EVROPSKÝ PARLAMENT 2009 - 2014

Dokument ze zasedání

A7-0189/2010

9. 6. 2010

ZPRÁVA

o udržitelné budoucnosti pro dopravu
(2009/2096(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Mathieu Grosch

OBSAH

Strana

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU 3

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ....15

STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN 19

STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU....23

STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ 28

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU 31

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o udržitelné budoucnosti pro dopravu
(2009/2096(INI))

Evropský parlament,

– s ohledem na sdělení Komise „Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům“ (KOM(2009)0279),

– s ohledem na závěry předsednictva Rady ze dne 17. a 18. prosince 2009 týkající se sdělení Komise „Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům“ (17456/09),

– s ohledem na Bílou knihu Komise „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas učinit rozhodnutí (KOM(2001)0370),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období“ (KOM (2006) 0314),

– s ohledem na zelenou knihu Komise o tržních nástrojích pro účely v oblasti životního prostředí a v souvisejících politikách (KOM(2007)0140),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Strategie pro provedení internalizace vnějších nákladů“ (KOM(2008)0435),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Doprava šetrnější k životnímu prostředí“ (KOM(2008)0433),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Omezení celosvětové změny klimatu na dva stupně Celsia – Postup do roku 2020 a na další období“ (KOM(2007)0002),

– s ohledem na zelenou knihu Komise „TEN-T: přezkum politiky směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky“ (KOM)2009)0044),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě“ (KOM(2008)0886),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Program nákladní dopravy EU: Zvýšení účinnosti, integrace a udržitelnosti nákladní dopravy v Evropě“ (KOM(2007)0606),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Akční plán pro logistiku nákladní dopravy“ (KOM(2007)0607),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě“ (KOM(2006)0336),

– s ohledem na druhou zprávu Komise o vývoji na železničním trhu (KOM(2009)0676),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018“ (KOM(2009)0008),

– s ohledem na sdělení Komise a její akční plán týkající se vytvoření evropského prostoru námořní dopravy bez překážek (KOM(2009)0010),

– s ohledem na sdělení Komise o pobřežní plavbě (KOM(2004)0453),

– s ohledem na sdělení Komise o evropské přístavní politice (KOM(2007)0616),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: První zpráva o iniciativě Inteligentní automobil (KOM(2007)0541),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – Snížení počtu obětí dopravních nehod v Evropské unii o polovinu do roku 2010: společné úsilí“ (KOM(2003)0311),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – zpráva v polovině období“ (KOM(2006)0074),

– s ohledem na zelenou knihu Komise nazvanou „Na cestě k nové kultuře městské mobility“ (KOM(2007)0551),

– s ohledem na sdělení Komise nazvané „Akční plán pro městskou mobilitu“ (KOM(2009)0490),

– s ohledem na své usnesení ze dne 10. března 2010 o strategii EU do roku 2020[1],

– s ohledem na své usnesení ze dne 12. dubna 2005 o námořní dopravě na krátké vzdálenosti[2],

– s ohledem na své usnesení ze dne 29. září 2005 o Evropském akčním programu pro bezpečnost silničního provozu: snížení počtu obětí dopravních nehod v Evropské unii do roku 2010 na polovinu: společné úsilí[3],

– s ohledem na své usnesení ze dne 18. ledna 2007 o Evropském akčním programu pro bezpečnost silničního provozu – přezkum v polovině období[4],

– s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o sdělení Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent[5],

– s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o provádění prvního železničního

[1] Přijaté texty, P7_TA(2010)0053.
[2] Úř. věst. C 33E, 9.2.2006, s. 142.
[3] Úř. věst. C 227E, 21.9.2006, s. 609.
[4] Úř. věst. C 244E, 18.10.2007, s. 220.
[5] Přijaté texty, P6_TA(2007)0345.

balíčku[1],

– s ohledem na své usnesení ze dne 5. září 2007 na téma „Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě“[2],

– s ohledem na své usnesení ze dne 11. března 2008 o evropské politice udržitelné dopravy s přihlédnutím k evropské politice v oblasti energetiky a životního prostředí[3],

– s ohledem své usnesení ze dne 19. června 2008 v otázce sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: První zpráva o iniciativě Inteligentní automobil[4],

– s ohledem na své usnesení ze dne 4. září 2008 o nákladní dopravě v Evropě[5],

– s ohledem na své usnesení ze dne 4. září 2008 o evropské přístavní politice[6],

– s ohledem na své usnesení ze dne 11. března 2009 o dopravě šetrnější k životnímu prostředí a internalizaci vnějších nákladů[7],

– s ohledem na své usnesení ze dne 22. dubna 2009 o zelené knize o budoucí politice TEN-T[8],

– s ohledem na své usnesení ze dne 23. dubna 2009 o akčním plánu pro inteligentní dopravní systémy[9],

– s ohledem na své usnesení ze dne 23. dubna 2009 o akčním plánu pro městskou mobilitu[10],

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému[11],

– s ohledem na článek 48 jednacího řádu,

– s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch, jakož i stanoviska Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro regionální rozvoj (A7-0189/2010),

---

[1] Přijaté texty, P6_TA(2007)0344.
[2] Úř. věst. C 187E, 24.07.2008, s. 154.
[3] Úř. věst. C 66E, 20.3.2009, s. 1.
[4] Úř. věst. C 286E, 27. 11. 2909, s. 45.
[5] Úř. věst. C 295E, 4.12.2009, s. 79.
[6] Úř. věst. C 295E, 4.12.2009, s. 74.
[7] Přijaté texty, P6_TA(2009)0119.
[8] Přijaté texty, P6_TA(2009)0258.
[9] Přijaté texty, P6_TA(2009)0308.
[10] Přijaté texty, P6_TA(2009)0307.
[11] Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 34.

A. vzhledem k tomu, že dopravní odvětví představuje důležitou součást rozvoje Evropské unie a jejích regionů a měst, která bezprostředně ovlivňuje konkurenceschopnost a sociální soudržnost regionů a měst, a tím podstatně přispívá k realizaci evropského jednotného trhu;

B. vzhledem k tomu, že doprava plní trojí funkci: ekonomickou, sociální a funkci územní soudržnosti, jež jsou zásadní pro evropskou integraci;

C. vzhledem k tomu, že dopravní odvětví má zásadní význam pro oblast hospodářství a zaměstnanosti, neboť v poměru k hrubému domácímu produktu tvoří 10 % prosperity EU a vytváří více než 10 milionů pracovních míst, a tudíž bude v budoucnu hrát klíčovou úlohu při provádění strategie Evropa 2020;

D. vzhledem k tomu, že doprava je zásadním prvkem evropské politiky, vzhledem k tomu, že EU proto potřebuje finanční rámec, který zohlední budoucí výzvy v oblasti dopravní politiky, poskytne krátkodobý ekonomický stimul, zvýší produktivitu ve střednědobém a dlouhodobém horizontu a posílí Evropu jakožto oblast výzkumu;

E. vzhledem k tomu, že dopravní odvětví má značný vliv na životní prostředí, kvalitu života a na zdraví lidí a že dopravní odvětví sice umožňuje profesní i soukromou mobilitu, avšak v roce 2008 odpovídalo za 27 % celkového objemu emisí CO_2 a tento objem od té doby dále vzrostl; vzhledem k tomu, že v rámci odvětví dopravy představovala v roce 2007 silniční doprava 70,9 % celkových emisí CO_2, letecká doprava 12,5 %, námořní a říční doprava 15,3 % a železniční doprava 0,6 % celkových emisí CO_2;

F. vzhledem k tomu, že v Evropě je vyvíjeno úsilí zvýšit úroveň bezpečnosti u všech druhů dopravy, vzhledem k tomu, že v roce 2008 při dopravních nehodách zemřelo přibližně 39 000 osob a 300 000 osob bylo vážně zraněno, a proto je důležité i nadále posilovat veškeré aspekty týkající se bezpečnosti, zejména bezpečnosti na silnicích;

G. vzhledem k tomu, že se EU v rámci souboru opatření v oblasti změny klimatu zavázala ke snížení emisí skleníkových plynů do roku 2020 o 20 % oproti roku 1990, což nadále zůstává závazným cílem;

H. vzhledem k tomu, že cílů stanovených v Bílé knize z roku 2001 bylo dosaženo jen částečně, a proto je nezbytné přezkoumat, zda mají tyto cíle zůstat zachovány nebo nově formulovány, a v případě nutnosti je třeba zvýšit úsilí při dosahování těchto cílů;

I. vzhledem k tomu, že problémy při provádění, jako např. opožděné nebo chybné provádění, podstatně omezují účinnost evropských právních předpisů; vzhledem k tomu, že je proto v tomto ohledu naléhavě třeba jednat;

J. vzhledem k tomu, že parlamentní činnost musí být prováděna soudržným způsobem, zejména v oblastech, které se přímo dotýkají dopravní politiky, jako je např. politika životního prostředí, sociální politika, politika městského rozvoje a územního plánování či politika zaměstnanosti a hospodářská politika;

K. vzhledem k tomu, že finanční a hospodářská krize těžce postihla dopravní odvětví,

čehož by však mělo být využito jako šance napomoci dopravnímu odvětví směrem do budoucnosti, resp. jej podpořit, a to zejména posílením udržitelných způsobů dopravy a prostřednictvím příslušných investic mj. do železniční a vodní dopravy; vzhledem k tomu, že tak budou zajištěny rovnější podmínky na trhu;

L. vzhledem k tomu, že jakožto součást budoucího přezkumu agentur je třeba provést analýzu přidané hodnoty, kterou agentury poskytují, jakožto i potřeby zřídit evropskou dopravní agenturu;

M. vzhledem k tomu, že také pro dopravní odvětví má veliký význam stanovování měřitelných cílů, čímž se jednak lépe prověří účinnost dopravní politiky a za druhé zajistí společenské a hospodářské zaměření plánování a čímž se dále ukáže, že navrhovaná opatření jsou nezbytná k uskutečnění dopravní politiky;

N. vzhledem k tomu, že podstatný rozvoj výzkumu, infrastruktury a techniky vyžaduje odpovídající finanční prostředky a nástroje;

O. vzhledem k tomu, že vývoj společnosti a četných hospodářských odvětví vede ke zvýšené poptávce v dopravním odvětví, pro které jsou tudíž zásadní všechny druhy dopravy, vzhledem k tomu, že tyto druhy však musí být hodnoceny na základě své účinnosti z hlediska hospodářské politiky, politiky životního prostředí, sociální politiky a politiky zaměstnanosti;

P. vzhledem k tomu, že do budoucna je žádoucí udržitelná spolupráce všech druhů dopravy - jak přepravy osob, tak zboží - aby byly vytvořeny bezpečné, udržitelné, logisticky propracované a tedy účinné dopravní řetězce, včetně multimodálních řešení a vzájemného propojení dálkové dopravy s dopravou místní;

Společenské, hospodářské a environmentální výzvy

1. je přesvědčen, že politika EU obecně potřebuje jasnou a soudržnou vizi budoucnosti dopravy jakožto ústředního odvětví jednotného trhu, které v celé Evropě zajišťuje volný pohyb osob a zboží a územní soudržnost; domnívá se, že společně s tím, že bude nadále tvořit významnou část udržitelného růstu a konkurenceschopnosti Evropy, se musí odvětví dopravy vyvíjet v rámci trvale vysokých sociálních a environmentálních standardů a zaručit hospodářskou účinnost;

2. je přesvědčen, že demografické změny, zejména v městských oblastech, budou výzvou pro dopravu v oblasti bezpečnosti a kapacit a že z tohoto hlediska musí být základní právo na mobilitu a jeho použitelnost vnímáno jako podstatné a musí být uplatňováno rovněž prostřednictvím lepší dostupnosti a výstavby chybějící infrastruktury; zdůrazňuje, že v této souvislosti jsou pro městské oblasti perspektivní dobře integrované multimodální dopravní řetězce, včetně chůze, jízdy na kole a hromadné dopravy; zdůrazňuje, že v městských oblastech určí zejména současná infrastruktura, který způsob dopravy bude nejvhodnější; domnívá se, že dobré spojení prostřednictvím hromadné dopravy omezí ve venkovských oblastech používání soukromých vozidel; v zájmu vytvoření soudržné městské a příměstské dopravy a zachování populace na venkově vyzývá k založení funkčních městských regionů;

3. žádá Komisi, aby pro města s více než 100 000 obyvateli zavedla plány udržitelné městské mobility při náležitém zohlednění zásady subsidiarity a aby podněcovala města k sestavení plánů mobility, které nabídnou koncepci integrované dopravy, s cílem snížit poškozování životního prostředí a posílit zdravotní hlediska a účinnost mobility;

4. domnívá se, že rostoucí poptávka vede mimo jiné k výzvám v oblasti kapacit, resp. ke snížení účinnosti vzhledem k problémům s infrastrukturou v nákladní dopravě, domnívá se proto, že by měla být především posílena součinnost různých druhů dopravy a bezpečnost účastníků dopravy i zboží a že by měla být zásadním způsobem zlepšena infrastruktura a zejména odstraněna problematická místa, která jsou známa již mnoho let;

5. zdůrazňuje, že vyloučení emisí uhlíku z dopravy je jednou z nejdůležitějších výzev budoucí dopravní politiky EU a že by k němu měly být využity všechny existující a udržitelné prostředky, jako mimo jiné smíšené využívání energetických zdrojů pro podporu výzkumu a vývoje technologií a způsobů ohleduplnějších k životnímu prostředí, opatření pro tvorbu cen a internalizace vnějších nákladů všech druhů dopravy za předpokladu, že zisky, které tak na úrovni EU vzniknou, budou použity ke zlepšení udržitelnosti mobility a opatření ovlivňujících chování účastníků dopravy i profesionálů v dopravě (zvyšování informovanosti, chování ohleduplné k životnímu prostředí atd.); zdůrazňuje, že za tímto účelem by měly být vytvořeny především finanční pobídky s vyloučením případného narušování hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy a mezi jednotlivými členskými státy;

6. bere na vědomí, že podle Mezinárodní námořní organizace produkuje námořní doprava tři až pětkrát méně CO_2 než pozemní doprava, ale má obavy z očekávaných emisí SOx a NOx z námořní dopravy, které budou mít do roku 2020 přibližně stejný objem jako emise z pozemní dopravy, a lituje bezvýsledného pokusu organizace IMO o zavedení systému na snižování emisí CO_2;

7. zdůrazňuje potřebu lepší informovanosti široké veřejnosti o důsledcích cestování ve volném čase a vyzývá Komisi, aby se cestováním ve volném čase zabývala v rámci své politické koncepce;

Bezpečnost

8. zdůrazňuje, že bezpečnost musí být i nadále jednou z priorit budoucí dopravní politiky a že bezpečnost jak aktivních, tak i pasivních uživatelů všech druhů dopravy musí být zaručena; připisuje zásadní význam snížení nepříznivých dopadů dopravy na zdraví, zejména prostřednictvím moderních technologií, a zaručení práv cestujících ve všech druzích dopravy, především práv cestujících se sníženou mobilitou, a sice na základě jasných a transparentních pravidel; podporuje vytvoření charty práv cestujících v Evropské unii;

9. vyzývá Komisi, aby co nejdříve předložila studii, která by zahrnovala osvědčené postupy členských států týkající se dopadu omezení rychlosti na všechny typy vozidel a komunikací, jak městských, tak meziměstských, s cílem předložit legislativní opatření, která by snížila emise a zvýšila bezpečnost silničního provozu;

10. zdůrazňuje nutnost zaručit bezpečnost osob i právní jistotu pracovníků v dopravním odvětví, mj. na základě vytvoření dostatečného počtu bezpečných parkovacích míst a harmonizace prosazování pravidel silniční dopravy i sankcí, jež je možné v jejich rámci uložit; dále zdůrazňuje, že zavedení přeshraničního uplatňování sankcí zvýší bezpečnost na silnicích pro všechny uživatele;

11. upozorňuje na to, že nárůstu silniční nákladní dopravy neodpovídá počet odstavných ploch pro nákladní automobily v síti TERN, z čehož vyplývá, že nezvýší-li členské státy EU kvalitu a počet možností odpočinku, bude v případě řidičů z povolání zejména v nočních hodinách vážně ohroženo dodržování stanovené doby řízení a doby odpočinku, a tím i celková bezpečnost silničního provozu;

Efektivní součinnost různých druhů dopravy

12. domnívá se, že rozvoj osobní a nákladní dopravy jako celku závisí do značné míry na účinném využití různých druhů dopravy, a proto by evropská dopravní politika měla být zaměřena na efektivní součinnost různých druhů dopravy, která bude úzce spojena s vyloučením emisí uhlíku z dopravy, bezpečností a hospodárností dopravy; věří, že to povede k optimálnímu přerozdělení mezi různými druhy dopravy a posunu k udržitelnějším způsobům dopravy a zároveň bude zajištěna interoperabilita v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi, posílena udržitelnější doprava a logistické řetězce i nabídka a dojde k posílení bezproblémových dopravních toků mezi druhy dopravy a dopravními uzly;

13. zdůrazňuje, že efektivní součinnost různých druhů dopravy by měla být posuzována nejen podle kritérií hospodárnosti, ale také podle kritérií ochrany životního prostředí, sociálních a pracovních podmínek, bezpečnostních hledisek a hlediska územní soudržnosti, přičemž by měly být zohledněny rozdílné technické možnosti a rozdílná výchozí situace různých druhů dopravy na jedné straně, a států, regionů a měst na straně druhé;

14. zdůrazňuje, že efektivní součinnost různých druhů dopravy si žádá lepší infrastrukturu, mj. prostřednictvím budování zelených koridorů, snižování počtu problémových míst, zkvalitňování železniční a vodní dopravy, zvyšování bezpečnosti na základě nových technologií a zlepšování pracovních podmínek;

Dokončení vnitřního trhu

15. požaduje pravidelné přezkumy evropských právních předpisů a jejich provádění a uplatňování, aby byla zajištěna jejich účinnost; vyzývá Komisi, aby důsledně odstraňovala překážky, které vznikají chybným nebo opožděným prováděním evropských právních předpisů v členských státech;

16. navrhuje, aby v novém rámci Lisabonské smlouvy a po dohodě s Komisí byla alespoň jednou ročně svolána společná schůze zástupců národních parlamentů zodpovědných za dopravu s cílem sdílet zkušenosti a zlepšit provádění právních předpisů EU v oblasti dopravy a spolupracovat na jeho zefektivnění;

17. konstatuje, že doprava hraje důležitou úlohu pro dokončení evropského vnitřního

trhu, stejně jako pro volný pohyb občanů a zboží, a že by především v železniční dopravě ve všech členských státech EU mělo být dosaženo řízeného otevření trhu; je toho názoru, že zmíněné úplné otevření trhu bude prospěšné pro spotřebitele a mělo by být doprovázeno opatřeními, která zajistí kvalitu veřejných služeb, i dlouhodobým plánováním investic do infrastruktury a technické interoperability s cílem zvýšit účinnost a bezpečnost a dalšími opatřeními, která zabrání narušení hospodářské soutěže v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi, mimo jiné v sociální, fiskální bezpečnostní a environmentální oblasti; internalizace externích sociálních a environmentálních nákladů by měla probíhat postupně, přičemž bude zahájena u nejvíce znečišťujících druhů dopravy, jimiž jsou silniční a letecká doprava;

18. vyzývá Komisi a orgány členských států, aby usnadnily dokončení procesu liberalizace kabotážní dopravy, aby tak došlo ke snížení nadměrného počtu jízd naprázdno a k vytvoření udržitelnější silniční a železniční sítě prostřednictvím zvýšení počtu uzlů nákladní přepravy;

19. v zájmu dosažení účinné námořní dopravy kombinovatelné s jinými druhy dopravy je nevyhnutelné opět přistoupit k rozhodnému procesu liberalizace, aby byl tento druh dopravy skutečně konkurenceschopný;

20. vzhledem k hospodářským potřebám zdůrazňuje význam skutečně evropské správy dopravní infrastruktury (železniční koridory pro nákladní a osobní dopravu, jednotné evropské nebe, přístavy a jejich napojení na dopravní sítě, prostor námořní dopravy bez překážek, vnitrozemské vodní cesty) s cílem snížit dopad existence hranic na všechny druhy dopravy a posílit konkurenceschopnost a atraktivitu EU;

21. vyzývá ke zřízení společného evropského rezervačního systému s cílem zvýšit efektivitu jednotlivých druhů dopravy a zjednodušit a zlepšit jejich interoperabilitu;

22. zdůrazňuje, že doprava má vliv na sociální, zdravotní a bezpečnostní politiku a že v rámci vytvoření jednotného dopravního prostoru musí být na vysoké úrovni harmonizovány a trvale zlepšovány zaměstnanecké a pracovní podmínky i vzdělávání a odborná příprava, a to na základě účinného sociálního dialogu na evropské úrovni; zdůrazňuje, že mimo jiné vytváření evropských vzdělávacích a špičkových středisek v příslušných členských státech může přispět k podpoře kvality odborné přípravy a postavení osob zaměstnaných v dopravě, i ke vzájemnému uznávání studia v rámci odborné přípravy;

23**.** domnívá se, že pro dosažení vyšší účinnosti v dopravní politice je třeba vyhodnotit programy (jako např. Galileo a ITS - inteligentní dopravní systémy pro všechny druhy dopravy), a na základě výsledků vhodně uzpůsobit strategii i plánování; je si mj. vědom toho, jak je stále žádoucí nový program pro bezpečnost v silničním provozu, další revitalizace sítí TEN-T, průběžné vyhodnocení programu NAIADES, velmi důsledné a plné provádění programu jednotného evropského nebe, SESAR a 8. rámcového programu pro výzkum a pokračování programu Marco Polo ve zjednodušené formě;

Evropské agentury

24. domnívá se, že technická interoperabilita a její financování, stejně jako evropská osvědčení, standardizace a vzájemné uznávání představují zásadní prvky dobře fungujícího jednotného trhu a že prosazování těchto prvků by mělo být důležitou součástí úkolů různých agentur; zdůrazňuje, že by všechny agentury měly usilovat o dosažení, a v krátké době také dosáhnout, podobné úrovně odpovědnosti a pravomocí a měly by být pravidelně hodnoceny; vybízí zejména k rozvoji úplného potenciálu Evropské agentury pro železnice, včetně postupného přebírání odpovědnosti za vydávání osvědčení všem novým kolejovým vozidlům a železniční infrastruktuře a za pravidelné audity vnitrostátních orgánů pro bezpečnost nebo rovnocenných orgánů členských států, jak stanoví směrnice 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004;

25. zdůrazňuje, že silniční doprava představuje 75 % dopravního odvětví, a tudíž žádá o zohlednění potřebnosti agentury pro silniční dopravu, zejména s cílem zvýšit bezpečnost na silnicích a zaručit základní právo občanů na bezpečnou mobilitu podporou nových aplikací (jako např. Galileo nebo stejně vhodné technologie pro inteligentní dopravní systémy) a řídit výzkumné programy; dále se domnívá, že tato agentura by také mohla přistupovat k regulačním opatřením tehdy, jde-li o odstraňování překážek pro udržitelný vnitřní trh;

26. poukazuje na to, že se vnitrozemská vodní doprava stále potýká s nejednotným institucionálním rámcem, a požaduje vytvoření trvalé a strukturované spolupráce mezi příslušnými orgány s cílem úplného využití potenciálu tohoto druhu dopravy;

Výzkum a technologie

27. pro odvětví dopravy požaduje agendu v oblasti výzkumu a technologií; domnívá se, že tato agenda by měla být vytvářena ve spolupráci se všemi příslušnými zúčastněnými subjekty, aby byly pochopeny potřeby tohoto odvětví, a na tomto základě lépe přidělovány finanční prostředky EU; je toho názoru, že upřednostněny by měly být projekty zaměřené na vyloučení uhlíku z dopravy, zlepšení transparentnosti dodavatelského řetězce a bezpečnosti a zabezpečení dopravy, zlepšení řízení dopravy a snížení administrativní zátěže;

28. zdůrazňuje, že výzkum, vývoj a inovace musí být podpořeny, jelikož jsou na základě snížení výfukových plynů a hluku ze všech druhů dopravy významným přínosem pro životní prostředí, navíc zvyšují bezpečnost díky lepšímu využití stávající kapacity infrastruktury a odstraňování problémových dopravních míst, a v neposlední řadě vedou k větší energetické nezávislosti všech druhů dopravy v celé dopravní síti; v této souvislosti zdůrazňuje, že inteligentní, interoperabilní a provázané systémy pro řízení a bezpečnost dopravy, jako např. systémy ERTMS, Galileo, SESAR, ITS a další vhodné technologie, musí být podpořeny jak v rámci výzkumu a vývoje, tak i v praxi; vyzývá členské státy, aby zajistily přínos inteligentních dopravních systémů pro všechny evropské občany; konstatuje, že v souvislosti se slibnými technologiemi musí být vytvořeny nezbytné rámcové podmínky a otevřené normy, aniž by docházelo k neopodstatněnému zvýhodnění jakékoli specifické technologie;

29. zdůrazňuje, že v rámci ochrany životního prostředí a energetické nezávislosti EU by měl každý druh dopravy snížit své emise CO_2 za podpory poskytované výzkumem

a vývojem inovativních, energeticky účinných a čistých technologií a obnovitelných zdrojů energie, což povede mimo jiné k udržitelnější povaze vozidel u všech druhů dopravy; je toho názoru, že by to současně posílilo konkurenceschopnost evropských podniků;

30. zdůrazňuje, že je zapotřebí jednotných definic příslušných pojmů v oblasti bezpečnosti silničního provozu a šetření nehod za účelem zajištění srovnatelnosti výsledků a případných prováděných opatření;

31. zdůrazňuje, že harmonizace přepravních dokladů podle nejnovějších komunikačních norem a jejich multimodální a mezinárodní použitelnost může vést k podstatnému zlepšení bezpečnosti a logistiky, jakož i k významnému snížení administrativní zátěže;

Dopravní fondy a evropská dopravní síť

32. zdůrazňuje, že účinná politika v oblasti dopravy vyžaduje vhodný finanční rámec s ohledem na současné výzvy a že z tohoto důvodu je třeba navýšit stávající finanční prostředky určené pro dopravní odvětví a mobilitu; proto považuje za nutné:

    a. vytvořit fond dopravy pomocí doplnění dodatečných finančních prostředků ke stávajícím finančním prostředkům v rozpočtu EU prostřednictvím sloučení části prostředků v rámci strukturální politiky a politiky soudržnosti, jakož i v rámci veřejnosoukromých partnerství, nebo jiných finančních nástrojů, jako jsou např.záruky; tento fond by měl na všech úrovních správy sloužit ke zlepšení dopravní infrastruktury, podpoře projektů TEN-T, zajištění technické a funkční interoperability, posílení výzkumu a zavedení inteligentních dopravních systémů pro všechny druhy dopravy; financování by se mělo řídit transparentními kritérii způsobilosti, která zohlední efektivní součinnost různých druhů dopravy v souladu s odstavcem 5, sociální politiku, bezpečnostní, sociální, ekonomická hlediska i územní soudržnost;
    b. přijmout v rámci víceletého finančního rámce rozpočtový závazek určený na dopravní politiku;
    c. určit možnost, aby v rámci Paktu stability a růstu a s cílem podporovat udržitelnost ve střednědobém a v dlouhodobém horizontu byla při výpočtu schodků veřejného rozpočtu zohledněna dlouhodobá povaha investic do dopravní infrastruktury, pokud k tomu Komise předem udělí souhlas, což zlepší konkurenceschopnost ekonomiky;
    d. využít tento fond mj. pro účely spolufinancování z dosaženého zisku dosaženého internalizací vnějších nákladů;

33. požaduje soudržnou a integrovanou dopravní politiku, která prostřednictvím finanční podpory, která nebude posuzována podle kritérií konkurenceschopnosti, v souladu s pravidly EU pro státní podporu, posílí mimo jiné železniční a lodní dopravu, přístavní politiku a veřejnou hromadnou dopravu;

34. je toho názoru, že finanční a hospodářskou krizi je nutno využít jako šanci k cílené podpoře dopravního odvětví a poskytnutím finanční podpory umožnit investice do dopravy, jež bude v prvé řadě bezpečná, šetrná k životnímu prostředí, a tudíž i trvale udržitelná; je toho názoru, že by měly být v kontextu Evropské strategie 2020 uváženy

investice EU do dopravních projektů, jelikož doprava a systémy mobility nabízí jedinečnou příležitost pro tvorbu stabilních pracovních míst;

35. je přesvědčen, že vymezení evropské ústřední sítě v rámci celkové sítě TEN-T, které je i nadále prioritou dopravní politiky EU, je třeba posoudit podle kritérií udržitelného rozvoje na evropské, ale i regionální a místní úrovni, a že multimodální platformy a přístavy s multimodálním překladištěm i nadále představují podstatnou součást v nabídce infrastruktury, jelikož umožňují účinné propojení mezi rozličnými druhy dopravy;

36. je toho názoru, že projekty TEN-T by měly i nadále zůstat prioritou dopravní politiky EU a že je nezbytně nutné řešit problém nedostatečné infrastruktury a překonat historické a geografické překážky, jež přetrvávají na hranicích; domnívá se, že sítě TEN-T by měly být integrovány do celoevropské sítě propojené s i oblastmi za hranicemi EU, je toho názoru, že tento proces lze uspíšit navýšením financování;

37. žádá, aby infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy, vnitrozemské přístavy a multimodální propojení mořských přístavů s vnitrozemím a železnicí hrály v evropské dopravní politice důležitější úlohu a aby jim byla poskytnuta větší podpora s cílem přispět ke snížení dopadu dopravy v EU na životní prostředí a k její větší bezpečnosti; je toho názoru, že ohleduplnost vnitrozemských plavidel k životnímu prostředí lze radikálně zlepšit, budou-li na nich instalovány nové pohonné jednotky vybavené nejmodernější dostupnou technologií pro regulaci emisí;

38. vyzdvihuje, že je třeba pohlížet na projekty týkající se námořní přepravy na krátké i dlouhé vzdálenosti v širším kontextu, který zahrnuje i země v bezprostřední geografické blízkosti Evropy; zdůrazňuje, že to bude vyžadovat větší součinnost mezi regionální politikou, rozvojovou politikou a dopravní politikou;

39. uznává, že regionální letiště mají pro rozvoj okrajových a nejodlehlejších regionů klíčový význam, protože zvyšují jejich propojenost s dopravními uzly; považuje za obzvláště prospěšné využít, tam kde je to možné, intermodální řešení; domnívá se, že (vysokorychlostní) železniční spojení mezi letišti nabízejí ideální možnost, jak udržitelně propojit různé druhy dopravy.

Doprava v globálních souvislostech

40. zdůrazňuje, že vytvoření evropského dopravního prostoru je důležitou prioritou a pro všechny druhy dopravy, především v letecké a lodní dopravě, do značné míry závisí na mezinárodním přijetí v rámci vyjednávaných dohod, přičemž by EU měla v příslušných mezinárodních grémiích zaujímat stále významnější úlohu při jeho vytváření;

Měřitelné cíle do roku 2020

41. požaduje, aby byly sledovány jasnější a vyčíslitelnější cíle, kterých má být s ohledem na rok 2010 dosaženo v roce 2020, a proto navrhuje, aby

– byl o 40 % snížen počet mrtvých a těžce zraněných osob, a to jak v případě aktivních, tak i pasivních účastníků dopravy, přičemž tento cíl bude vytýčen v budoucí bílé knize o dopravě i v novém akčním plánu pro bezpečnost silničního provozu;
– se zvýšil počet odstavných ploch pro těžká nákladní vozidla v transevropské silniční síti (TERN) v každém členském státě o 40 %, aby se tak zajistila bezpečnost silničního provozu a dodržování doby odpočinku řidičů z povolání;
– byl zdvojnásoben počet cestujících využívajících autobusovou a kolejovou dopravu (a případně také cestujících využívajících lodní dopravu) a aby byly finanční prostředky pro dopravní koncepce podporující chůzi a jízdu na kole navýšeny o 20 %, aby se tak zajistilo dodržování práv zakotvených v právních předpisech Společenství, zejména práv cestujících se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu;
– emise CO_2 v silniční osobní i nákladní dopravě byly prostřednictvím odpovídajících inovací, podpory alternativních zdrojů energie a logistické optimalizace osobní a nákladní dopravy sníženy o 20 %;
– bylo prostřednictvím cílených investic do elektrifikace železniční infrastruktury dosaženo cíle 20% snížení energie spotřebované kolejovými vozidly v porovnání s hodnotou z roku 2010 a 40% snížení spotřeby nafty v odvětví kolejové dopravy;
– byl veškerý nový vozový park, který bude objednán od roku 2011, vybaven systémy řízení železničního provozu (ERTMS) a systémem automatické kontroly rychlosti vlaků a aby byly nové dopravní linky a opravy v kolejové dopravě od roku 2011 kompatibilní s těmito systémy řízení; EU zvýšila finanční podporu provádění a rozšiřování plánu zavedení systémů ERTMS;
– byly do roku 2020 v letecké dopravě v celém vzdušném prostoru EU sníženy emise CO_2 o 30 %, a poté postupně vytvořena letecká doprava z hlediska emisí uhlíku neutrální;
– byly poskytnuty finanční prostředky na optimalizaci, rozvoj a v případě potřeby vytváření multimodálních propojení (platforem) pro vnitrozemskou vodní dopravu, vnitrozemské přístavy a kolejovou dopravu a aby byl jejich počet zvýšen o 20 %;
– bylo alespoň 10 % z fondů TEN-T věnováno na projekty v oblasti vnitrozemské vodní dopravy;

42. vyzývá Komisi, aby sledovala pokrok při dosahování těchto cílů a aby o tom každoročně podávala zprávu Parlamentu;

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

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Odvětví dopravy má velký význam pro uskutečnění evropského vnitřního trhu. Umožňuje volný pohyb občanů EU i zboží po celé Evropě. Kromě toho představuje podstatnou součást rozvoje EU a jejích regionů a má bezprostřední vliv na sociální soudržnost regionů. Z tohoto důvodu nelze dopravní politiku nazírat odděleně od ostatních oblastí politiky. Dopravní odvětví vytváří v poměru k HDP 10 % blahobytu v EU a poskytuje více než 10 milionů pracovních míst, způsobuje však také přibližně 25 % celkové produkce emisí CO2. Z toho vyplývá, že dopravní odvětví stojí v přímé souvislosti s regionální, environmentální, hospodářskou i sociální politikou a politikou zaměstnanosti.

Na základě tohoto nesmírného významu dopravního odvětví je v rámci příprav bílé knihy, která poskytne hlavní směry evropské dopravní politice v následujícím desetiletí, rozhodující provést nejprve bilanci vývoje v minulosti. Bílá kniha z roku 2001 stanovovala několik cílů, mimo jiné např. převedení přepravy osob a zboží ze silnic na koleje popř. na lodě, a snížení počtu osob, které přicházejí v silniční dopravě o život, do roku 2010 na polovinu. Ačkoli Evropský parlament v posledních 10 letech schválil velký počet legislativních opatření ve formě nařízení a směrnic, uvedených cílů bylo možné dosáhnout jen částečně. To bylo podle názoru zpravodaje způsobeno i obtížemi spojenými s prováděním v některých zemích. Důvody k tomu jsou:

- příliš dlouhé prováděcí lhůty, jako např. v případě směrnice o řidičských průkazech, kdy se úplné uplatňování týká teprve roku 2033,
- dodatečné požadavky některých členských států, které stávající pravidla zbytečně zkomplikovaly,
- žádné nebo nesprávné provádění,
- nedostatečná kontrola uplatňování členskými státy a neexistence harmonizovaného katalogu závažných přestupků.

Těmto problémům při uplatňování v minulosti i současnosti je podle názoru zpravodaje třeba se v budoucnosti třeba vyhnout prostřednictvím přísnějších kontrol.

Kromě toho je zpravodaj přesvědčen, že soudržnost má velký význam, a to především také v rámci parlamentní činnosti. Následující příklady ukazují, jaké nedostatky v souvislosti se soudržností částečně přetrvávají v oblasti evropského zákonodárství:

- jedním ze základů dopravní politiky bylo mimo jiné posílení námořní dopravy na kratší vzdálenosti; rozhodnutí v rámci souboru opatření v oblasti změny klimatu v prosinci 2008 by však mohla vést k přenesení dopravy z vodních cest na silnice v důsledku přemrštěného zdražení pohonných hmot;
- normy Euro VI vedou sice ke snížení emisí částic, ale současně i k vyšší spotřebě pohonných hmot; je zřejmé, že to neodpovídá požadavkům v boji proti změně klimatu;
- nesoudržnost vykazuje taktéž opakované zdůrazňování nezbytnosti investic do sítě TEN, a současné snížení finančních prostředků právě v této oblasti (o 50 % méně než minimální navržené částky).

Tomuto nedostatku soudržnosti je třeba se v budoucnu vyhnout na základě řádné kontroly účinnosti, která zohlední nejen hospodářské dopady, ale i vliv na životní prostředí, trh práce a také sociální hlediska.

Dopravní odvětví čelí velkým výzvám. Jednou z nich je nárůst počtu obyvatelstva a jeho stárnutí. Zpravodaj se domnívá, že rostoucí počet obyvatel povede k závažným problémům v souvislosti s bezpečností a kapacitami, jelikož všem by mělo být umožněno využívat svého základního práva na profesní i soukromou mobilitu. To je především problematické, pokud jde o městskou mobilitu. S cílem dostát základnímu právu na mobilitu je třeba jednak stanovit bezpečnostní normy, jednak zohlednit dodržování těchto norem při rozdělování podpůrných prostředků. Neboť dopravní politika musí především zajistit bezpečnost cestujících, méně chráněných a pasivních účastníků dopravy. Zde hraje významnou roli uzpůsobení infrastruktury, jako např. přizpůsobení silnic cyklistům a motocyklistům.
Kromě toho je třeba zvýšit přitažlivost trvale udržitelných dopravních spojů, např. prostřednictvím opatření jako „one-tickets“, rezervací online, lépe na sebe navazujících jízdních řádů, které zjednoduší přestupy, listiny práv cestujících ve všech druzích dopravy a opatření při určování cen, jež však respektují zásadu subsidiarity členských států.

Zpravodaj považuje za další výzvu zvýšenou poptávku v oblasti nákladní dopravy. Zde je třeba hledat komodální řešení, která zajistí větší bezpečnost účastníků v dopravě i bezpečnost zboží. Taktéž vytvoření dostatku bezpečných parkovacích míst a monitorování zboží zde hrají nikoli nepodstatnou roli.

S cílem zabývat se problematikou v oblasti přepravy osob a zboží v dlouhodobém horizontu by měly v budoucnu hrát významnou úlohu především hlediska účinnosti. Výzvy pro dopravní politiku spočívají v napjatém vztahu mezi hospodářskými, sociálními, zdravotními, environmentálními i bezpečnostními aspekty. Podle názoru zpravodaje by neměla v budoucnosti mezi jednotlivými druhy dopravy převládat konkurence. Měly by se naopak vzájemně doplňovat, a sice na základě prokazatelného posílení účinnosti ve všech oblastech.
Zásada „modal shift“ zastarala, jelikož druhy dopravy se na základě technologického vývoje vzájemně liší do té míry, že ne vždy je kolejová či vodní doprava ekologičtější než doprava silniční. „Účinná komodalita“ by měla být zaměřena do budoucna, jelikož není založena na hospodářské soutěži mezi jednotlivými druhy dopravy, ale opírá se o jejich vzájemnou doplňkovost, jež je ovšem současně podrobena kontrole účinnosti. Tato kontrola vyžaduje, aby účinnost veškerých právních předloh byla předem prověřena, pokud jde o jejich hospodářské, environmentální, sociální i bezpečnostní aspekty.
Při hodnocení účinnosti je třeba vzít v potaz nejen rozdílné výchozí situace typů dopravy, ale i geografickou charakteristiku a možnosti vývoje dopravy a mobility v daných regionech. Podpora nebo využití určitých druhů dopravy se musí posuzovat v souladu s regionálními koncepcemi rozvoje na základě kritéria účinnosti.

Navíc je velkým problémem dopravou způsobená zátěž pro zdraví a životní prostředí, zejména v rámci boje proti změně klimatu. Zde je vyloučení emisí uhlíku z dopravy významným politickým cílem, o který je třeba následně zvýšeně usilovat. K dosažení tohoto cíle je třeba využít všech objektivně dostupných prostředků. Zde je třeba zdůraznit možnost internalizace externích nákladů. Ta však může poskytnout významný příspěvek ke snížení emisí a hluku a současně k omezení problematických míst v dopravě jen při splnění dvou podmínek. Na jedné straně musí internalizace externích nákladů zahrnovat všechny druhy dopravy a na straně druhé musí příjmy sloužit ve prospěch trvalé udržitelnosti infrastruktury.

Další výzva se týká evropského vnitřního trhu, který je třeba dokončit. Především kolejová doprava musí svůj trh v budoucnu zcela otevřít. Překážky v tomto ohledu, jako je chybné nebo opožděné uplatňování evropských právních předpisů členskými státy, nebo i praktické překážky, jako je předražená certifikace železnic, musejí být co nejrychleji odstraněny. Často vznikají pouze v důsledku protekcionismu.
Namísto toho je třeba podpořit technologickou harmonizaci, popř. interoperabilitu. Posílenou roli by zde měly sehrát agentury, jež by měly zajistit prosazení zmíněných prvků.

Zpravodaj navíc zdůrazňuje význam inteligentních systémů řízení dopravy. Je nutné podpořit technologie ITS, jelikož nejenže zvyšují bezpečnost, ale zároveň posilují způsoby mobility šetrné k životnímu prostředí. Přispívají ke snížení znečištění vzduchu způsobovaného dopravou i ke snížení hluku a podporují energetickou nezávislost.

Účinnost evropské politiky závisí mimo jiné také na připravenosti členských států vzdát se svých vnitrostátních právních výsad ve prospěch evropských či dokonce mezinárodních pravidel. To se týká jak daňové, tak sociální politiky i sociálních ustanovení, jež se vztahují na všechny druhy dopravy. Z toho důvodu se zpravodaj domnívá, že v rámci jednotného dopravního prostoru je také třeba vytvořit vysoce hodnotné a jednotné pracovní podmínky. S tím souvisí i harmonizace v oblasti odborné přípravy a následného vzdělávání. EU by měla všem zemím umožnit, aby vytvářely centra excelence, která jednak potvrdí pozici výzkumu, jednak zvýší vzdělávací standardy. To současně přispěje ke zvýšení vzájemného uznávání profesních kvalifikací.

Chce-li mít EU větší možnost rozhodovat o vytváření chybějící infrastruktury nebo o jejích nutných zlepšeních v rámci infrastruktury s evropskou síťovou funkcí, je nutné navýšit její finanční prostředky. Ze stávajících prostředků v oblasti dopravy a z části prostředků v oblasti regionální politiky by bylo možné vytvořit dopravní fond. Takto navýšená částka fondu dopravy by mohla být zajímavou pobídkou pro poskytnutí příslušných prací na infrastruktuře, což je pro určité druhy dopravy naprosto nezbytné, popř. žádoucí „v evropském zájmu“.

Také nelze opomenout důsledky finanční a hospodářské krize pro odvětví dopravy, a sice zejména proto, že dopravní odvětví prokazatelně reagovalo na hospodářskou krizi velmi citlivě. Zpravodaj se domnívá, že na krizi je třeba pohlížet jako na příležitost pro cílenější podporu dopravního odvětví v budoucnosti. Měly by být umožněny investice prostřednictvím finanční podpory, které zaručují nejen rychlou pomoc, ale také slučitelnost s životním prostředím a bezpečnost, a tudíž jsou vhodné k tomu, aby odvětví dopravy utvářely trvale udržitelným způsobem. S cílem krize tohoto typu překonávat je třeba vytvořit nástroje nejen na vnitrostátní, ale především na evropské politické úrovni.

Zpravodaj je dále přesvědčen o tom, že je třeba vytvořit evropskou ústřední síť v rámci celkové sítě TEN, kterou je nutné posoudit podle kritérií udržitelného rozvoje na evropské, ale i regionální úrovni, přičemž by měly být zahrnuty multimodální platformy. Ty účinně podporují trvale udržitelnou dopravu tím, že jako styčné body zahrnují odpovídající logistické vybavení, jež umožňuje udržitelné propojení mezi rozličnými druhy dopravy.

Zpravodaj se domnívá, že je každopádně zapotřebí stanovit jasné a měřitelné cíle, což usnadní přezkoumání účinnosti v odvětví dopravy. Kromě toho umožní společenské a hospodářské zaměření při plánování.

Následně je třeba programy plánované pro oblast dopravy prověřit. Dopravní politika bude účinná pouze tehdy, když budou programy vyhodnocovány, a na základě toho se v nich bude pokračovat nebo budou popř. přesměrovány. Je např. třeba vytvořit nový program pro bezpečnost silničního provozu, provést průběžné vyhodnocení programu Naiades i provádění programů Open Sky a Marco Polo.

26. 2. 2010

STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

o udržitelné budoucnosti pro dopravu
(2009(INI))

Navrhovatel: Jo Leinen

NÁVRHY

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. zdůrazňuje, že zahrnutí vnějších nákladů (místní emise, emise CO_2, roztříštěnost přirozeného prostředí, zdravotní náklady) do ceny dopravy spravedlivým a nediskriminačním způsobem, a to u všech druhů dopravy s odstupňováním podle míry znečišťování, by vedlo k ekologické volbě způsobu dopravy;

2. je toho názoru, že nutný je posun v tradicích přepravování k udržitelnějším druhům dopravy a že k tomuto posunu by měla pomoci politika informačních kampaní pro veřejnost; domnívá se, že příjmy z internalizace dopravních nákladů by měly být přednostně investovány do udržitelných druhů dopravy a do zmírňování dopadů změny klimatu;

3. upozorňuje na předpokládaný trend směrem k rostoucí urbanizaci naší společnosti, a tedy i na stále větší význam územního plánování, ekologičtější místní veřejné dopravy a efektivních systémů hromadné dopravy, které se vyvíjejí směrem k uplatňování nových technologií a mohou soukromým vozidlům konkurovat v otázce nákladů, způsobu přepravy a délky cestování, zejména pokud se jedná o dopravu městskou, ovšem i s přihlédnutím k dopravě ve venkovských oblastech;

4. domnívá se, že dobré dopravní spojení do míst poskytování veřejných služeb omezí ve venkovských oblastech používání soukromých vozidel;

5. v zájmu vytvoření soudržné městské a příměstské dopravy a zachování populace na

venkově vyzývá k založení funkčních městských regionů;

6. zdůrazňuje, že je důležité kontrolovat, zda se nejvyšší povolená rychlost 50 km/h v městských oblastech důsledně dodržuje; dodržování této rychlosti má totiž – jak ukázala řada studií a průzkumů – dvojí dopad: za prvé snižuje znečišťující emise a za druhé snižuje i počet nehod a úmrtí při nehodách na silnici, které mají, jak známo, v hustě obydlených oblastech na svědomí značné procento obětí;

7. zdůrazňuje, že je nutné oficiálně uplatňovat koncepci ekologického způsobu jízdy neboli ekologického řízení a zavést její povinnou výuku při výcviku řidičů, jelikož pouhým osvojením několika zásad při řízení lze prokazatelně snížit spotřebu paliva až o 30 %, a tedy omezit i znečišťování ovzduší emisemi CO_2, nespálenými uhlovodíky (UHC) a jemnými prachovými částicemi;

8. považuje dodržování norem kvality ovzduší stanovených právními předpisy EU za klíčové vzhledem k nárůstu respiračních, kardiovaskulárních a jiných onemocnění souvisejících se znečištěním ovzduší, které je způsobeno zejména dopravou; domnívá se, že za účelem vyřešení tohoto problému by měla být iniciována preventivní opatření, a to například zavedení vysoce kvalitních filtrů pro zachycování velmi jemných pevných částic uvolňovaných z motorů, a že je nutné zavést pobídky k obnově všech v současnosti používaných vozových parků, které neodpovídají evropským normám Euro 4, Euro 5 a Euro 6 (poslední zmiňovaná norma má vstoupit v platnost v roce 2014); snižování emisí nesmí být omezeno pouze na vozidla využívající nové technologie, tj. vozidla s novými motory, ale mělo by se týkat i již používaných vozidel; za účelem dosažení nízké úrovně emisí velmi jemných pevných částic, které dosahují nová vozidla, lze motory staré generace vybavit novým filtrem; přiklání se, zejména ve městech, ke zřizování nízkoemisních zón (například „zón třiceti“, tedy městských oblastí, v nichž by byla nejvyšší povolená rychlost vozidel 30 km/h) a přijímání opatření na zmírňování dopravy, která vybízejí k pěší chůzi nebo jízdě na kole

9. zdůrazňuje, že by mělo být věnováno více pozornosti snižování hluku, protože byly zjištěny různé nepříznivé dopady hluku na lidské zdraví a kvalitu života;

10. s ohledem na zlepšení kvality života vyzývá k přizpůsobení dopravy osobám se sníženou mobilitou, které mají nezcizitelné právo, zakotvené v článku 9 Úmluvy Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením, na přístup ke všem druhům dopravy; v rámci svobody pohybu představuje toto právo úhelný kámen potírání diskriminace a má navíc hospodářský a kulturní přínos i přínos spojený s cestovním ruchem;

11. uznává skutečnost, že došlo k výraznému snížení emisí částic PM10, okyselujících látek a prekurzorů ozonu ze silniční dopravy, má však stále obavy z úrovně oxidů dusíků a jemných částic (zpráva TERM 20081, obr. 5.1); je však zejména zklamán emisemi CO2 ze silniční dopravy, které v období 1990–2006 vzrostly o 28 % ve srovnání s 3% snížením v ostatních odvětvích; domnívá se, že by měl být rovněž zohledněn vliv částic elementárního uhlíku (sazí) na globální oteplování a že by mělo být doporučeno používání

1 „Doprava na křižovatce. Zpráva TERM 2008: ukazatele dopravy a životního prostředí v Evropské unii“ – Zpráva EHP č. 3/2009

filtrů pevných částic, aby se alespoň částečně vyvážilo zvyšování nebo nedostatečné snižování emisí CO2; vyzývá k tomu, aby byla nákladní doprava postupně převedena ze silnic na železnice a jiné energeticky účinné druhy dopravy podle kapacitních možností současné sítě, dokud nebudou vybudovány nové železniční tratě; dále vyzývá k podpoře výstavby nových struktur dopravních uzlů (které by mohly zlepšit proces překládky zboží ze silniční na železniční dopravní prostředky) a ke zvýšení funkčnosti existujících struktur;

12. bere na vědomí, že podle Mezinárodní námořní organizace (IMO) produkuje námořní doprava tři až pětkrát méně CO_2 než pozemní doprava, ale má obavy z očekávaných emisí SOx a NOx z námořní dopravy, které budou mít do roku 2020 přibližně stejný objem jako emise z pozemní dopravy, a lituje bezvýsledného pokusu organizace IMO o zavedení systému na snižování emisí CO_2; žádá proto o přezkoumání možnosti začlenit námořní dopravu do systému EU pro obchodování s emisemi, jestliže budou jednání organizace IMO neúspěšná, přičemž bude zohledněn mezinárodní charakter námořní dopravy a možný únik uhlíku, který by se projevil v přístavech a pozemní dopravě mimo EU;

13. domnívá se, že výzkum a vývoj jsou klíčovým faktorem při hledání udržitelné dopravy pro budoucnost, protože radikální technologická změna může vést k velmi potřebnému snížení emisí a k přechodu na dopravu s nízkými emisemi uhlíku; naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby určily pobídky i překážky možným inovacím vyplývajícím z výzkumu a vývoje a aby upřednostňovaly investice do ekologických infrastruktur, jako jsou například inteligentní sítě pro elektrickou dopravu, zemní plyn / biometan z obnovitelných zdrojů energie a vodíkové distribuční sítě; vybízí Komisi, aby nepodceňovala vliv technologií zabudovaných ve vozidlech na chování řidičů, jelikož tyto technologie by případně mohly přispívat ke snižování spotřeby paliva / emisí CO2.

14. v zájmu ochrany stávající infrastruktury, zejména městské hromadné dopravy, naléhavě vyzývá k takové změně v systému dotací, aby údržba a modernizace stávajících dopravních spojů byly přinejmenším natolik prioritní, jako bylo v posledních desetiletích budování nových spojů;

15. vyzývá Komisi, aby pokračovala ve výměně osvědčených postupů, která v současnosti probíhá například v rámci Paktu primátorů, iniciativy CIVITAS a jiných iniciativ, jež městům nabízí příležitost vzájemně se poučit ze svých postupů.

16. domnívá se, že údržba, modernizace a inteligentní využívání stávající dopravní infrastruktury musí mít přednost před novou výstavbou;

17. v souvislosti s investicemi do dopravní infrastruktury trvá na zpřísnění pravidel pro konzultace s veřejností a transparentnost i na lepším uplatňování a prosazování hodnocení dopadu na životní prostředí a právních předpisů na ochranu přírody;

18. připomíná své usnesení ze dne 23. dubna 2009 o akčním plánu pro městskou mobilitu[1] a doporučuje, aby v příměstských oblastech s více než 100 000 obyvateli byly zavedeny plány integrované udržitelné městské dopravy / mobility a aby poskytování evropských finančních prostředků na poli městské dopravy bylo podmíněno existencí takových plánů.

[1] Přijaté texty, P6_TA(2009)0307.

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	23.2.2010
Výsledek závěrečného hlasování	+: 43 –: 0 0: 1
Členové přítomní při závěrečném hlasování	János Áder, Elena Oana Antonescu, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Milan Cabrnoch, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Klaß, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
Náhradník(ci) přítomný(í) při závěrečném hlasování	Jutta Haug, Anna Záborská, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(í) při závěrečném hlasování	Veronica Lope Fontagné

24. 2. 2010

STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k udržitelné budoucnosti pro dopravu
(2009/2096(INI))

Navrhovatel: Antonio Cancian

NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. zdůrazňuje, že odvětví dopravy má pro Evropu zásadní význam: zaprvé výkonná a dlouhodobě udržitelná doprava zvyšuje výkonnost hospodářství a umožňuje, aby se lidé zapojili do společenského života, a zadruhé je odvětví dopravy klíčovým odvětvím evropského průmyslu, které poskytuje mnoho pracovních míst;

2. konstatuje, že v posledních letech se zvýšila energetická účinnost různých druhů dopravy, a proto mohlo dojít ke značnému poklesu v množství emisí CO_2 na jeden kilometr; je nicméně toho názoru, že relativní zlepšení týkající se škodlivých emisí se ztrácí v důsledku trvalého nárůstu poptávky v odvětví dopravy, zejména poptávky po dopravě silniční; připomíná, že dopravní přetížení ve městech je příčinou 40 % emisí CO_2 a 70 % zbývajících znečišťujících emisí, které vyprodukují automobily, a je tedy druhým nejvýznamnějším zdrojem emisí NO_x a PM_{10}, které jsou obzvláště škodlivé pro lidské zdraví; poukazuje na nutnost používat nejmodernější technologie na snížení emisí, a to nejen u nově vyráběných vozidel, ale u všech, které jsou v současnosti v provozu; trvá na tom, že je bezpodmínečně třeba zvážit jakákoli nová řešení vedoucí ke snížení emisí CO_2 v silniční dopravě;

3. zdůrazňuje, že dopravní systém musí zákazníkům poskytovat co nejlepší výběr přepravy a spojovat přitom udržitelná řešení s efektivní službou; konstatuje, že lepší integrace různých druhů dopravy zvýší celkovou efektivnost dopravního systému;

4. za prioritu považuje rozvoj námořních koridorů a námořní a železniční dopravy jako levnějších a ekologičtějších druhů dopravy;

5. domnívá se, že pouze zavedením interoperabilního a komodálního evropského dopravního systému bude možné zvýšit energetickou účinnost; v této souvislosti zdůrazňuje naléhavost rychlého zvýšení interoperability a význam internalizace vnějších nákladů jako možného doplňkového řešení, které povede k vyváženému využívání různých druhů dopravy a k podpoře používání méně znečišťujících druhů dopravy a alternativních zdrojů energie, počínaje plynnými a kapalnými palivy všech druhů, jako je LPG, LNG a CNG, a konče elektrickou energií, v případech, kdy je to možné, a sníží tak energetickou náročnost evropského dopravního systému i množství emisí CO_2, NOx a PM_{10}; podporuje zejména používání dopravních prostředků na elektrický pohon s cílem zvýšit využívání technologií s nízkými emisemi CO_2 a dosáhnout celkové efektivnosti dopravního systému;

6. uznává, že veřejný sektor má velký význam pro zlepšování dostupnosti méně znečišťujících veřejných dopravních služeb, pro rozvoj základních hospodářských odvětví, zejména energetického odvětví, pro průmysl a cestovní ruch, pro podporu hospodářské, sociální a regionální soudržnosti a pro posilování úlohy státu při regulaci trhu, účasti na něm a při tržních intervencích ve spolupráci se spotřebitelskými organizacemi, přičemž zaujímá vedoucí postavení v dodavatelských službách obecného zájmu; zdůrazňuje, že ve většině případů slouží partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem v tomto odvětví pouze ke zjednodušení podnikání hospodářských skupin a jako zástěrka privatizací, které poškozují zájmy veřejnosti a uživatelů služby veřejné dopravy;

7. je toho názoru, že díky informačním a komunikačním technologiím a navigačním družicovým systémům Galileo a EGNOS bude možné optimalizovat dopravní toky, a snížit tak dopravní přetížení ve městech i mimo ně, a že tyto technologie a systémy rovněž přispějí ke snížení množství škodlivých emisí a počtu dopravních nehod; upozorňuje na to, že příliš velký počet těžkých vozidel jezdí často bez nákladu nebo jen částečně naložených, a zabírá tak zbytečně prostor na silnicích a zvyšuje jejich nebezpečnost, a že roste počet osobních aut přepravujících pouze jednu osobu, což má za následek vyšší hustotu automobilové dopravy a výrazně větší spotřebu pohonných hmot; žádá členské státy, aby přijímaly politiky, které podpoří poptávku soukromých uživatelů po inovaci v odvětví dopravy a logistiky;

8. konstatuje, že v souvislosti se slibnými technologiemi musí být vytvořeny nezbytné rámcové podmínky a otevřené normy, aniž by docházelo k neopodstatněnému zvýhodnění jakékoli specifické technologie;

9. je toho názoru, že má-li se zlepšit bezpečnost všech účastníků silničního provozu, měl by urbanistický rozvoj lépe zohledňovat městskou a meziměstskou mobilitu;

10. podtrhuje význam, který pro logistiku mají intermodální informační systémy a rozvoj inteligentních dopravních systémů; s potěšením vítá různé iniciativy vznikající na úrovni Společenství (k nimž patří SESAR, ERTMS, RIS a SafeSeaNet); vyzývá členské státy ke zvýšení investic do infrastruktur s cílem umožnit využívání dopravy všemi skupinami občanů, zejména osobami se sníženou mobilitou, a do intermodálních inteligentních dopravních systémů, dále k podpoře využívání veřejné dopravy a k zavedení interoperabilního cenového systému, v jehož rámci by existovaly multimodální jízdenky a který by zavedením vyspělých technologií optimalizoval využívání a interoperabilitu různých druhů dopravy, přispěl ke snižování spotřeby energie a ke zvýšení bezpečnosti

silničního provozu a celkové bezpečnosti vozidel;

11. poukazuje na význam používání dopravních prostředků na elektrický pohon, které představují prostředek ke zlepšení celkové energetické účinnosti dopravy, ale také začleňují obnovitelné zdroje energie do elektroenergetického systému, a zvyšují tak jeho účinnost; vyzývá Komisi a členské státy, aby se jednoznačně zavázaly, že budou za podpory orgánů místní správy realizovat projekty, které prokáží, zda z technického a energetického hlediska mají dopravní prostředky na elektrický pohon v městském prostředí reálnou budoucnost, a aby položily základ regulačním opatřením na podporu potřebných technologií;

12. podtrhuje, že ke zlepšení bezpečnosti infrastruktur a vozidel, ke zvýšení informovanosti uživatelů, k rychlejšímu třídění zboží a k omezení souvisejících byrokratických postupů je důležité rozvíjet „internet věcí“;

13. vítá pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu dosažený díky používání nových technologií a radionavigačních systémů spolu s přísnějšími normami v oblasti technického designu, které mají např. chránit chodce; poukazuje však na skutečnost, že cíl snížit do roku 2010 počet obětí dopravních nehod na polovinu, stanovený v bílé knize z roku 2001, dosud nebyl dosažen;

14. vyzývá Komisi, aby za účelem posílení trvale udržitelného odvětví dopravy produkujícího malé množství emisí CO_2 vypracovala integrovanou politiku, která by myšlenkově propojila inteligentní dopravní systémy, podporu výzkumu, právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže, pravidla vnitřního trhu (týkající se např. kabotáže) a politiku v oblasti logistiky a spojila by tyto politické oblasti dohromady;

15. naléhavě žádá průmyslové organizace a výzkumné instituce, aby rozšířily škálu evropských technologií na zvýšení bezpečnosti všech typů vozidel používaných k soukromým či veřejným a obchodním účelům a na zvýšení jejich slučitelnosti s životním prostředím, které jsou schopny obstát v mezinárodní konkurenci, a aby tyto technologie dále rozvíjely;

16. naléhavě žádá výrobce osobních automobilů a těžkých nákladních vozidel, aby k získávání základních informací o vzájemném působení vozidla a vozovky a o povětrnostních podmínkách využívali dostupných technologií a aby ve větší míře využívali systém zabudovaný ve vozidle, který umožňuje promítání nejdůležitějších údajů (rychlost, navigace, doba jízdy atd.) na čelní sklo, a povzbudili tak způsob jízdy, který je z hlediska životního prostředí trvale udržitelný; vyzývá členské státy, aby šířily nové informace a podporovaly osvětové kampaně zaměřené na účastníky silniční dopravy;

17. vybízí Komisi a členské státy, aby podněcovaly rozvoj výzkumu v odvětví dopravy zvýšením výdajů na výzkum a vývoj v oblasti nových technologií, bezpečnosti a udržitelné mobility, přijímaly pozitivní opatření, která by podporovala využívání méně znečišťujících druhů dopravy, zdokonalovaly logistiku a stávající infrastrukturu, v krátkém horizontu dokončily projekty TEN-T, na které již byly poskytnuty finanční prostředky, a vypracovaly integrované a soudržné plány budoucích dopravních sítí, které by byly v souladu s plněním lisabonské agendy;

18. sdílí názor Komise, že dokončení vnitřního trhu musí být provázeno liberalizací odvětví dopravy, zejména železniční dopravy; domnívá se, že v odvětví dopravy, stejně jako v jiných odvětvích, by měla být spravedlivě vymáhána pravidla zajišťující skutečně volnou hospodářskou soutěž a měla by být uplatňována společná ustanovení, která umožní přístup na trh nebo alespoň zaručí vzájemnost; doufá, že Evropa bude v souvislosti s dopravní a energetickou politikou a ve vztazích s nečlenskými zeměmi vystupovat jednotně;

19. vyzývá ke zřízení společného evropského rezervačního systému s cílem zvýšit efektivitu jednotlivých druhů dopravy a zjednodušit a zlepšit jejich interoperabilitu;

20. vyzývá Komisi a členské státy, aby posílily trvale udržitelné přeshraniční projekty v oblasti dopravy prováděné společně se zeměmi, na něž se vztahuje evropská politika sousedství, zejména s Ukrajinou, neboť nedostatek řádně fungujících propojení mezi železničními, silničními a vnitrozemskými vodními sítěmi je významnou příčinou toho, že doprava je téměř výhradně závislá na těžkých nákladních vozidlech používajících regionální silniční komunikace;

21. vyzývá Komisi a členské státy, aby vyvinuly značné úsilí a urychleně standardizovaly inovace v oblasti dopravy, a urychlily tak uvádění nových technologií na trh, např. v oblasti elektromobilů;

22. vybízí Komisi, aby podpořila politická opatření, která v Evropě zvýší výrobu a používání vozidel produkujících nulové emise, jako jsou elektromobily;

23. zastává názor, že rozvoj udržitelné dopravy by měl být součástí strategie EU do roku 2020;

24. poznamenává, že pokud jde o provádění projektů TEN-T, bylo dosaženo značného pokroku; je toho názoru, že projekty TEN-T by měly i nadále tvořit jádro dopravní politiky EU, zejména projekty, které jsou plánovány nebo prováděny v nejodlehlejších oblastech EU, kde chybí dopravní infrastruktura a propojení se zbytkem Evropy nezbytné pro přepravu osob i zboží;

25. zdůrazňuje, že je třeba dosáhnout úplné liberalizace odvětví železniční dopravy, aby se zlepšila jeho schopnost konkurovat jiným druhům dopravy, a to rozšířením nabídky provozovatelů služeb, zlepšením kvality a služeb;

26. vyzývá Komisi, aby předložila následnou strategii, která bude obsahovat jasně stanovená opatření pro účinnější boj proti nehodám v silniční dopravě.

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

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

24. 2. 2010

STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

o udržitelné budoucnosti pro dopravu
(2009/2096(INI))

Navrhovatel: Seán Kelly

NÁVRHY

Výbor pro regionální rozvoj vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. vyzývá Komisi, aby vypracovala strategii provádění udržitelné dopravní politiky v EU založené na vztahu mezi politikou soudržnosti a dopravní politikou pro dosažení širšího cíle udržitelného regionálního rozvoje a územní soudržnosti v celé EU;

2. konstatuje, že integrovaný a koordinovaný přístup k plánování infrastruktury, financování projektů a rozvoji je pro budování konkurenceschopného a udržitelného odvětví dopravy klíčový; zdůrazňuje, že místní a regionální orgány se často nedokážou vypořádat s problémy v dopravě bez spolupráce, a vyzývá proto členské státy, aby společně se zúčastněnými stranami na procesu vývoje a provádění politiky aktivně spolupracovaly;

3. vyzývá Komisi, aby zohlednila úlohu, kterou politika soudržnosti sehrává v rozvoji dopravní infrastruktury tím, že upřednostňuje sítě a ne jednotlivé samostatné projekty domnívá se, že by sítě měly vycházet ze sociálně-ekonomické analýzy, která zohledňuje poptávku, dopravní tok a sociální a územní aspekty; domnívá se, že využívání inteligentních dopravních systémů přispívá k rozvoji dopravních infrastruktur, pokud jde o bezpečnost, udržitelnost a účinnost; žádá, aby dopravní projekty, které jsou spolufinancovány ze strukturálních fondů a z Fondu soudržnosti, byly zaměřeny na dosažení vyváženého rozvoje a větší územní soudržnosti, a vyzývá k lepší koordinaci mezi fondy Společenství a vnitrostátními fondy;

4. vyzdvihuje přidanou hodnotu meziregionální, přeshraniční a nadnárodní spolupráce při řešení problémů, jimž odvětví dopravy čelí; proto vyzývá, aby budoucí dopravní politika brala zřetel na přeshraniční hlediska; zdůrazňuje důležitost prioritních os v rámci sítě

TEN-T a rovněž vyzdvihuje význam dopravy pro rozvoj makroregionů;

5. bere na vědomí, že v Evropě existuje progresivní tendence k urbanizaci; zdůrazňuje, že je nezbytné zajistit pro občany v městských oblastech kvalitní a dostupné dopravní služby; vyzdvihuje úlohu EU při podpoře spolupráce mezi městskými oblastmi, která by měla umožnit sdílení a výměnu nejlepších postupů tak, aby se dopravní systémy staly udržitelnější; vyzývá místní orgány, aby podporovaly nejekologičtější formu veřejné dopravy; zdůrazňuje v této souvislosti význam akčního plánu pro městskou mobilitu přijatého dne 30. září 2009 a očekává, že opatření, která v něm byla navržena, budou rychle zavedena;

6. zdůrazňuje potřebu odpovídajícího výzkumu v oblasti dopravních inovací s cílem mj. snížit spotřebu energie a emise uhlíku a zvýšit používání obnovitelných energií;

7. zdůrazňuje klíčový význam silniční dopravy a rozvoje silniční sítě pro propojenost a konkurenceschopnost regionálních podniků; zdůrazňuje zejména význam silničního spojení pro hospodářský rozvoj okrajových a nejodlehlejších regionů; uznává, že v udržitelné skladbě druhů dopravy je nejdůležitější efektivní nákladní silniční doprava; vyzývá Komisi a orgány členských států, aby usnadnily dokončení procesu liberalizace kabotážní dopravy, tak aby došlo ke snížení nadměrného počtu jízd naprázdno a vytvoření udržitelnější silniční a železniční sítě prostřednictvím zvýšení počtu uzlů nákladní přepravy;

8. uvádí, že liberalizace železnice souvisí s úkolem snížit emise skleníkových plynů v odvětví dopravy jako celku a s podporou regionálního rozvoje; upozorňuje, že liberalizace nesmí ovlivnit konkurenceschopnost železniční dopravy vzhledem k silniční dopravě a že je nutné věnovat mimořádnou pozornost zajištění toho, aby okrajové regiony zlepšily své železniční spojení;

9. zdůrazňuje důležitost rozvoje námořní přepravy na krátké vzdálenosti a dopravy na řekách a jezerech jako udržitelného druhu přepravy, který může rovněž zlepšit propojenost a rozvoj okrajových, ostrovních a nejodlehlejších regionů; zdůrazňuje, že je třeba, aby se uskutečnily konzultace a diskuse o konkrétních dopravních problémech, které musí řešit oblasti souostroví; vyzdvihuje, že je třeba pohlížet na projekty týkající se lodní přepravy na krátké i dlouhé vzdálenosti v širším kontextu, který zahrnuje i země v bezprostřední geografické blízkosti Evropy; zdůrazňuje, že to bude vyžadovat větší synergii mezi regionální politikou, rozvojovou politikou a dopravní politikou;

10. uznává, že regionální letiště mají pro rozvoj okrajových a nejodlehlejších regionů klíčový význam, protože zvyšují jejich propojenost s dopravními uzly; považuje za obzvláště prospěšné využít, tam kde je to možné, intermodální řešení a nalézt inovativní finanční řešení k usnadnění modernizace těchto letišť; domnívá se, že (vysokorychlostní) železniční spojení mezi letišti nabízejí ideální možnost, jak udržitelně propojit různé druhy dopravy.

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

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

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	1.6.2010
Výsledek závěrečného hlasování	+: 40 –: 0 0: 0
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Ţicău, Thomas Ulmer, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Roberts Zīle
Náhradníci přítomní při závěrečném hlasování	Jean-Paul Besset, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Oldřich Vlasák, Sabine Wils