, medoperabilne in medsebojno povezane sisteme za usmerjanje prometa, kot so sistem upravljanja letalskega prometa za prihodnost (SESAR), satelitski navigacijski sistem Galileo, evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), rečne informacijske storitve (RIS), sistemi pomorskega nadzora (SafeSeaNet) in inteligentni prometni sistemi (ITS).