

EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

Dokument na schôdzu

A6-0014/2008

29.1.2008

SPRÁVA

o trvalo udržateľnej európskej dopravnej politike z hľadiska európskej
energetickej a environmentálnej politiky
(2007/2147(INI))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Gabriele Albertini

OBSAH

strana

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU**Error! Bookmark not defined.**

DÔVODOVÁ SPRÁVA.....**Error! Bookmark not defined.**

STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A
BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN**Error! Bookmark not defined.**

STANOVISKO VÝBORU PRE PRIEMYSEL, VÝSKUM A ENERGETIKU**Error!**
Bookmark not defined.

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE**Error! Bookmark not**
defined.

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

**o trvalo udržateľnej európskej dopravnej politike z hľadiska európskej energetickej a environmentálnej politiky
(2007/2147(INI))**

Európsky parlament,

- so zreteľom na závery Predsedníctva prijaté po zasadnutí Európskej rady z 8. a 9. marca 2007 týkajúce sa prijatia akčného plánu Európskej rady na roky 2007 – 2009 pod názvom Energetická politika pre Európu (7224/1/07),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Oznámenie o európskej prístavnej politike (KOM(2007)0616),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Smerom k železničnej sieti s prioritou nákladnej dopravy (KOM(2007)0608),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy (KOM(2007)0607),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Program EÚ v oblasti nákladnej dopravy: Zvýšenie efektívnosti, integrácie a udržateľnosti nákladnej dopravy v Európe (KOM(2007)0606),
- so zreteľom na zelenú knihu Komisie pod názvom Za novú kultúru mestskej mobility (KOM(2007)0551),
- so zreteľom na zelenú knihu Komisie o trhovovo orientovaných nástrojoch na účely environmentálnej politiky a súvisiacich politík (KOM(2007)0140),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel pre 21. storočie – Postoj Komisie k záverečnej správe skupiny na vysokej úrovni CARS 21 – Príspevok k stratégii rastu a zamestnanosti EÚ (KOM(2007)0022),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel (KOM(2007)0019),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Obmedzenie globálnej klimatickej zmeny na 2 stupne Celzia – Postup do roku 2020 a neskôr (KOM(2007)0002),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Energetická politika pre Európu (KOM(2007)0001),
- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Cestovná mapa pre obnoviteľnú energiu – Obnoviteľná energia v 21. storočí: budovanie udržateľnejšej budúcnosti (KOM(2006)0848),

- so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Správa o pokroku v oblasti biopalív: Správa o pokroku dosiahnutom v používaní biopalív a ostatných obnoviteľných palív v členských štátoch Európskej únie (KOM(2006)0845),
 - so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Akčný plán pre energetickú účinnosť: Využitie potenciálu (KOM(2006)0545),
 - so zreteľom na oznámenie Komisie pod názvom Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent – Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001 (KOM(2006)0314),
 - so zreteľom na svoje uznesenie z 24. októbra 2007 o stratégii Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel¹,
 - so zreteľom na svoje uznesenie z 5. septembra 2007 o logistike prepravy nákladov v Európe – kľúč k udržateľnej mobilite²,
 - so zreteľom na svoje uznesenie z 12. júla 2007 o Európe v pohybe – trvalo udržateľná mobilita pre náš kontinent³,
 - so zreteľom na svoju pozíciu v prvom čítaní z 5. septembra 2006 o návrhu smernice Rady o daniach z osobných áut⁴,
 - so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami⁵,
 - so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999, o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami⁶,
 - so zreteľom na článok 45 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanoviská Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (A6-0014/2008),
- A. keďže trvalo udržateľný rozvoj – tento všade sa uplatňujúci cieľ EÚ – má priniesť trvalé zlepšenie kvality života a blaha na našej planéte pre súčasné aj budúce generácie,
- B. keďže približne jedna tretina celkovej spotreby energie v EÚ 25 štátov sa vzťahuje na odvetvie dopravy, pričom neberieme do úvahy lodnú a potrubnú prepravu, a keďže cestná doprava, ktorá samotná predstavuje 83% celej dopravy, spotrebúva najvyšší objem energie,

¹ Prijaté texty, P6_TA(2007)0469.

² Prijaté texty, P6_TA(2007)0375.

³ Prijaté texty, P6_TA(2007)0345.

⁴ Ú. v. EÚ C 305 E, 14.12.2006, s. 85.

⁵ Ú. v. EÚ L 157, 9.6.2006, s. 8.

⁶ Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42.

- C. keďže odvetvie dopravy sa podieľa na 70% ropného dopytu v EÚ 25 štátov; a keďže toto odvetvie sa z hľadiska zdrojov energie spolieha v 97 % na fosílna palivá a len 2 % ponecháva na elektrinu (z ktorej sa väčšina vyrába v jadrových elektrárnach) a ešte menej – 1 % – na biopalivá,
- D. keďže energetická účinnosť rôznych spôsobov dopravy sa za posledné roky výrazne zvýšila a keďže tento fakt umožnil značné zníženie emisií CO₂/km; keďže tieto zlepšenia sú však marené vplyvom čoraz rastúcejšieho dopytu v odvetví dopravy,
- E. keďže preto emisie ako také sa v odvetví dopravy naďalej zvyšujú: len v roku 2005 sa odvetvie dopravy podieľalo na 24,1 % celkových emisií skleníkových plynov (CO₂, CH₄, N₂O) v EÚ 27 štátov a podľa predpovedí Komisie sa energetický dopyt do roku 2030 ešte zvýši v porovnaní s dneškom o minimálne 30 %,
- F. keďže škodlivé emisie spôsobené cestnou dopravou sa v dôsledku technologických inovácií a značného úsilia automobilového priemyslu znížili; keďže k tomuto výsledku sa konkrétne dospelo zavedením výmenných katalyzátorov, filtrov jemných častíc a ďalších technológií, ktoré prispeli k 30 % až 40 % zníženiu oxidov dusíka a emisií znečisťujúcich tuhých častíc za posledných 15 rokov; keďže však napriek týmto zlepšeniam boli dobrovoľné ciele znižovania emisií CO₂ pochádzajúcich z výroby motorov splnené len čiastočne,
- G. keďže mestská doprava vyrába 40 % emisií CO₂ a 70 % emisií ostatných škodlivých látok a keďže preťaženosť ciest, ktorá sa sústreďuje najmä vo veľkých mestách, spôsobuje EÚ náklady rovnajúce sa približne 1 % HDP,
- H. keďže 70 % prioritných transeurópskych projektov v oblasti dopravy schválených v roku 2004 sa týka železničnej a lodnej dopravy, ktoré sa považujú najmenej znečisťujúce,
- I. keďže EÚ sa v uvedených záveroch predsedníctva Európskej rady pevne a jednostranne zaviazala znížiť emisie skleníkových plynov o minimálne 20 % v porovnaní s úrovňou v roku 1990,
1. je presvedčený, že mobilita bola jedným z najväčších úspechov a jednou z najväčších výziev 20. storočia a že trvalo udržateľná doprava by mala nájsť rovnováhu medzi rôznymi a často protikladnými záujmami pri súčasných snahách o zosúladienie základného práva občanov na mobilitu, významu odvetvia dopravy z hľadiska hospodárstva a zamestnanosti, zodpovednosti za miestne a globálne životné prostredie a práva občanov na bezpečnosť, kvalitný život a ochranu zdravia;
 2. poukazuje na význam odvetvia dopravy pre zamestnanosť, rast a inováciu a považuje zaručenú, bezpečnú a cenovo prístupnú mobilitu za predpoklad nášho životného štýlu; v dôsledku toho je presvedčený, bez toho, aby uberalo na priorite, ktorá by sa mala pripisovať požiadavkám trvalo udržateľnej mobility z hľadiska životného prostredia, že občania pravdepodobne nebudú podporovať extrémne opatrenia¹;
 3. zastáva názor, že na dosiahnutie cieľa trvalo udržateľnej európskej dopravy

¹ Pozri „Attitudes on issues related to EU Transport Policy“, Flash Eurobarometer No 206b, EU Transport Policy

z energetického a ekologického hľadiska je potrebné zlúčiť viacero vzájomne sa podporujúcich a korigujúcich politík, a tým zabezpečiť zapojenie čoraz väčšieho počtu zainteresovaných subjektov zastupujúcich odvetvie dopravy, štát a občanov; je presvedčený, že len vhodnou kombináciou opatrení bude možné zmierniť nepriaznivé účinky jednotlivých opatrení, ako aj presvedčiť občanov, aby tieto opatrenia akceptovali;

4. domnieva sa, že takáto kombinácia politík by mala predovšetkým zahŕňať:
 - a) technologický rozvoj (opatrenia na zvýšenie energetickej účinnosti; nové normy/predpisy pre motory a palivá; využívanie nových technológií a alternatívnych palív),
 - b) trhovo orientované nástroje (poplatky/cestovné vychádzajúce z vplyvu na životné prostredie alebo dopravného preťaženia, európsky systém obchodovania s emisiami (ETS) zohľadňujúci špecifiká jednotlivých spôsobov dopravy) a
 - c) sprievodné opatrenia umožňujúce čo najefektívnejšie využívanie dopravných prostriedkov a infraštruktúry a nabádajúce podniky a občanov, aby zmenili svoje návyky;
5. tvrdí, že EÚ a jej členské štáty musia zamerať svoje úsilie na kľúčové prvky tohto systému, konkrétne na:
 - a) preťažené veľkomestá a mestské oblasti, kde je najväčší pohyb,
 - b) hlavné európske ťahy medzi mestami, cesty s najvyšším podielom domáceho a medzinárodného obchodu EÚ a
 - c) ekologicky citlivé oblasti (oblasť Álp, Baltské more atď.);
6. upozorňuje na svoje uvedené uznesenie o stratégii na zníženie emisií CO₂ prijaté na podporu legislatívneho rámca na zníženie emisií na 125 g CO₂/km pre nové automobily, ktorý sa má realizovať technologickým zlepšením motorov vozidiel a ktorý má pomocou ďalších technologických zlepšení a intenzívnejšieho využívania biopalív zabezpečiť ďalšie zníženie o 10 g CO₂/km;
7. zdôrazňuje, že na podporu vozidiel s nízkou spotrebou paliva a nízkymi emisiami by sa mali využívať aj trhové nástroje, ako sú napríklad daňové úľavy, reforma spotrebnej dane z vozidiel zohľadňujúca emisie znečisťujúcich látok a účinnosť pohonných hmôt, teda stimulov, ktoré by mali prispieť k vyradeniu vysoko znečisťujúcich vozidiel a nákupu nových automobilov s nízkymi emisiami; domnieva sa, že ide o dôležité opatrenia, ktoré by výrobcom motorov pomohli kompenzovať náklady spojené s dodržiavaním povinností vyplývajúcich z nového legislatívneho rámca;
8. nalieha preto na Radu a členské štáty, aby sa pridali k odhodlaniu preukázanému na zasadnutí Európskej rady z 8. a 9. marca 2007 tým, že:
 - a) prijmú uvedený návrh smernice o dani z osobných vozidiel, ktorou by sa prepojila automobilová daň s emisiami znečisťujúcich látok a palivovou účinnosťou a

- b) bez ďalšieho odkladu zreformujú svoje daňové systémy tak, aby poskytovali podstatnejšie stimuly v prospech čistejších vozidiel;
9. súhlasí s otázkou, ktorú položila Komisia v uvedenej zelenej knihe o trhovom orientovaných nástrojoch na účely environmentálnej politiky a súvisiacich politík, čo sa týka možnosti využívania koordinačného postupu a výmeny skúseností a osvedčenej praxe s cieľom podporovať národné reformy systémov spoplatňovania dopravy a ekologickej dane, a zároveň podriaďiť tieto systémy väčšej aktívnej kontrole; vyzýva Komisiu, aby prijala opatrenia na dosiahnutie tohto cieľa;
10. vyzýva Radu a členské štáty, aby zvýšili investície do infraštruktúry a inteligentných dopravných systémov, najmä vzhľadom na:
- a) dokončenie prioritných projektov transeurópskej siete v čo najkratšom čase, pretože sú mimoriadne dôležité pre logistiku nákladnej dopravy a trvalo udržateľnú európsku dopravnú politiku,
- b) riešenie preťaženia v mestských oblastiach a pozdĺž prístupových ciest v citlivých oblastiach a
- c) zlepšenie intermodálnej dopravy;
11. nalieha na Komisiu, aby najneskôr v júni 2008 predložila komplexný, transparentný všeobecne použiteľný model na vyhodnotenie externých nákladov pre všetky spôsoby dopravy, na ktorom bude spočívať budúci výpočet poplatkov za využívanie infraštruktúry; poznamenáva, že na základe smernice 2006/38/ES musí byť k tomuto modelu priložená analýza vplyvu internalizácie externých nákladov všetkých spôsobov dopravy a stratégia zavádzania modelu pre všetky druhy dopravy; očakáva od Komisie, že spolu s uvedenou iniciatívou predloží legislatívne návrhy počínajúc revíziou smernice Eurovignette;
12. je presvedčený, že problém dopravnej nepriechodnosti miest, ktorý sa podieľa 40 % na emisiách CO₂ a 70 % na emisiách iných znečisťujúcich látok, ktoré produkujú motorové vozidlá, by sa mal riešiť ambicióznejšie uplatnením stratégie spolupráce a koordinácie na celoeurópskej úrovni bez porušenia zásady subsidiarity;
13. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zanalyzovali aký vplyv má dopravná infraštruktúra a platné cenové sadzby na rozvoj miest a budúci dopyt po dopravných službách;
14. zastáva názor, že efektívna politika mestskej mobility by mala zohľadňovať osobnú, ako aj nákladnú dopravu a že preto musí byť založená na čo najintegrovanejšom prístupe, ktorý bude združovať najvhodnejšie individuálne riešenia každého problému; je pevne presvedčený, že mestské oblasti majú dostatočný ekonomický potenciál, ktorý umožní uskutočnenie politík zameraných na prechod k iným druhom dopravy v prospech verejnej dopravy, pešej chôdze a používania bicyklov a nový prístup k mestskej logistike; v tejto súvislosti považuje za nevyhnutné zamerať sa na technologické inovácie (širšie využívanie inteligentných dopravných systémov (ITS)), lepšie využívanie existujúcej infraštruktúry, najmä prostredníctvom opatrení na riadenie dopytu (poplatkami za vjazd do centier miest a spoplatnením používania ciest), a na inovačné riešenia optimálnej integrácie toku nákladnej dopravy v mestách; a nakoniec na nové možnosti optimalizácie

využívania súkromných motorových vozidiel, ako sú napr. spolujazda (car-sharing), zvýšenie obsadenosti automobilov (carpooling) a opatrenia pre prácu doma;

15. upozorňuje na dôležitosť „mäkkých“ opatrení pri dosahovaní cieľa trvalo udržateľnejšej dopravy a považuje za dôležité, aby občania mohli rozhodovať na základe informácií o dopravnom prostriedku a spôsobe jazdy; vyzýva k lepšej informovanosti spotrebiteľov a k aktívnejším vzdelávacím a propagačným kampaniam, ktoré by podporovali udržateľnejšie spôsoby dopravy a dopravné modely;
16. je presvedčený, že železničná doprava - spôsob dopravy s nižšou spotrebou energie a úrovňou emisií CO₂ (a to aj vďaka využívaniu jadrovej elektrickej energie) - má značný nevyužitý potenciál, nielen pokiaľ ide o logistiku nákladnej dopravy, ale aj v prípade osobnej dopravy na krátke a stredné vzdialenosti;
17. vyzýva Komisiu, členské štáty a železničný priemysel, aby:
 - a) čo najskôr dokončili jednotný európsky železničný priestor, alebo železničný trh,
 - b) vzhľadom na tento cieľ odstránili technické prekážky a priblížili sa k vytvoreniu jednotného európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a k interoperabilným riešeniam a
 - c) zlepšili služby v oblasti nákladnej a osobnej dopravy a ich kvalitu;
18. domnieva sa, že hoci letecké spoločnosti počas posledných desiatich rokov znížili spotrebu paliva o 1 - 2 % na osobokilometer a významne sa znížili aj hlukové emisie, celkový vplyv civilnej leteckej dopravy na životné prostredie sa zvýšil v dôsledku podstatného nárastu objemu dopravy; požaduje preto,
 - a) aby bola letecká doprava zahrnutá do systému obchodovania s emisiami a aby sa viac využíval európsky systém pre riadenie letovej prevádzky novej generácie (SESAR),
 - b) aby letiská vyberali rozdielne poplatky za odlety a pristávanie založené na množstve emisií,
 - c) aby sa vytvorila spoločná technologická iniciatíva Čistá obloha, ktorej účelom je zníženie emisií CO₂ a NO_x a hluku,
 - d) aby sa prestal trieštiť európsky vzdušný priestor rýchlym vytvorením spoločného európskeho vzdušného priestoru,
 - e) aby sa prijali praktické opatrenia na uvoľnenie dopravného prehustenia na letiskách a
 - f) aby sa zabezpečila lepšia integrácia intermodality a logistiky na letiskách uľahčením ich pripojeniu na železničnú dopravu;
19. poznamenáva, že dochádza k neustálemu zvyšovaniu emisií v oblasti lodnej dopravy a hlavne odporúča, aby

- a) sa znížili emisie CO₂, SO₂, oxidov dusíka a ďalšie emisie pochádzajúce z lodí,
 - b) sa začali využívať obnoviteľné zdroje energie, ako napr. solárnej a veternej energie, a aby sa ich využívanie podporovalo,
 - c) sa kotviacim lodiam dopĺňalo palivo zo zdrojov na pevnine,
 - d) sa využívanie systému obchodovania s emisiami s cieľom ich zníženia považovalo za možnosť, ktorú treba dobre zvážiť, bez toho, aby poškodzoval lodnú dopravu, ktorá je z ekologického hľadiska (spolu s vnútrozemskými vodnými cestami) najvhodnejšia, a nemalo by to viesť ani k uprednostňovaniu iných druhov dopravy, ktoré pre životné prostredie predstavujú väčšiu záťaž a
 - e) aby bola dohodnutá integrovaná európska riečna politika a preto podporuje iniciatívy, akou je NAIADES (Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu), ktoré prispievajú k zlepšeniu vnútrozemskej vodnej dopravy a jej vplyvu na životné prostredie;
20. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby investovali do modernizácie prístavísk, tak v morských prístavoch EÚ, ako aj v prístavoch na vnútrozemských vodných cestách, s cieľom umožniť rýchly prenos tovaru a presun cestujúcich medzi dopravnými systémami a prispieť tak k zníženiu spotreby energie v oblasti dopravy;
21. považuje za nevyhnutné zlepšiť logistiku, koeficienty zaťaženia nákladnej a intermodálnej dopravy; je preto silným zástancom úplného zavŕšenia tvorby vnútorného dopravného trhu a nalieha na Komisiu, aby čo najskôr vychádzala z uvedeného akčného plánu pre logistiku nákladnej dopravy v Európe osobitne zdôrazňujúc rozvoj koncepcie „zelených koridorov“;
22. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby viac investovali do výskumu v oblasti dopravy s cieľom umožniť vývoj technológií, ktoré sú energeticky účinnejšie a prispievajú k zníženiu emisií CO₂; vyzýva Komisiu, aby v rámci revízie viacročného finančného rámca v roku 2009 podstatne zvýšila celkové financovanie výskumu a vývoja týkajúceho sa životného prostredia, energetiky a dopravy;
23. podporuje Komisiu v iniciatívach, ktoré efektívnejšie prepájajú trvalo udržateľnú dopravu a cestovný ruch, ako používanie ekologickejších dopravných prostriedkov, napr. kombinovanie verejnej dopravy a bicyklovania;
24. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii a vládam a parlamentom členských štátov.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Dopravné odvetvie čelí bezprecedentnej výzve, ktorá pochádza z neustále rastúceho dopytu, z obáv o celosvetové zdroje fosílnych palív, rastúceho preťaženia miestnej dopravy a hlavných ťahov medzi mestami a takisto z nepriaznivého vplyvu na životné prostredie, ľudské zdravie a zmenu klímy.

Vo svetle súčasnej diskusie na európskej a inej úrovni, rôznych oznámení a návrhov, ktoré Komisia predložila s cieľom dostať európsku dopravu na udržateľnejšiu úroveň z hľadiska životného prostredia a z energetického hľadiska, je spravodajca presvedčený, že toto odvetvie bude musieť reagovať na rozsiahle naliehavé požiadavky d'alekosiahleho významu.

Od dopravného odvetvia sa vyžaduje, že: zníži emisie, ktorých zdrojom sú rôzne druhy dopravy; sa oslobodí od takmer úplnej závislosti na fosílnych palivách; zintenzívni výskum v oblasti obnoviteľných foriem energie a navrhne nové normy pre nové motory a zdroje energie; bude investovať do novej alebo aktualizovanej infraštruktúry – v prvom rade do transeurópskych sietí – a inteligentných dopravných systémov; pretvorí mestá s cieľom podporiť v nich udržateľnú mestskú mobilitu; ponúkne „spravodlivú“ cenu za dopravu v podobe cestných poplatkov a daní; bude podporovať prechod k iným druhom dopravy a zlepši interoperabilitu. Tieto naliehavé požiadavky podnietili spravodajcu k nasledujúcim otázkam: Kde máme začať? Ktoré opatrenia sú najsľubnejšie? Máme na to všetko finančné zdroje? Budú občania s týmito opatreniami celkovo súhlasiť?

Spravodajca sa domnieva, že jedine dobre premyslená kombinácia politík môže splniť túto úlohu. Vedecké práce a niekoľko nedávnych štúdií odhalilo, že na podstatné zníženie emisií bude potrebné kombinovať celý rad vzájomne sa podporujúcich a korigujúcich politík, čím sa zabezpečí zapojenie čoraz väčšieho počtu zainteresovaných strán z tohto odvetvia.

Spravodajca je presvedčený, že na zníženie emisií skleníkových plynov, spotreby energie a znečistenia ovzdušia, ktoré spôsobuje európska doprava, je nevyhnutné kombinovať a koordinovať jednotlivé politiky s cieľom vytvoriť kombináciu politík, ktorá by pokrývala všetky druhy dopravy a obsahovala veľmi ambiciózne ciele, pokiaľ ide o účinnosť využívania palív, náročnejšie normy pre automobily a palivá, zníženie dopytu po cestnej a leteckej doprave, čo sa dosiahne cenovou politikou a napokon aj zmenami v logistike a správaní občanov.

Tento prístup stojí v podstate na troch pilieroch: technologických inováciách (nové technológie a alternatívne palivá), poplatkoch (napr. reforma systému spoplatnenia v dopravnom odvetví zohľadňujúca aj vplyv na životné prostredie, smernica „Eurovignette“ a daň z fosílnych palív) a primeraných sprievodných opatrení, ktorých cieľom je optimalizácia využívania automobilov a infraštruktúry a podporovanie zmeny návykov občanov.

Pokiaľ ide o prvý pilier, nedávne návrhy, o ktorých prebehla široká diskusia, sa týkali technologických zlepšení ako motora, tak aj pohonných hmôt. Existuje všeobecná zhoda, že investície do vývoja technológie predstavujú najvyššiu nákladovú efektívnosť. Je teda správne navrhnúť nové normy pre motory a palivá. Ak ale chceme, aby bremeno týchto ďalších

investičných výdavkov neležalo predovšetkým na pleciach priemyslu a občanov, musíme trvať na zachovaní integrovaného prístupu, teda na kombinácii rôznych politických postupov, ktoré by sa vyvíjali paralelne a navzájom sa podporovali a vyvažovali, a bol by do nich zapojený čoraz väčší počet zainteresovaných strán. Takýto integrovaný prístup by sa mal vzťahovať na všetky možnosti zníženia emisií CO₂, napríklad infraštruktúru, správanie spotrebiteľa, biopalivá a technológiu vozidiel.

Členské štáty sú vyzývané, aby prispeli k úspešnému vyriešeniu tejto výzvy (druhý pilier). Nedávne európske legislatívne návrhy zamerané na znižovanie emisií a na podporu udržateľnej mobility by mali byť v súlade s konštruktívnymi opatreniami, ktoré jednotlivé krajiny prijímajú v oblasti daňovej reformy, environmentálnych stimulov a investícií do infraštruktúry. Je však žiaľ, zrejme, že členské štáty sú do určitej miery váhavé konať, alebo majú nedostatok ambícií podniknúť nutné kroky.

Čo sa týka tretieho piliera, infraštruktúry, neustály dôraz sa kladie na projekty cestnej dopravy na úkor železničných projektov. Dobudovanie transeurópskych sietí sa zdá byť stále v nedohľadne a príspevok EÚ je minimálny v porovnaní s bremenom, ktoré leží na pleciach jednotlivých členských štátov. Od členských štátov by sa preto malo požadovať, aby urobili všetko preto, aby neohrozili fungovanie a „celkový zmysel“ siete TEN-T.

Pokiaľ ide o používanie infraštruktúry, najnutnejšia je potreba ustanoviť všeobecne aplikovateľný model, podľa ktorého by sa hodnotili externé náklady súvisiace so všetkými dopravnými prostriedkami, ktoré by poskytli budúci základ návrhu na internalizáciu týchto nákladov v podobe cestných a iných poplatkov.

Úloha „inteligentných“ dopravných systémov je ďalším bodom, ktorý by sa nemal prehliadať. Mala by byť významne posilnená, a to nielen zavedením inteligentnej svetelnej signalizácie, ale aj uplatnením nevyhnutnej širšej reformy dopravného systému a prijatím trhových opatrení s ohľadom na presun dopytu smerom k udržateľnejším dopravným modelom alebo druhom dopravy.

Spravodajca je pevne presvedčený, že by bolo márne snažiť sa zaoberať všetkými problémami súčasne; úsilie by sa namiesto toho malo zamerať na tie časti systému, ktoré majú s najväčšou pravdepodobnosťou vplyv na celok, a to na preťažené mestské oblasti a veľkomestské aglomerácie, hlavné európske ťahy medzi mestami a oblasti citlivé z environmentálneho hľadiska.

Politiky zaoberajúce sa zlepšením kvality ovzdušia musia byť zamerané v prvom rade na mestské oblasti a veľkomestské aglomerácie, ako aj oblasti, ktoré sú zvlášť citlivé z environmentálneho hľadiska, kde vplyv môže byť zvlášť závažný. Keďže emisie CO₂ a emisie skleníkových plynov sú vo všeobecnosti úzko spojené s celkovým dopytom v dopravnom odvetví, mali by sa príslušné politiky primárne zamerať na mestské oblasti a hlavné ťahy medzi mestami.

V tomto prípade spravodajca taktiež považuje za vhodnejšie uprednostniť opatrenia, ktoré pravdepodobne prinesú výsledky v krátkodobom horizonte, a teda maximalizovať a zvýšiť využitie existujúcich dopravných sietí. Toto je možné dosiahnuť:

- a) zvýšením účinnosti pohonných hmôt vo všetkých spôsoboch dopravy,

- b) úpravou cien takým spôsobom, aby si mohli občania či už v prípade osobnej alebo nákladnej dopravy vypočítať celkovú cenu cesty a zohľadniť následky svojich rozhodnutí,
- c) prijatím inovačných opatrení, ktoré sú založené na systéme obchodovania s emisiami,
- d) realizovaním politík zameraných na prechod k iným formám dopravy a k využívaniu verejnej dopravy, bicyklov a pešej chôdze; podnetmi najmä v oblasti spoplatňovania alebo v podobe tzv. mäkkých opatrení zameraných na prechod od cestnej dopravy k železničnej, pokiaľ ide o nákladnú dopravu,
- e) efektívnejším organizovaním cestnej dopravy,
- f) povzbudzovaním účastníkov dopravy k zodpovednejšiemu správaniu,
- g) využívaním a plánovaním pozemnej dopravy v súlade s integrovaným prístupom.

Spravodajca je napokon presvedčený, že mestská mobilita a osobitne problém dopravnej preťažnosti ciest, ktorý sa podieľa 40 % na emisiách CO₂ a 70 % na emisiách iných znečisťujúcich látok, ktoré produkujú motorové vozidlá, by mali byť riešené s mimoriadnou pozornosťou. Napriek komplexnosti súvisiacich problémov (nepriechodnosť ciest, dopravné nehody, znečistenie, hluk, často málo konkurencieschopná verejná doprava, cestovná doba, atď.) a skutočnosti, že k účinnému a udržateľnému plánovaniu mestskej dopravy vedie ešte dlhá cesta, je spravodajca presvedčený, že mestské aglomerácie majú dostatočný ekonomický potenciál, ktorý umožní uskutočnenie politík zameraných na prechod k iným formám dopravy a riadenia dopytu (poplatky za vjazd do centier miest a spoplatnenie používania ciest). Opatrenia by mohli byť odvolateľné a po čase by sa mohli meniť tak, aby napr. opatrenia odradzujúce od používania viac znečisťujúcich druhov dopravy mohli byť postupne sprísňované, ak budú k dispozícii alternatívne druhy dopravy. Dôležité je tiež monitorovanie vplyvu opatrení a zverejňovanie výsledkov zistení s cieľom podporovať výmenu overených skúseností. V tomto smere je možné mnoho vykonať na európskej úrovni. Uvedieme len jeden príklad: skúsenosti s poplatkami za vjazd do centra Londýna. Skutočnosť, že takáto politika sa dosť široko prerokovávala, monitorovala a vyhodnocovala, prispela nielen k tomu, že iné mestá prijali rovnaké opatrenia, ale predovšetkým prispela k postupnému zdokonaľovaniu tohto systému. Tieto skúsenosti priniesli úžitok iným mestám v tom, že im pomohli pochopiť, čo je potrebné urobiť na zlepšenie účinnosti tohto opatrenia, ktoré faktory sú dôležité pre úspech, ako prekonať problémy spojené s prijatím týchto opatrení zo strany občanov, a hlavne, čo je potrebné na úspešné prekonanie počiatočnej fázy, ktorá je spojená s uskutočňovaním väčšiny nových politík.

Policy clusters and measures

Policy clusters	Measures	Descriptions
Technological improvement (vehicles and fuels)	Reduction of CO ₂ emissions and fuel consumption	Compulsory targets for CO ₂ emissions of cars (120g/km) and vans (175 g/km) by 2012, also through Emission Trading Schemes for car manufacturers
	Increase efficiency in automotive sector	Reduction of vehicle weight and resistance factors; efficiency requirements automobile air conditioning system
	Labelling scheme for tyres	Standards to measure tyre rolling resistance 2008
	Labelling scheme of car fuels	New CO ₂ labelling scheme for amended car fuels efficiency directive (1999/94EC)
	R&D on efficient vehicles	Support of project to develop more efficient vehicles
	Improved fuels	Development of the second generation of biofuels and alternative fuels able to reduce CO ₂ and air pollution emissions
Pricing and taxation	Road vehicles taxation reform	Passenger cars taxes linked to CO ₂ emission levels Fiscal incentives to encourage the cleanest LDV classes Inclusion of land transport in CO ₂ emissions trading
	Pricing Interurban Roads	Application of "Eurovignette" Directive (1999/62) and its amended version (Directive 2006/38/EC) Attention to congested corridor and sensible areas (i.e. Alpine region) Internalisation of external costs of transport
	Road pricing in urban areas	Congestion pricing, value pricing, road tolls and HOV lanes
	Tradable mobility credits	Tradable permit schemes among car drivers in urban areas
Long distance travel (passengers and freight)	Rail interoperability	Improving the seamless movement of trains across Europe, both on High Speed and conventional rail networks
	Harmonised regulation systems	Provide fair competition of rail operators across EU
	Rail efficiency	Increase technical unit efficiency of rail
	Rail passenger services quality	Stimulating rail usage by increasing the quality (rolling stock, ICT, ticketing, etc.)
	Intermodal facility for passengers	Develop service integration by mode (train, air, maritime, road) and trip (long/short distance)
	Intermodal facility for freight	Intermodal loading units and freight integrators. Freight facility incentives to offset the capital costs of providing rail freight handling and operating facilities
	Rail capacity	Improve rail capacity by using advantage technology in key corridors (metropolitan areas) and rail bottlenecks

Policy clusters	Measures	Descriptions
Liveable cities	Improve public transport services	Systems providing high quality PT service and convenient Light Rail Transit on urban corridors
	Regulation incentive effectiveness	Policy changes to encourage transport service competition, innovation and efficiency
	Park&Ride facilities and access to PT	Providing convenient parking at transit and rideshare stations
	Walking and cycle facilities	Strategies for improving bicycle transport and walking conditions
	Transport Demand Management	Develop car sharing and car pooling services as a substitute for private vehicle ownership and encourage ridesharing Commuting and school travel planning that encourage more efficient transport mode (shift from car to public transport and environmental mode)
	Integrated planning	Land use, environmental and transport integration, reduction of urban sprawl, encourage the LEZ (Low Emission Zone)
ICT (Information Communication Technology)	Real time and pre-trip information	Real time road traffic and PT travel information; travel planning systems to optimise use of combined modes of transport
	Teleworking / teleconferencing	Use of telecommunications as a substitute for business and commuter travels
	Telebanking / teleshopping	Use of telecommunications as a substitute for physical travel
	Research and Development	Application and technology including Galileo programme
Eco-friendly behaviour	Eco-driving	Strategies for improving driving behaviour, energy-efficiency and traffic safety among drivers
	De-marketing of car	Campaign to de-market cars to change public attitudes and develop environmental certification (ecolabels)
Logistics	Logistic management (integrated supply chain)	Strategies to improve the efficiency of freight transport and storage
	City logistics (freight distribution centres and regulation)	Strategies to improve the efficiency of freight distribution in urban areas
	Increased load factor	Strategies to optimise the load capacity of freight vehicles
Air and Maritime	Operation rules for ports	Rules on pilotage, cargo handling, stevedoring
	Marco Polo Programme	Modal shift, catalyst and common learning actions
	Vessel traffic monitoring	Monitoring System to prevent illegal discharges at sea and help in recognise ships and their environmental performances
	Single European sky	Management of air traffic and thereby facilitate further cost reductions and demand growth
	Environmentally differentiated charges at terminals	Differentiate terminal fees and charges according to the level of pollutants emitted/discharged and noise produced mainly by ships and aircrafts

Source: TRT, 2007.

22.11.2007

STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k trvalo udržateľnej európskej dopravnej politike z hľadiska európskej energetickej a
environmentálnej politiky
(2007/2147(INI))

Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko: Edite Estrela

NÁVRHY

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

1. vyjadruje vážne znepokojenie nad nárastom emisií skleníkových plynov pochádzajúcich z dopravy, ktoré sa v období 1990 – 2005 zvýšili o 32,1 %, zatiaľ čo emisie z iných odvetví poklesli o 9,5 %; poukazuje najmä na to, že za toto isté obdobie sa emisie z medzinárodnej leteckej a námornej dopravy (na ktoré sa nevzťahuje Kjótsky protokol) zvýšili o 90 % a 50 % v tomto poradí, čo v roku 2005 predstavovalo 23 % všetkých emisií z dopravy a 6,3 % celkového objemu emisií¹;
2. podporuje prebiehajúci legislatívny proces týkajúci sa zahrnutia leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami EÚ a prípravy podobných právnych predpisov pre odvetvie námornej dopravy; upozorňuje však na skutočnosť, že prípadné vytvorenie systému obchodovania s emisiami z námornej dopravy by nemalo mať negatívne následky pre tento druh dopravy, ktorý je z ekologického hľadiska (spolu s vnútrozemskými vodnými cestami) najvhodnejší, a nemalo by viesť ani k uprednostňovaniu iných druhov dopravy, ktoré pre životné prostredie predstavujú väčšiu záťaž;
3. vyzýva Komisiu, aby vykonala dôkladné hodnotenie technickej a hospodárskej uskutočniteľnosti a environmentálnych hľadísk využívania alternatívnych palív v leteckej, námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktoré môže prispieť k zlepšeniu energetickej účinnosti týchto druhov dopravy;

¹ <http://reports.eea.europa.eu>.

4. domnieva sa, že je potrebné, aby sa náklady týkajúce sa infraštruktúry, emisií skleníkových plynov, dopravných nehôd a hluku prejavili na cene dopravy s cieľom povzbudiť užívateľov, aby si zvolili udržateľnejšie možnosti dopravy; pripomína Komisii, že v súlade so smernicou 2006/38/ES má Komisia najneskôr 10. júna 2008 predložiť návrh na všeobecne uplatniteľný, transparentný a komplexný model hodnotenia všetkých externých nákladov, ktorý poslúži ako základ pre budúce výpočty poplatkov za infraštruktúru;
5. zdôrazňuje, že je nutné, aby EÚ finančne podporovala realizáciu prioritných projektov v rámci transeurópskych sietí vrátane európskeho systému riadenia železničnej dopravy a aby stanovila vhodné usmernenia pre štátnu pomoc v odvetví železničnej dopravy; konštatuje, že na splnenie záväzkov a dosiahnutie cieľov EÚ v súvislosti s Kjótskym protokolom je absolútne nevyhnutné rozšíriť a zvýšiť finančnú podporu, ako aj iné spôsoby podpory, mechanizmy a politiky, ktoré podporujú pretrvávajúci modálny prechod na uvedený druh dopravy zo strany cestujúcich aj nákladu vo všetkých členských štátoch;
6. navrhuje vytvoriť rámec na podporu trvalo udržateľného charakteru železničnej dopravy prostredníctvom dynamickejšej environmentálnej politiky, ktorá napríklad podporí využívanie elektrickej energie pochádzajúcej z obnoviteľných zdrojov;
7. zdôrazňuje význam realizácie národných akčných plánov, ktoré podporujú dopyt spotrebiteľov po druhoch dopravy s nižšími emisiami, ako sa navrhuje v uznesení Európskeho parlamentu z 24. októbra 2007 o stratégii Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel¹; nalieha na Komisiu, aby tento návrh začlenila do budúcej európskej stratégie trvalo udržateľnej dopravy;
8. zdôrazňuje, že uľahčenie využívania biopalív možno považovať len za doplnkové opatrenie a že trvalú udržateľnosť systému dopravy pre budúce generácie možno zaručiť len kombináciou opatrení, ako napr. posunom dopravy k účinnejším dopravným prostriedkom, zvýšenou palivovou úspornosťou vozidiel, obmedzovaním dopravy, lepšou logistikou, zavádzaním inteligentných kontrolných systémov v cestnej a leteckej preprave a daňovými stimulmi;
9. konštatuje, že podpora bezpečných, ekologických, efektívnych a cenovo prístupných systémov verejnej dopravy a železničnej a vodnej nákladnej dopravy, ako aj spoločné využívanie vozidiel a intenzívna podpora nemotorizovanej mobility s paralelnými stratégiami na zníženie celkového dopytu po motorizovanej doprave sú dôležitými krokmi k zníženiu negatívneho vplyvu dopravy na životné prostredie; nalieha na Komisiu a členské štáty, aby požadovali zavedenie plánov mestskej mobility s osobitnými opatreniami, ktoré umožňujú a podporujú používanie bicyklov a iných ekologických druhov dopravy vo všetkých mestách EÚ;
10. vyzýva členské štáty, aby podporovali informačné a vzdelávacie kampane, predovšetkým tie, ktoré sú určené mladšej generácii, s cieľom dosiahnuť skutočné zmeny vo vzoroch správania, ktoré sú kľúčovým prvkom ambiciózneho dlhodobého

¹ P6_TA-PROV(2007)0469.

stratégie trvalo udržateľnej dopravy;

11. zdôrazňuje, že je potrebné prijať ambiciózne a záväzné limity emisií CO₂ pre automobily tak, aby sa zvýšila ich palivová úspornosť a cenová prístupnosť pre všetkých užívateľov, a pri súčasnom využití najúčinnějších metód podporovať starostlivú a trvalo udržateľnú produkciu nefosílnych palív získavaných z biomasy, ktoré v porovnaní s fosílnymi palivami produkujú podstatne menej emisií skleníkových plynov, a to po zohľadnení dôsledkov, pokiaľ ide o výrobu potravín, biodiverzitu, príslušné normy Medzinárodnej organizácie práce, vodné zdroje, zmeny využívania pôdy a odlesňovanie;
12. opäť pripomína, že na minimalizovanie emisií CO₂ je potrebné zabezpečiť nový vozový park; domnieva sa, že je potrebné, aby členské štáty využívali trhové nástroje na podporu obnovy svojho vozového parku;
13. požaduje zodpovednejšie zapojenie účastníkov dopravného trhu (napr. do verejno-súkromných partnerstiev), ktoré možno využiť ako hnaciu silu pri dosahovaní cieľov v oblasti životného prostredia;
14. podporuje vykonanie výskumu, ktorý je potrebný na tieto účely v rámci 7. rámcového programu a vyzýva Komisiu, aby sa usilovala o vznik verejno-súkromných partnerstiev v oblasti výskumu a vývoja zameraných na vývoj technológií potrebných pre trvalo udržateľnú a ekologicky vhodnú dopravu; poukazuje na skutočnosť, že lepšie a rozšírené využitie už existujúcich nových ekologickejších technológií by bolo pre európsku dopravnú politiku okamžitým prínosom;
15. domnieva sa, že dôležitým prostriedkom posilnenia vedúcej úlohy Európy v tejto oblasti je rozvoj alternatívnych a obnoviteľných palív, napríklad vodíkových a palivových článkov, ktoré sa podľa očakávania v budúcnosti stanú životaschopnejšími alternatívami súčasných technológií motorových systémov;
16. zdôrazňuje, že verejné orgány môžu mať dôležitú úlohu pri podpore trvalo udržateľnej dopravy prostredníctvom obstarávania vozidiel pre ich systém verejnej dopravy.

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE

Dátum prijatia	22.11.2007
Výsledok záverečného hlasovania	+ : 37 - : 00 0 :
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Marie-Noëlle Lienemann, Alexandru-Ioan Morțun, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Alfonso Andria, Duarte Freitas, Milan Gaľa, David Martin, Alojz Peterle
Náhradníci (čl. 178 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	

15.11.2007

STANOVISKO VÝBORU PRE PRIEMYSEL, VÝSKUM A ENERGETIKU

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k trvalo udržateľnej európskej dopravnej politike z hľadiska európskej energetickej a environmentálnej politiky
(2007/2147(INI))

Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko: Dominique Vlasto

NÁVRHY

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

1. zastáva názor, že Komisia má reálnu možnosť zbližiť svoje politiky v oblasti životného prostredia a energetiky na dosiahnutie cieľa trvalo udržateľnej dopravy a prispieť k obmedzeniu otepľovania planéty na 2°C;
2. konštatuje, že v sektore dopravy sa nedávno začalo niekoľko iniciatív, stále však ide o osobitné a neucelené opatrenia; domnieva sa, že by ich bolo potrebné usporiadať a vytvoriť z nich skutočnú politiku trvalo udržateľnej dopravy; zdôrazňuje, že kľúčom k úspechu tejto politiky je dobré riadenie;
3. poukazuje na to, že Komisia musí navrhnúť (podľa jej oznámenia Parlamentu a Rade z 7. februára 2007 (KOM(2007)0022)) opatrenia v súvislosti s dosiahnutím cieľa znížiť emisie CO₂/km pre osobné automobily a ľahké vozidlá prostredníctvom integrovaného prístupu; želá si, aby Komisia predložila jasnú a prispôbenú metodológiu, ktorou sa stanovia tieto ciele bez toho, aby sa zabudlo na zníženie emisií NO_x a pevných častíc (Euro VI, emisné limity týkajúce sa ťažkých úžitkových vozidiel);
4. nalieha na členské štáty, aby dospeli v Rade k dohode o návrhu smernice predloženej Komisiou o daniach z osobných áut, ktorá upravuje dane za osobné autá podľa ich znečisťujúcich emisií (vrátane CO₂), alebo aby presadzovali navrhnuté opatrenia na vnútroštátnej úrovni;
5. domnieva sa, že začlenenie všetkých nákladov spojených s infraštruktúrou, emisiami, nehodami a hlukom do ceny dopravy pomôže podnietiť užívateľov k tomu, aby siahali po udržateľnejšej forme dopravy;
6. domnieva sa, že je vhodné, aby členské štáty podporovali odbornú prípravu

zamestnancov ako prostriedok na podnietenie automobilových výrobcov k výrobe vozidiel s vyššou energetickou účinnosťou;

7. zdôrazňuje, že by sa mali stanoviť ciele zníženia emisií pre ťažké nákladné vozidlá; považuje za naliehavé zlepšiť ich energetickú účinnosť vrátane ekologickej prevádzky a zintenzívniť výskum a vývoj vo vzťahu k týmto vozidlám;
8. je presvedčený, že zvyšovanie informovanosti spotrebiteľov prostredníctvom lepšieho označovania účinnosti palív a údajov o znečisťujúcich emisiách prispieva k dosiahnutiu udržateľnejšej dopravy; preto očakáva revíziu smernice 1999/94/ES o označovaní osobných automobilov, pokiaľ ide o spotrebu paliva a emisie, ktorá by mala zohľadniť súčasné osvedčené postupy;
9. žiada Komisiu, aby vytvorila pracovnú skupinu zloženú zo zástupcov výrobcov, distribútorov a užívateľov s cieľom pripraviť a podporiť trvalo udržateľné biopalivá druhej generácie;
10. zdôrazňuje čoraz významnejšie miesto, ktoré automobil zaberá v mestskom a prímestskom cestovaní, čo predstavuje viac ako 50 % celkových emisií osobných áut; víta zelenú knihu o mestskej doprave a vyzýva Komisiu, aby predložila iniciatívu, ktorá sa osobitne zameria na mestskú dopravu a otázku začlenenia ochrany klímy, úspory energie a verejného zdravia do trvalo udržateľnej mobility v mestách;
11. zdôrazňuje, aký má presadzovanie národných akčných plánov význam pre povzbudenie spotrebiteľov k tomu, aby využívali dopravné prostriedky s nižšími emisiami; nalieha na Komisiu, aby tento návrh zahrnula do budúcej európskej stratégie pre ekologicky trvalo udržateľnú dopravu;
12. zdôrazňuje, že rozhodovanie, plánovanie, výstavba a udržiavanie dopravných infraštruktúr sa musí zohľadniť v politike trvalo udržateľnej dopravy, pretože sú zdrojom znečisťovania vzduchu, pôdy a vody a poškodzujú krajinu; zdôrazňuje, že zlepšenie existujúcej železničnej infraštruktúry, ako aj jej riadenie, sa musí zohľadniť ako priorita;
13. želá si, aby sa prostredníctvom vnútroštátnych príspevkov, verejno-súkromných partnerstiev a medzinárodnej spolupráce podstatne zvýšilo celkové financovanie výskumu a vývoja v oblasti životného prostredia, energetiky a dopravy, ktoré v rámci 7. rámcového programu pre výskum a vývoj dosahuje 8,4 miliárd EUR;
14. zdôrazňuje, že v 7. rámcovom programe pre výskum a vývoj treba dávať väčšiu prednosť téme dopravy (vrátane trvalo udržateľnej pozemnej dopravy a leteckej dopravy) a že treba zvýšiť úsilie o zníženie environmentálnych a sociálnych nákladov vyplývajúcich zo škôd v oblasti zmeny klímy a verejného zdravia spôsobených cestnou a leteckou dopravou;
15. vyzýva Komisiu, aby pri revízii viacročného rozpočtu v roku 2009 významne zvýšila prostriedky pre výskum a vývoj technológií zameraných na zníženie emisií CO₂ v automobilovom priemysle do konca roku 2010;
16. povzbudzuje zriadenie spoločného podniku Čistá obloha, t. j. spoločnej technologickej

iniciatívy, ktorej cieľmi sú najmä zníženie emisií CO₂ o 50 %, NO_x o 80 % a hlučnosti o 50 % (pozri návrh nariadenia Rady predložený Komisiou 13. júna 2007, ktorým sa zriaďuje spoločný podnik Čistá obloha (KOM(2007)0315));

17. vyzýva Komisiu, aby viac podporovala projekty výskumu a vývoja MSP a mikropodnikov, ktoré pracujú na trvalo udržateľnej doprave, v rámci 7. RPVR, CIP, ale tiež prostredníctvom programu EUREKA a zavádzaním špecializovaných zoskupení;
18. vyjadruje poľutovanie nad tým, že v lodiařskom priemysle neexistuje dôležitý projekt, najmä taký, ktorý by vystriedal InterSHIP (6. RPVV); domnieva sa, že program LeaderSHIP 2015 by mal obsahovať ciele energetickej efektívnosti na výrobu konkurencieschopných ekologickejších lodí, ktoré by sa vymedzili v spolupráci s priemyslom (pozri oznámenie Komisie z 21. novembra 2003 o programe LeaderSHIP 2015(KOM(2003)0717));
19. povzbudzuje Komisiu, aby zintenzívnila výskum v oblasti trvalo udržateľných, z energetického hľadiska úsporných a ekologickejších plavidiel vnútrozemskej vodnej a námornej dopravy, najmä pokiaľ ide o zlepšenie ich konštrukcie a motorov, využitie obnoviteľných energií, akými sú slnečná a veterná energia, ako aj o možnosti vybavenia plavidiel novými systémami; zdôrazňuje, že výskum a vývoj zameraný na lepšie prispôsobenie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy riečnym tokom, ponúka významnú možnosť, ako sa vyhnúť nákladom na infraštruktúru, ako aj poškodzovaniu životného prostredia;
20. konštatuje, že dopyt po rekreačných plavidlách a po vodnej osobnej doprave na krátke vzdialenosti v Európskej únii vzrástol; želá si, aby priemysel výroby rekreačných plavidiel a osobných plavidiel na krátke vzdialenosti pri príprave svojich budúcich plavidiel citelnejšie zohľadňoval význam trvalo udržateľnej dopravy; žiada, aby Komisia, členské štáty, miestne orgány a prevádzkovatelia venovali pozornosť týmto zaujímavým alternatívam.

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE

Dátum prijatia	12.11.2007
Výsledok záverečného hlasovania	+ : 36 - : 0 0 : 0
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Den Dover, András Gyürk, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Herbert Reul, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto, Gianni De Michelis, Adam Gierak, Norbert Glante, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Fiona Hall, Anne Laperrouze, Patrizia Toia, David Hammerstein, Miloslav Ransdorf
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Avril Doyle, Lambert van Nistelrooij, Robert Goebbels, Edit Herczog, Hannes Swoboda, Danutė Budreikaitė, Vittorio Prodi, Satu Hassi, Esko Seppänen
Náhradníci (čl. 178 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Eva Lichtenberger

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE

Dátum prijatia	22.1.2008
Výsledok záverečného hlasovania	+ : 41 - : 6 0 : 1
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Paolo Costa, Francesco Ferrari, Dirk Sterckx, Luca Romagnoli, Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowicki, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Marian-Jean Marinescu, Reinhard Rack, Renate Sommer, Lars Wohlin, Inés Ayala Sender, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Bogusław Liberadzki, Robert Navarro, Willi Piecyk, Gilles Savary, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Yannick Vaugrenard, Seán Ó Neachtain, Roberts Zile, Jaromír Kohlíček, Erik Meijer, Georgios Toussas, Michael Cramer, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Jörg Leichtfried
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Luigi Cocilovo, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool, Leopold Józef Rutowicz
Náhradníci (čl. 178 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	