



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Dokument ze zasedání*

---

**A7-0425/2011**

24. 11. 2011

## **ZPRÁVA**

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

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Mathieu Grosch

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	14
STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN .....	20
STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU.....	26
STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ .....	31
VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU .....	34

## NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

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

*Evropský parlament,*

- s ohledem na bílou knihu Komise nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011)0144),
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. února 2003 o bílé knize Komise s názvem „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“<sup>1</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 nazvané „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“<sup>2</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 6. července 2010 o udržitelné budoucnosti pro dopravu<sup>3</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 21. října 2010 o integrované námořní politice EU – hodnocení dosaženého pokroku a nové výzvy<sup>4</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 5. července 2011 o páté zprávě Komise o soudržnosti a o strategii politiky soudržnosti po roce 2013<sup>5</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 6. července 2011 o bezpečnosti letectví, se zvláštním zřetelem na otázku bezpečnostních skenerů<sup>6</sup>,
- s ohledem na své usnesení ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020<sup>7</sup>,
- s ohledem na sdělení Komise nazvaná „Občanská síť“ (KOM(1995)0601) a „Akční plán pro městskou mobilitu“ (KOM(2009)0490),
- s ohledem na sdělení Komise „Směřování ke spravedlivé a účinné tvorbě cen v dopravě“ (KOM(1995)0691) z roku 1995 a „Doprava a CO<sub>2</sub>“ (KOM(1998)0204) z roku 1998 a vzhledem k tomu, že by Komise měla posledně jmenované sdělení znovu vydat,
- s ohledem na strategii Evropa 2020,
- s ohledem na *acquis communautaire* v oblasti dopravy,

<sup>1</sup> Úř. věst. C 43E, 19.2.2004, s. 250–259.

<sup>2</sup> Úř. věst. C 175E, 10.7.2008, s. 556–561.

<sup>3</sup> Přijaté texty, P7\_TA(2010)0260.

<sup>4</sup> Přijaté texty, P7\_TA(2011)0386.

<sup>5</sup> Přijaté texty, P7\_TA(2011)0316.

<sup>6</sup> Přijaté texty, P7\_TA(2011)0329.

<sup>7</sup> Přijaté texty, P7\_TA(2011)0408.

- s ohledem na článek 48 jednacího řádu,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanoviska Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro regionální rozvoj (A7-0425/2011),
- A. vzhledem k tomu, že evropská dopravní politika přímo ovlivňuje občany EU v mnoha běžných životních situacích a vzhledem k tomu, že skutečně jednotný evropský dopravní prostor, který odstraní všechny překážky mezi jednotlivými druhy dopravy a vnitrostátními systémy bez narušení hospodářské soutěže a bez sociálního dumpingu, by pro ně byl velmi přínosný;
  - B. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy má zásadní význam pro rozvoj Evropské unie, jejích regionů a měst, neboť tvoří asi 5 % hrubého domácího produktu a poskytuje asi 10 milionů pracovních míst; vzhledem k tomu, že je zásadně důležité, aby si EU udržela schopnost rozvíjet a inovovat oblasti, jako je mobilita, doprava a logistika, které jsou určující pro Evropu jako průmyslovou a hospodářskou lokalitu i pro její konkurenceschopnost v celosvětovém měřítku; vzhledem k tomu, že malé a střední podniky hrají v odvětví dopravy obzvláště důležitou úlohu;
  - C. vzhledem k tomu, že budoucí evropská politika dopravy a mobility by měla začlenit cíle 20-20-20 do roku 2020 jako prvořadý základ pro rozhodování v této oblasti;
  - D. vzhledem k tomu, že doprava může podstatně přispět ke strategii Evropa 2020, zejména pokud jde o zaměstnanost, udržitelný hospodářský růst, výzkum, energii, inovace a životní prostředí, přičemž je třeba důsledněji podporovat a lépe koordinovat bezpečnost a ochranu životního prostředí;
  - E. vzhledem k tomu, že některé cíle poslední bílé knihy nebyly splněny, a že by tudíž stanovené cíle měly být pravidelně přezkoumávány a vyhodnocovány;
  - F. vzhledem k tomu, že by si dopravci neměli navzájem konkurovat, ale že by se v rámci efektivní kombinace různých druhů dopravy, která je hlavní zásadou efektivního rozdělení dopravců podle typu dopravy, měli doplňovat;
  - G. vzhledem k tomu, že cílů v oblasti využívání různých druhů dopravy nelze dosáhnout prostřednictvím právních předpisů, ale pouze využíváním funkční infrastruktury, přirozených výhod a silných stránek a pobídek;
  - H. vzhledem k tomu, že je nezbytné zajistit úspěšný rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T), efektivně propojit dopravní sítě všech regionů EU a odstranit nerovnosti mezi úrovní rozvoje infrastruktury v členských státech EU;
  - I. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy a přeshraniční infrastruktura stále vykazují mnoho historických a zeměpisných překážek (rozdílné rozchody kolejí nebo neodstranitelné překážky v podobě horských masivů, jako jsou Alpy, Pyreneje nebo Karpaty) způsobujících tzv. hraniční efekty, které jsou z části snadno odstranitelné, a proto musí být omezeny;

- J. vzhledem k tomu, že rozdíly mezi regiony v Evropě (okrajová poloha, infrastruktura, krajina, hustota obyvatelstva, socioekonomická situace) způsobují velmi odlišné problémy, jež vyžadují pružná řešení;
- K. vzhledem k tomu, že otevření dopravních trhů musí být podmíněno rozvojem všech regulačních ochranných prvků nutných k zaručení toho, že toto otevření povede k lepší kvalitě služeb a vzdělávání a k lepším podmínkám zaměstnání;
- L. vzhledem k tomu, že EU musí stanovit jednotné normy pro všechny dopravce, zejména pokud jde o bezpečnost, technologie, ochranu životního prostředí a pracovní podmínky, a přitom musí brát v úvahu skutečnost, že u odvětví, v nichž de facto platí celosvětové předpisy, lze efektivní regulace dosáhnout prostřednictvím příslušných mezinárodních fór;
- M. vzhledem k tomu, že právní předpisy přijaté v oblasti dopravy musí být správně, důsledně a neprodleně prováděny, uplatňovány a prosazovány;
1. vítá bílou knihu vydanou v roce 2011, konstatuje však, že důležité cíle bílé knihy z roku 2001 byly dosaženy jen částečně nebo nebyly dosaženy vůbec, a navrhuje,
- aby Komise do roku 2013 na základě zprávy o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 a v souladu se zásadou subsidiarity předložila konkrétní návrhy s cílem snížit do roku 2020 počet usmrcených a těžce zraněných účastníků silničního provozu o 50 % ve srovnání s rokem 2010; tyto návrhy by měly věnovat zvláštní pozornost nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu a v každém případě by měly uvádět očekávané výsledky, pokud jde o snižování počtu nehod,
  - aby Komise do roku 2014 předložila návrh, který stanoví internalizaci vnějších nákladů všech druhů nákladní a osobní dopravy a přepravy osob s přihlédnutím k jejich zvláštní povaze a přitom zabráni dvojímu finančnímu zatížení a narušení trhu; výnosy z internalizace vnějších nákladů by měl být využity na investice do bezpečnosti, výzkumu, nových technologií, ochrany klimatu a snižování hluku v souvislosti s udržitelnou mobilitou a infrastrukturou;
2. vyzývá Komisi, aby do roku 2013 předložila návrh týkající se sociálních a pracovních podmínek a usnadnila tak vytváření skutečně integrovaného evropského dopravního trhu a současně zvýšila přitažlivost tohoto odvětví pro pracovníky; tento návrh by měly vycházet z důkladné analýzy současného stavu, pokud jde o sociální a pracovní podmínky ve všech druzích dopravy, úroveň harmonizace právních předpisů v členských státech a z posouzení dopadu vývoje na trhu práce v oblasti dopravy v období do roku 2020; tento návrh by měl zvýšit míru zaměstnanosti, zlepšit situaci zaměstnanců ve všech oblastech dopravy a zohlednit nové technologie a logistické služby, které mohou být využity ke zlepšení dopravních služeb všeobecně, a zejména pro zdravotně postižené osoby;
3. vyzývá Komisi, aby na základě informací poskytnutých členskými státy předložila do roku 2013 ucelenou kvantitativní analýzu současné situace, pokud jde o úroveň infrastruktury, hustotu dopravní sítě a kvalitu dopravních služeb ve všech členských státech EU; tato by měla poskytnout přehled o současném stavu v EU-27, upozornit na

nerovnosti mezi úrovní rozvoje infrastruktury v jednotlivých členských státech a jejich regionech a načrtnout v hlavních rysech, jak je v současné době dopravní infrastruktura všech druhů dopravy financována a jaké jsou budoucí priority v oblasti investic;

4. je si vědom toho, že odvětví dopravy významně přispělo k průmyslové politice, konkurenceschopnosti a obchodní bilanci EU; poznamenává, že v roce 2009 vývoz strojů a zařízení v odvětví dopravy dosáhl 454,7 miliard EUR, což představuje 41,5 % veškerého vývozu z EU-27; dále konstatuje, že co se týče odvětví dopravy, v roce 2009 EU zaznamenala největší obchodní přebytky v oblasti strojů a zařízení (112,6 miliard EUR) a dopravních služeb (21,5 miliard EUR);
5. podporuje deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje, jakož i cíle do roku 2050 a 2030 uvedené v bílé knize, je však toho názoru, že období do roku 2020 by mělo být přesněji definováno, co se týče financování – s ohledem na hospodářskou situaci jednotlivých členských států – a obecných výzev pro dopravu v oblasti energetiky a životního prostředí, a vyzývá proto Komisi, aby vypracovala právní předpisy, které by umožnily dosáhnout nejen snížení emisí CO<sub>2</sub> a ostatních skleníkových plynů v dopravě o 20 % (ve srovnání s referenčními hodnotami z roku 1990), ale i následujících dílčích cílů do roku 2020 (ve srovnání s referenčními hodnotami z roku 2010) v souladu s cíli 20-20-20 a ve spolupráci s mezinárodními partnery:
  - snížení emisí CO<sub>2</sub> v silničním provozu o 20 %,
  - snížení hluku a spotřeby energie kolejových vozidel o 20 %,
  - snížení emisí CO<sub>2</sub> v letecké dopravě v celém evropském leteckém prostoru o 30 %,
  - jednotné snížení emisí CO<sub>2</sub> o 30 % a škodlivých látek v lodní dopravě na úrovni celé EU, k němuž přispějí dohody Mezinárodní námořní organizace (IMO) ohledně indexu energeticky účinného designu a plánu pro řízení energetické účinnosti lodí,

a žádá, aby všechny cíle uvedené v tomto bodě byly pokládány za prioritní, a byly tudíž ročně přezkoumávány;

6. zdůrazňuje, že cílem by mělo být dokončení evropského vnitřního dopravního trhu dalším otevřením dopravních sítí a trhů, přičemž je třeba zohlednit hospodářské, pracovní, environmentální, sociální a územní aspekty, a vyzývá Komisi, aby zajistila, že návrhy týkající se otevření služeb všech dopravních trhů nepovedou k sociálnímu dumpingu, snížení kvality služeb, monopolům či oligopolům; zdůrazňuje, že je stále naléhavě nutné, aby byly vytvořeny pokyny ve věci státní podpory pro mořské přístavy;
7. upozorňuje na dosud nedostatečně využívaný potenciál dopravy v mnoha oblastech a na význam propojeného a interoperabilního jednotného evropského dopravního prostoru založeného na skutečně evropské správě dopravní infrastruktury a systémech dosažených omezením „hraničních efektů“ mezi členskými státy ve všech druzích dopravy s cílem dosáhnout konkurenceschopnosti a atraktivity v celé Evropské unii; poukazuje na význam územní soudržnosti – zejména na problémy dostupnosti, kterým čelí nejvzdálenější regiony, ostrovy, vnitrozemské a okrajové regiony – a dobrého spojení mezi členskými státy a jejich sousedními zeměmi;
8. zdůrazňuje, že efektivní kombinace různých druhů dopravy v osobní a nákladní dopravě v celém řetězci dopravních a logistických služeb, která se poměřuje hospodárností, ochranou životního prostředí, energetickou bezpečností, sociálními, zdravotními

a pracovními podmínkami a aspekty bezpečnosti s přihlédnutím k územní soudržnosti a geografickým podmínkám v jednotlivých zemích a regionech, musí být chápána jako základní myšlenka budoucí dopravní politiky; zastává názor, že jednotlivé druhy dopravy se musí vzájemně doplňovat a spolupracovat a že výše uvedené parametry by měly být v současnosti i v budoucnu využity k určení kombinací různých druhů dopravy v zemích a regionech podle jejich specifických možností; dále se domnívá, že využívání udržitelných druhů dopravy by mělo být systematicky prosazováno i na krátké a střední vzdálenosti;

9. upozorňuje na vysoký stupeň závislosti Unie na dovážených fosilních palivech, jejichž dodávky ze zemí mimo Unii jsou spojeny se značnými riziky z hlediska hospodářské bezpečnosti Unie a z hlediska pružného jednání v rámci její vnější politiky, a vyzývá Komisi, aby definovala a pravidelně hodnotila vnější bezpečnost Unie v oblasti externích energetických dodávek;
10. upozorňuje na význam rozvoje dopravní infrastruktury nových členských států, včetně silniční infrastruktury, v zájmu vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru a propojení dopravní infrastruktury těchto států s infrastrukturou sousedních zemí; vyzývá Komisi, aby začlenila potřeby rozvoje dopravní infrastruktury nových členských států do svého budoucího víceletého finančního rámce, aby tak do roku 2025 dosáhla dopravní infrastruktura nových členských států úroveň ostatních členských států;
11. vítá a podporuje návrh Komise na zavedení nástroje pro propojení Evropy a iniciativy pro projektové dluhopisy a vyzývá členské státy k zavedení ústřední sítě, jelikož se v rámci konceptu TEN-T musí stanovit omezený počet udržitelných projektů s evropskou přidanou hodnotou, jež vyžadují vyšší finanční prostředky a realistické financování; naléhavě žádá, aby:
  - se členské státy zavázaly odstranit do roku 2020 hlavní známé kapacitní nedostatky v každém druhu dopravy v evropském dopravním prostoru a, bude-li to nutné, podpořily jejich řešení vybudováním intermodální infrastruktury na počátečních a koncových bodech úseků, aby upřednostňovaly přeshraniční projekty se všemi členskými státy, a přitom nezanedbávaly spojení se sousedními zeměmi a předložily do roku 2015 schválený koncept financování,
  - se Komise zavázala ke zvýšení stability financování projektů TEN-T v koordinaci s regionální politikou,
  - se Komise zavázala k tomu, že bude podporovat alternativní modely a nástroje financování, jako jsou např. projektové dluhopisy, a k tomu, že u návrhů internalizace vnějších nákladů stanoví využití větší části takto vzniklých příjmů na financování projektů v rámci TEN-T,
  - v zájmu zajištění dlouhodobé efektivity a viditelnosti opatření EU v rámci TEN-T bylo na stanovení priorit nahlíženo v úzké souvislosti s podmínkami využívání regionálních strukturálních fondů a aby členské státy byly povinny zajistit financování těchto projektů i mimo rámec víceletých programů EU,
  - prioritou těchto projektů po roce 2015 byla zachována pouze tehdy, pokud členské státy

přijmou závazná rozpočtová rozhodnutí, která zaručí uskutečnění projektů, a aby spolufinancování EU vycházelo ze zásady „co zahálí, rezaví“,

- do sítě TEN-T byla začleněna síť EuroVelo, evropská dálková síť cyklostezek;
12. zdůrazňuje, že vytvořením dobré dopravní infrastruktury a zajištěním její dobré dostupnosti budou všechny regiony ekonomicky silnější a zajímavější pro přímé investice, neboť se tím z dlouhodobého hlediska zvýší jejich konkurenceschopnost i konkurenční postavení EU jako celku a zajistí se patřičný rozvoj vnitřního trhu a bude dosaženo cíle územní soudržnosti;
  13. poukazuje na to, že dopravní sítě hrají v politikách územního plánování vedoucí úlohu; zdůrazňuje, že pro místní rozvoj mají zvláštní význam velké dopravní infrastruktury, k nimž patří například vysokorychlostní železniční tratě; domnívá se, že makroregiony a strategie jejich rozvoje mohou hrát v provádění koordinované, účinné a udržitelné dopravní politiky aktivnější úlohu; připomíná, že je důležité vypracovávat, plánovat a provádět společné strategie dopravní infrastruktury a šířit v oblasti dopravy osvědčené postupy; zdůrazňuje, že přímými uživateli jednotného evropského dopravního prostoru budou občané a podniky EU, kteří mohou těžit z časové úspory i z užší integrace dopravních trhů a z úspory zdrojů na nákladní a osobní dopravu vyčleněných;
  14. podotýká, že by pro všechny druhy osobní a nákladní dopravy měly platit stejné, na evropské úrovni sjednocené bezpečnostní normy odpovídající riziku a vyzývá k předložení návrhu na financování jejich přizpůsobení tomuto požadavku; zastává názor, že v případě námořní a letecké dopravy by měla být nezbytnou podmínkou mezinárodní koordinace, že by měly být přezkoumány stávající předpisy, a pokud to bude nutné, upraveny do roku 2015 a postupně začleňovány do dohod se třetími zeměmi;
  15. zdůrazňuje význam soudržné strategie pro přechod k alternativním a obnovitelným zdrojům energie v dopravě a zdůrazňuje skutečnost, že stanovených cílů by bylo možné dosáhnout využitím kombinací zdrojů energie a již existujících způsobů úspory energie; poukazuje na to, že tento přechod vyžaduje zvláštní infrastrukturu a odpovídající pobídky a že cíle týkající se snižování emisí by měly být formulovány technologicky neutrálním způsobem;
  16. požaduje, aby byl do roku 2015 zpracován návrh pro oblast městské mobility, podle něhož by při zachování zásady subsidiarity závisela podpora projektů na předložení plánů udržitelné městské mobility místními orgány, jejichž cílem je vytvořit účinné logistické řetězce osobní a nákladní dopravy v městských a zastavěných oblastech, které přispívají ke snížení objemu dopravy, počtu nehod, znečištění vzduchu a hluku, jsou v souladu s normami a cíli evropské dopravní politiky a odpovídají potřebám okolních měst a regionů a nevytvářejí nové překážky na trhu; navrhuje výměnu osvědčených postupů v oblasti inovací a výzkumu udržitelných koncepcí městské mobility;
  17. zdůrazňuje, že chování uživatelů dopravy je rozhodující, a vyzývá k vytvoření pobídek k volbě udržitelných, fyzicky aktivních, bezpečných a zdraví prospěšných dopravních prostředků a mobility; vyzývá Komisi a členské státy, aby v souladu se zásadou subsidiarity předložily do roku 2013 návrhy na rozvoj iniciativ podporujících veřejnou dopravu šetrnou k životnímu prostředí, chůzi a jízdě na kole, zejména ve



městech a velkoměstech, v zájmu zdvojnásobení počtu občanů využívajících tyto alternativy; domnívá se proto, že je důležité vybudovat bezpečnou infrastrukturu pro chodce a cyklisty, zejména ve městech a velkoměstech, a zlepšit interoperabilitu mezi dopravními službami, prosazovat zavedení jednotného přepravního dokladu a integrovaného systému elektronickým jízdenek pro cesty s využitím různých druhů dopravy, který propojuje dálkovou a místní dopravu; připomíná, že dostupnost a cenová přístupnost dopravy má zásadní význam pro sociální mobilitu a že při plánování dopravních politik budoucnosti je třeba věnovat větší pozornost sladění cílů udržitelnosti se sociálními potřebami;

18. je přesvědčen, že by základní pravidla týkající se práv cestujících ve všech druzích dopravy měla být písemně stanovena v chartě práv cestujících, a očekává tudíž, že Komise nejpozději začátkem roku 2012 předloží odpovídající návrh, který by zohledňoval specifický charakter každého druhu dopravy a nabyté zkušenosti a obsahoval by kapitola věnovanou právům cestujících s postižením; zároveň vyzývá k tomu, aby tato práva byla jednotně vykládána, důsledně uplatňována, prováděna a prosazována, a to na základě jasných definic a pokynů, a aby jejich správa byla transparentní; dále zdůrazňuje nutnost vytvořit právní předpisy v oblasti příplatků ve všech druzích dopravy;
19. zdůrazňuje potřebu integrované dopravní politiky pro celý hodnotový řetězec dopravy a logistiky za účelem vhodného řešení problémů dopravy a mobility, zvláště těch, které vznikají v městských oblastech; požaduje větší koordinaci mezi tvůrci politik v evropských orgánech i trvalý dialog a konzultace s odvětvím logistiky a dodavateli a odběrateli dopravních služeb v rámci evropského fóra logistiky a mobility;
20. vyzývá k tomu, aby byla dána přednost zajištění ekologické logistiky a dokonalejšího řízení mobility;
21. trvá na tom, že udržitelná multimodalita pro logistiku přepravy cestujících a zboží vyžaduje zajištění intermodálních propojovacích bodů a terminálů, integrovaného plánování a logistiky i integrovaného vzdělávání a odborné přípravy;
22. zdůrazňuje, že EU musí zůstat v čele technologických inovací ve snaze podporovat hospodárnost, udržitelnost a zaměstnanost; žádá, aby byly poskytnuty finanční prostředky na program výzkumu a vývoje, který by byl zaměřený speciálně na udržitelnou a bezpečnou mobilitu, s konkrétní strategií provádění, harmonogramem a účinnou finanční kontrolou s cílem:
  - zachovat u všech druhů dopravy vedoucí postavení EU, pokud jde o výrobu a výzkum, se zvláštním zřetelem na dekarbonizaci dopravy, snižování emisí a hluku, bezpečnost a ochranu,
  - vytvořit účinné, inteligentní, interoperabilní a propojené systémy na podporu systémů SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, říční informační služby, LRIT a ITS,
  - hledat řešení zaměřená na praxi za účasti odborníků z oboru ekonomie, vědy, politiky a společnosti,
  - pokračovat v iniciativě elektronické bezpečnosti pro zvýšení bezpečnosti silničního

provozu a vybudování infrastruktury nutné k zavedení systému tísňového volání E-call a dodržovat přitom požadavky na ochranu údajů;

23. je toho názoru, že by se u všech druhů dopravy mělo prosazovat omezení byrokratických překážek, a požaduje proto další zjednodušení a harmonizaci přepravních a logistických dokladů, zejména pro nákladní dopravu, a do roku 2013 návrh na sjednocení dokumentů týkajících se nákladu a elektronických dokumentů, mj. také s ohledem na prosazování multimodální nákladní dopravy;
24. zdůrazňuje nutnost zlepšení a normalizace kontrolních přístrojů, jako jsou např. radary na měření rychlosti, palubních jednotek i komunikačních systémů resp. nosičů, a požaduje do roku 2013 návrh týkající se vzájemného uznávání a interoperability těchto přístrojů; zdůrazňuje, že je nutné zlepšit koordinaci a spolupráci mezi vnitrostátními orgány v případě přeshraničního stíhání a zajistit větší sblížení při uplatňování norem bezpečnosti silničního provozu;
25. zdůrazňuje skutečnost, že případné změny a normalizace nakládacích jednotek zohledňující parametry nakládacích jednotek používaných v celosvětové dopravě a rozměrů transportních vozidel, musí sloužit optimalizaci multimodální dopravy a nabídnout prokazatelné přínosy formou úspory paliv, nižších emisí a zvýšené bezpečnosti silničního provozu;
26. navrhuje, aby Komise povolila používání evropského modulárního systému na některých silnicích na žádost členského státu pouze tehdy, pokud to dovolí stávající infrastruktura a bezpečnostní požadavky;
27. zdůrazňuje význam jednotlivých evropských dopravních agentur a vyzývá k vynaložení dalšího úsilí v zájmu posílení jejich evropského rozměru;
28. vyzývá členské státy, aby podpořily a usilovaly o vytvoření rovných podmínek pro všechny druhy dopravy z hlediska zdanění energie a daně z přidané hodnoty (DPH);
29. požaduje, pokud jde o silniční dopravu,
  - aby byl do roku 2013 proveden přezkum regulačního rámce upravujícího dobu řízení a odpočinku v osobní a nákladní přepravě i přezkum jeho provádění, zharmonizován výklad provádění a vymáhání právních předpisů s přihlédnutím k postoji Evropského parlamentu k harmonizaci sankcí v odvětví silniční dopravy; je přesvědčen, že je též nezbytné harmonizovat omezení v oblasti nákladní přepravy v celé Evropské unii,
  - aby byly splněny již stanovené cíle a aby prioritní projekty v transevropské silniční síti získaly nový impuls,
  - aby byl do roku 2020 počet zabezpečených odstavných ploch pro těžká nákladní vozidla podél transevropské silniční sítě (TERN) celkově navýšen o 40 % v porovnání s hodnotami roku 2010 a aby byla zlepšena jejich kvalita (hygienické normy),
  - aby Komise podporovala iniciativy členských států, které pomocí daňových úlev podporují vytvoření bezpečnějšího vozového parku, který je šetrnější k životnímu

prostředí,

- aby Komise do konce roku 2013 vypracovala zprávu o současném stavu trhu silniční dopravy Společenství, která by obsahovala analýzu situace na trhu, včetně hodnocení účinnosti kontrol, vývoj podmínek zaměstnanosti v této profesi a posouzení, zda harmonizace předpisů mezi jinými v oblasti jejich prosazování a silničních poplatků, jakož i sociálních a bezpečnostních právních předpisů pokročila do té míry, že je možné plánovat další otevírání vnitrostátních trhů silniční dopravy, včetně odstranění omezení kobotáže,
- zlepšení prvotního a dalšího vzdělávání osob zaměstnaných v dopravě, včetně osob poskytujících služby cestujícím spojené s dopravou a zlepšením přístupu k příslušným profesím, čímž by se dosáhlo zlepšení pracovních podmínek a zvýšení platů a přitažlivosti tohoto odvětví,
- standardizovanou metodiku EU pro výpočet uhlíkové stopy dopravních a logistických činností s cílem předejít šíření vnitrostátních přístupů a podporu odvětvové iniciativy k prosazování výpočtu uhlíkové stopy, zvláště v silniční nákladní dopravě;

30. požaduje, pokud jde o lodní dopravu,

- aby byl do roku 2013 předložen návrh týkající se tzv. modrého pásma k usnadnění formalit pro lodí plující mezi přístavy v EU a pro rozvoj potenciálu mořských dálnic zavedením skutečně jednotného trhu pro námořní dopravu v rámci EU v souladu se stávajícími právními předpisy pro ochranu životního prostředí a přírody,
- iniciativy, které zajistí, aby snížení emisí síry z lodí nevedlo k návratu ke staršímu typu dopravy,
- zavedení evropské politiky pro námořní lodní dopravu na krátké a střední vzdálenosti s cílem využít volnou kapacitu ostrovních vodních cest a dosáhnout cílů EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy,
- aby byl nadále podporován program NAIADES v souladu se stávajícími právními předpisy pro ochranu životního prostředí a přírody a návazný program k zajištění pokračování stávajícího programu NAIADES od roku 2014,
- návrh dvacetiprocentního zvýšení počtu multimodálních navázání (platform) na vnitrozemskou lodní dopravu, vnitrozemské přístavy a železniční dopravu do roku 2020 vzhledem k hodnotám z roku 2010 a odpovídající finanční podporu, jakož i prodloužení programu Marco Polo po roce 2013 v zájmu účinného využití potenciálu lodní dopravy,
- aby v nadcházejícím víceletém finančním rámci na období 2014–2020 bylo alespoň 15 % z fondů TEN-T věnováno na projekty, které zlepšují udržitelná a multimodální navázání na mořské přístavy, vnitrozemské přístavy a multimodální platformy, s důrazem na projekty v oblasti lodní dopravy,
- aby z důvodu mezinárodního charakteru námořní dopravy bylo do roku 2012 dosaženo

přizpůsobení odborné přípravy v oblasti lodní dopravy mezinárodní normě, a zejména rychlého přijetí návrhu Komise, kterým se mění směrnice 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků, s cílem začlenit do právních předpisů EU změny úmluvy o normách výcviku, kvalifikaci a strážní službě námořníků z roku 2010, aby byl do konce roku 2013 předložen návrh týkající se vzájemného uznávání rámcových podmínek odborné přípravy přístavních dělníků, jakož i strategie pro nábor mladých pracovníků pro námořní profesi;

31. požaduje, pokud jde o leteckou dopravu,

- aby Komise a členské státy podporovaly provádění jednotného evropského nebe II, pro něž bude hrát důležitou úlohu zavedení projektu SESAR, a vyzývá Komisi, aby do roku 2013 předložila návrh na dokončení jednotného evropského vzdušného prostoru omezováním funkčních bloků vzdušného prostoru,
- aby Komise posílila koordinaci mezi předpisy pro jednotné nebe a projekty SESAR a Galileo a iniciativami pro čisté nebe v zájmu účinnějšího zavádění opatření pro úsporu energie a snižování emisí skleníkových plynů;
- aby se u dalších návrhů na otevření trhu dbalo především na kvalitu služeb a koordinaci s mezinárodními standardy,
- aby Komise a členské státy podnikly veškeré kroky potřebné k tomu, aby byl evropský obchod s emisními povolenkami do roku 2012 akceptován na mezinárodní úrovni, čímž budou zaručeny rovné podmínky na mezinárodní úrovni,
- aktivní práci na vývoji „kontrolního stanoviště pro budoucnost“ pro bezpečnostní kontroly pro cestující i náklad;

32. požaduje, pokud jde o železniční dopravu,

- aby Komise v souvislosti s návrhy na další otevření trhů zohlednila závazky členských států týkající se místní veřejné dopravy a stávající nabídky služeb s cílem dosáhnout zlepšení současné nabídky služeb a současně zaručila spravedlivější hospodářskou soutěž a zabránila sociálnímu dumpingu,
- větší prosazování technické harmonizace a interoperability mezi jednotlivými členskými státy, zejména pokud jde o harmonizování pravidel pro schvalování vozů do roku 2015 tak, aby udělování povolení netrvalo déle než dva měsíce a probíhalo za finančně transparentních podmínek, a provedení příslušných změn týkajících se pravomocí Evropské agentury pro železnice a jejího financování v roce 2012,
- aby byly s novou intenzitou a řádně promyšleným způsobem řešeny otázky železniční infrastruktury, snižování hluku a akčního plánu rozvoje systému ERTMS na období do roku 2020,
- aby Komise nejpozději do 31. prosince 2012 předložila návrh směrnice obsahující ustanovení o vztahu mezi správou infrastruktury a dopravním provozem a návrh ve

věci otevírání domácího trhu železniční osobní dopravy, který neubírá na kvalitě železničních služeb a zaručuje závazky veřejných služeb,

- nezávislost a posílení pravomocí vnitrostátních regulačních orgánů v zájmu účinnějších železničních služeb, jejich užší spolupráci v rámci evropské sítě, a aby Komise do roku 2014 předložila návrh na další podporu tohoto cíle a na vytvoření evropského regulačního orgánu,
  - aby byla větší pozornost věnována vzdělávání a další odborné přípravě, jež musí být založeny na vysokých standardech, a prosazování přeshraničního uznávání diplomů a kvalifikací;
33. uznává, že evropský železniční průmysl je na trhu EU stále více ohrožován konkurencí ze strany dodavatelů ze třetích zemí; vyjadřuje znepokojení nad tím, že dodavatelům z EU, kteří se v současné době chtějí ucházet o veřejné zakázky v zemích mimo EU, v tom brání značné překážky;
34. vyzývá Komisi, aby ve studiích dopadu legislativních návrhů stanovila, kvantifikovala a vyhodnotila možnost vytvoření tzv. ekologické zaměstnanosti a opatření na její podporu;
35. vyzývá Komisi a členské státy, aby předložily společnou strategii, která by se týkala informování zúčastněných subjektů, komunikace a konzultací s nimi a která by obsahovala zejména možnost zapojení občanů, přičemž by se zabývala potřebami, plánováním, rozvojem a financováním infrastruktury potřebné pro růst, mobilitu, rozvoj a zaměstnanost v souladu se závazky přijatými jako součást strategie Evropa 2020;
36. s ohledem na skutečnost, že místní a regionální orgány mají v oblasti dopravní politiky významné pravomoci, je nezbytné, aby se mohly zúčastnit prostřednictvím přístupu víceúrovňové správy;
37. vyzývá Komisi, aby každoročně zhodnotila cíle bílé knihy, pokrok, kterého bylo dosaženo a výsledky a každých pět let podala Parlamentu o provádění bílé knihy zprávu;
38. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.

## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

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

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

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

### *1. Koherentní a konkrétní cíle do roku 2020*

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

Dále je důležité stanovit časový rámeček pro splnění těchto cílů a umožnit sledování pokroku v jejich plnění. Cíle stanovené v nové bílé knize se většinou vztahují na období do roku 2050, resp. 2030. Zpravodaj sice podporuje tyto dlouhodobé cíle, zdůrazňuje však, že se nedá předvídat, jakým tempem se do té doby budou vyvíjet inovace a technika a hospodářská situace jednotlivých členských států a jakým novým výzvám bude evropská dopravní politika muset do roku 2050 čelit. Z těchto důvodů navrhuje konkrétní cíle do roku 2020, které jsou koherentní s jinými oblastmi politik a které se vztahují na všechny dopravce, a žádá, aby tyto cíle byly ročně přezkoumávány.

## **2. Společné normy EU pro jednotný evropský dopravní prostor**

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

### **a) Bezpečnost**

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

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

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

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

### **b) Energie a životní prostředí**

Stávající výzvy evropské dopravní politiky se vztahují mimo jiné na problémy v oblasti životního prostředí a energetiky. Stanovené evropské normy by měly podpořit vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru.

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

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

o eurozámce ještě není závazná.

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

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

#### ***c) Pracovní a sociální podmínky***

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

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

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

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

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

#### ***d) Administrativní zjednodušení***



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

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

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

#### ***e) Globální faktor***

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

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

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

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

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

#### **4. TEN-T a financování**

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

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

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

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

#### **5. Městská mobilita**

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

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

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

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

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

## **6. Výzkum a inovace**

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

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

15. 11. 2011

## **STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN**

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k plánu jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011/2096(INI))

Navrhovatel: Bogusław Sonik

### **NÁVRHY**

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

1. vítá plán Komise zaměřit se na vytvoření konkurenceschopného hospodářství vedoucího k nízkým emisím CO<sub>2</sub> do roku 2050, včetně cíle snížit emise skleníkových plynů v tomto odvětví do roku 2050 o 60 %;
2. poukazuje na to, že udržitelná dopravní síť ohleduplná k životnímu prostředí představuje nervovou soustavu evropského hospodářství, která by měla nabídnout nezbytné iniciativy a získat vhodné legislativní, příp. finanční pobídky, s cílem přejít na pohon na nefosilní paliva;
3. vyzývá k zavedení závazného cíle týkajícího se snižování emisí skleníkových plynů v oblasti dopravy do roku 2050;
4. vyzývá Komisi, aby podávala zprávy o rentabilních opatřeních na snížení emisí elementárního uhlíku v oblasti dopravy a předložila návrhy, které by obsahovaly opatření s rychlým účinkem na omezení změny klimatu a které by měly další příznivý vliv na zdraví;
5. je si vědom toho, že emise CO<sub>2</sub> a rovněž emise CO, NO<sub>x</sub>, VOC a SO<sub>4</sub> a částice vznikající při opotřebování brzd a pneumatik výrazně ovlivňují kvalitu ovzduší, především

v městských oblastech, a mají tudíž dopad na lidské zdraví, což se projevuje plicními chorobami a různými formami nádorových onemocnění;

6. domnívá se, že vzhledem k závislosti dopravy na ropě získávají alternativní a obnovitelné zdroje energie na významu, je však nutné výrazně zvýšit investice do příslušné infrastruktury; zdůrazňuje však, že biopaliva mohou mít v udržitelné dopravě určitou úlohu, pouze pokud se toto odvětví stane účinnějším a pokud dojde ke snížení celkové potřeby paliv, a že vedle kritérií udržitelnosti je nutné vzít v úvahu započtení emisí skleníkových plynů spojených s nepřímou změnou využívání půdy vzhledem k přemísťování jednotlivých činností; konstatuje však, že bychom mohli ušetřit energii a palivo již dnes prostřednictvím ekologického způsobu jízdy a že by se možnosti úspory paliva měly rozvíjet a propagovat také v jiných druzích dopravy, například pokud jde o plynulé klesání letadel;
7. bere na vědomí, že v nedávné minulosti bylo zlepšení situace v oblasti emisí z dopravních prostředků poháněných fosilními palivy vždy vyrovnáno zvýšenou poptávkou, což vedlo ke zhoustnutí provozu a znečištění ovzduší, které stále překračuje zákonné limity; zdůrazňuje proto, že je nutné přejít na jinou technologii nebo na nejlepší možnou technologii fosilních paliv, a v souladu s tím podporuje výzkum zaměřený na urychlené zavedení ekologických inovací a nových technologií v dopravě, ať už je prováděn s finanční podporou EU nebo bez ní;
8. zdůrazňuje, že pokud by byly dotace určené na přechod na ekologičtější způsoby dopravy ve městech poskytovány na veřejnou dopravu, měly by příznivý dopad na zaměstnanost;
9. trvá na tom, že Komise a členské státy by měly najít odvahu zasáhnout v případech, kdy tyto pobídky nefungují na tržním základě, a zajistit uplatňování zásady „znečišťovatel platí“;
10. poukazuje na to, že několik regionů v EU, v nichž není poptávka po dopravě uspokojena, má stále co „dohánět“ a že v nich ještě dojde ke značnému nárůstu dopravy, jakmile bude dokončena infrastruktura a hospodářství se zotaví; domnívá se z tohoto důvodu, že je důležité se rovněž soustředit na budoucí opatření k odstranění nerovnosti v rozvoji infrastruktury mezi různými evropskými regiony a zeměmi, věnovat se této problematice také v rámci hodnocení jejich sociálního dopadu a uplatňovat za tímto účelem regionální politiku EU; vyzývá Komisi, aby za podmínek komplexní strategie financování, která by spojila finanční prostředky EU s veřejnými a soukromými prostředky členských států, začala uplatňovat finanční nástroje EU;
11. zdůrazňuje, že je důležité zlepšit spolupráci mezi provozovateli různých druhů dopravy, aby byla zajištěna větší interoperabilita a tím i lepší podmínky a spoje pro cestující, zejména mezi venkovskými a městskými oblastmi;
12. připomíná, že zejména v členských státech s velkou rozlohou se může jednat o značné vzdálenosti, zatímco počet obyvatel je nízký; vyzývá Komisi, aby v rámci evropského systému dopravy přihlédla také k potřebám odlehlých a řídko obydlených regionů, pokud jde o dopravu;
13. doporučuje, aby se zároveň se strategií zaměřenou na internalizaci externích nákladů

- uvažovalo o vhodných opatřeních zaměřených na dosažení udržitelného způsobu dopravy;
14. podporuje navrhovaný přechod k neomezenému uplatňování zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a závazek odstraňovat nerovnosti, včetně škodlivých dotací, vytvářet příjmy a zajišťovat financování, včetně budoucích investic do dopravy, a vyzývá k přijetí opatření, která by umožnila dosáhnout těchto cílů do roku 2020;
  15. je si jist, že jedním ze základních politických opatření, které by mohlo usnadnit přechod na nízkouhlíkovou dopravu, je úplná internalizace externích nákladů v případě všech druhů dopravy, která by odrážela zásadu „znečišťovatel platí“;
  16. podotýká, že k tomu, aby došlo k povzbuzení hospodářské soutěže v oblasti dopravy, která nesmí být blokována dotacemi poškozujícími životní prostředí, je nutné provést internalizaci externích nákladů;
  17. zdůrazňuje, že internalizovat externí náklady na přizpůsobení se změně klimatu je nutné u všech druhů dopravy;
  18. zdůrazňuje, že aby bylo možné vhodným způsobem řešit problémy dopravy a mobility, zvláště ty, které souvisejí s městskými oblastmi, je nutné vytvořit ucelenou dopravní politiku pro celý hodnotový řetězec dopravy a logistiky; požaduje větší koordinaci mezi tvůrci politik v evropských orgánech i trvalý dialog a konzultace s odvětvím logistiky a dodavateli a odběrateli dopravních služeb v rámci evropského fóra logistiky a mobility;
  19. vyzývá Komisi k tomu, aby byla členskými státy nápomocna při dalším podrobném propočítávání hospodářských, ekologických a zdravotních nákladů spojených s touto strategií, aby byla umožněna co největší internalizace externích nákladů;
  20. zdůrazňuje, že rozhodující je chování uživatelů dopravy, a požaduje vytvoření pobídek k volbě udržitelných způsobů dopravy, přičemž do roku 2013 by měly být předloženy návrhy na vypracování iniciativ podporujících změnu chování, zvláště u mladých lidí, na vybudování infrastruktury pro chodce a cyklisty ve městech, na zdvojnásobení počtu uživatelů veřejných dopravních prostředků, které jsou většinou poháněny alternativními zdroji energie, a na zavedení elektronických jízdenek pro cesty s využitím různých druhů dopravy, přičemž při stanovování cen by se mělo myslet na jejich motivační účinek; vyzývá Komisi, aby předložila strategii na podporu využívání jízdních kol a bezpečných pěších cest v městských oblastech;
  21. doporučuje, aby Komise i nadále podporovala a ve vhodných případech společně se členskými státy iniciovala kampaně na vytvoření povědomí o dopravních alternativách šetrných k životnímu prostředí, které jsou spíše známy pod názvem „koncepte aktivního cestování“, tj. chůze a jízda na kole, zejména v ohrožených městských oblastech, kde kvalita ovzduší a hluk představují hrozbu pro lidské zdraví; doporučuje proto, aby Komise vypracovala základní plán pro chůzi a cyklistiku; navrhuje, aby zaměstnavatelé poskytovali ve spolupráci s místními orgány pobídky, které by jejich zaměstnance motivovaly k tomu, aby při dojíždění do práce využívali těch druhů dopravy, které účinněji využívají energetické zdroje; vyzývá Komisi a členské státy, aby pro všechna města v EU vypracovaly plán mobility ve městě, který by obsahoval

konkrétní opatření na podporu kombinovaného využívání různých druhů dopravy a na snadnější používání jízdních kol a dalších ekologických dopravních prostředků;

22. vyzývá Komisi a členské státy, aby předložily společnou strategii, která by se týkala informování zúčastněných subjektů a komunikace a konzultací s nimi a která by obsahovala zejména možnost účasti dotyčných občanů, přičemž by se zabývala potřebami, plánováním, rozvojem a financováním infrastruktury potřebné pro růst, mobilitu, rozvoj a zaměstnanost v souladu se závazky přijatými v rámci strategie Evropa 2020;
23. vyzývá Komisi, aby se zabývala problematikou místních dopravních monopolů vzniklých v členských státech, které jsou příčinou nedostatečné návaznosti spojů a narušení hospodářské soutěže; upozorňuje proto, že je potřeba vytvořit politiku zaměřenou proti monopolům, zejména v oblasti dopravy;
24. poukazuje na to, že ve srovnání se silniční dopravou vede železniční doprava k daleko menšímu znečištění ovzduší, je daleko méně energeticky náročná, má podstatně nižší vliv na životní prostředí, je bezpečnější z hlediska uživatelů a hospodářsky konkurenceschopná; vyzývá Komisi, aby podporovala a propagovala evropské dopravní síť a poskytovala jim finanční podporu, přičemž zvláštní důraz by měl být kladen na podporu rozvoje železniční infrastruktury v členských státech, v nichž má silniční doprava ve srovnání s železniční dopravou dominantní postavení;
25. poukazuje na to, že je nezbytné, aby EU poskytla finanční podporu nutnou k rozvoji transevropských železničních sítí pro nákladní a osobní přepravu;
26. vyzývá k tomu, aby byla dána přednost zajištění ekologické logistiky a dokonalejšího řízení mobility;
27. zdůrazňuje rozsáhlý potenciální přínos využívání ICT k řízení dopravních sítí, jako např. omezení počtu jízd nutných k dodání zboží na základě účinnějšího využívání dodavatelských sítí a zdokonalení dopravních toků, což by mohlo vést k menšímu znečištění ovzduší, nižší spotřebě paliva a ke zkrácení doby přepravy;
28. poukazuje na to, že projekty Jednotné evropské nebe a SESAR ukazují, jak lze vedle uvedení nového úsporného a poměrně tichého letadla do provozu snížit spotřebu paliva přibližně o 10 %;
29. upozorňuje na to, že železnice a zejména vysokorychlostní tratě mohou významným způsobem přispět k vytvoření konkurenceschopného dopravního systému, který by účinně využíval zdroje a nabízel by rychlé spojení mezi evropskými regiony;
30. uvědomuje si, že masivní přechod na nové technologie v odvětví dopravy bude jistou dobu trvat a že opatření přijatá v rámci tohoto procesu by měla zohlednit rozdílnou situaci, v níž se nacházejí jednotlivé členské státy, mezitím však vybízí k ekologickým inovacím a vyzývá k používání snadněji obnovitelných paliv, které vedou k nižším emisím CO<sub>2</sub>, k investicím do využívání různých druhů dopravy a k rozšíření využívání koncepce internalizace externích nákladů na všechny druhy dopravy; podotýká, že v současné době je hospodárnější využívání fosilních paliv stále nejsnadnějším způsobem, jak omezit

emise z dopravy;

31. podotýká, že úspěch při dosažení cílů, které si klademe v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>, závisí na technickém rozvoji, a tudíž pokud máme překlenout stávající rozdíly mezi rentabilními cíli a investicemi do nových technologií, které by umožnily tyto cíle dosáhnout, musíme investovat do výzkumu a vývoje;
32. domnívá se, že EU musí podporovat výzkum a vedoucí postavení EU v technické oblasti, pokud jde o technologie nezbytné k rozvoji udržitelných ekologicky zaměřených dopravních prostředků, jako jsou vozidla poháněná elektřinou z obnovitelných zdrojů energie nebo vozidla poháněná vodíkem;
33. vyzývá Komisi k tomu, aby vyvinula další úsilí o koordinaci akcí a iniciativ, které místní orgány realizují v oblasti městské mobility a které byly dosud roztržité, a aby umožnila městům předávat si zkušenosti v oblasti příslušné politiky;
34. zdůrazňuje, že EU by si měla udržet vedoucí postavení tím, že upevní svou úlohu v oblasti výroby a výzkumu, pokud jde o všechny druhy dopravy, přičemž prioritou je dosažení nižších emisí v daném odvětví, vytvoření dokonalejšího logistického řetězce, zajištění bezpečnosti a lepší řízení provozu;
35. trvá na tom, že správně uplatňovat a prosazovat právní předpisy, včetně předpisů týkajících se pracovní doby, které by byly ku prospěchu v oblasti bezpečnosti a zdraví pracovníků v dopravě, je nutné v případě všech druhů dopravy.



## VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

<b>Datum přijetí</b>	26.10.2011
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+:                   59 -:                    0 0:                    0
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	János Áder, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis, Andrea Zannoni
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Inés Ayala Sender, Matthias Groote, Romana Jordan Cizelj, Philippe Juvin, Riikka Manner, Jiří Maštálka, Michail Tremopoulos
<b>Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Peter Šťastný

7. 10. 2011

## STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k plánu jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011/2096(INI))

Navrhovatel: Krišjānis Kariņš

### NÁVRHY

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

1. uznává, že EU musí pokročit ve vytváření udržitelnějšího, účinnějšího a konkurenceschopnějšího dopravního odvětví, které napomůže dosahování jejího cíle v oblasti snižování emisí, omezování energetické závislosti a závislosti na dovozu energie, mj. také ze zemí s nestabilním a nedemokratickým režimem, a úplné integraci regionů EU tak, aby byla EU ve světovém hospodářství konkurenceschopná;
2. poukazuje na to, že odvětví dopravy způsobuje více než jednu čtvrtinu celkových emisí CO<sub>2</sub> v EU; zdůrazňuje, že Evropská unie podnikla řadu iniciativ na snížení emisí způsobovaných dopravou a na podporu konkurenceschopnosti a účinnosti evropského odvětví dopravy, k nimž patří euroznámka, zavádění inteligentních dopravních systémů, palivová účinnost vozidel a označování pneumatik; zdůrazňuje, že emise způsobené odvětvím dopravy i nadále stoupají a že se toto odvětví musí zavázat k rozsáhlejším krokům, a mělo by se tedy zabývat problémem infrastruktury, která se nehodí k posilování energetické účinnosti, a uplatňovat zelené technologie;
3. je si vědom toho, že odvětví dopravy významně přispělo k průmyslové politice, konkurenceschopnosti a obchodní bilanci EU; konstatuje, že v roce 2009 dosáhl vývoz strojů a zařízení v odvětví dopravy 454,7 miliard EUR, což představuje 41,5 % veškerého vývozu z EU27; dále konstatuje, že co se týče odvětví dopravy, v roce 2009 EU zaznamenala největší obchodní přebytky v oblasti strojů a zařízení (112,6 miliard EUR) a dopravních služeb (21,5 miliard EUR);

4. zdůrazňuje, že politiky úspor energie, včetně standardů účinnosti paliv, a snižování emisí v dopravě mohou podpořit konkurenceschopnost a inovaci EU a mohou také podnikům a spotřebitelům přinést značné úspory, aniž by omezily mobilitu; je přesvědčen, že nové cíle by měly vycházet z široké dohody mezi všemi dotčenými stranami a že by jich mělo být možné dosáhnout prostřednictvím zavádění výsledků technologického pokroku; je přesvědčen, že odvětví dopravy účinně využívajícího zdroje můžeme dosáhnout pouze prostřednictvím vyváženého a integrovaného politického přístupu, který hospodářským subjektům nabídne vhodné pobídky;
5. zdůrazňuje, že v odvětví dopravy mají energetická účinnost a obnovitelné zdroje energie velký potenciál; zdůrazňuje, že cílů odvětví dopravy v oblasti energetiky a klimatu je možné dosáhnout využíváním různých zdrojů energie a uplatňováním stávajících možností, jak energii uspořit;
6. poznamenává, že řada inovací v technologiích souvisejících s účinností paliva je již na trhu plně k dispozici;
7. zdůrazňuje, že má-li být dosaženo cílů strategie Evropa 2020, a to především vytváření „zelených“ pracovních míst, posílení růstu a omezení znečištění ovzduší, je důležité podporovat elektromobilitu společně se zvýšením podílu obnovitelných zdrojů energie ve výrobě elektřiny; konstatuje, že elektrifikace v odvětví dopravy se nejprve zaměří na přepravu osob; zdůrazňuje, že je třeba přijmout a zavést nezbytná regulační opatření a naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby neprodleně přijaly společné interoperabilní normy a v celé EU zavedly dobíjecí infrastrukturu; je přesvědčen, že diskuse o elektromobilitě by měla být zasazena do řádně vyváženého kontextu a měla by zohlednit také potenciál trhu s elektrickými jízdními koly a zkušenosti s hromadnou dopravou za použití elektrických tramvají a vlaků;
8. vyzdvihuje značný potenciál informačních a komunikačních technologií (dále jen „IKT“) a inteligentních dopravních systémů a služeb při snižování emisí způsobených cestováním a přepravou, především v souvislosti s tím, že v budoucnu budou dopravní prostředky poháněné elektřinou klíčovou součástí energetického systému; zastává názor, že je nezbytné posílit závazky odvětví dopravy v oblasti technologií a podpořit účinnější organizaci dopravních služeb; zdůrazňuje, že je třeba podporovat inovativní řešení, jako je např. optimalizované plánování trasy, intermodalita či komunikace mezi vozidly a infrastrukturou; připomíná, že využívání IKT – a obzvláště videokonference – také omezují potřebu cestovat, a to jak pro jednotlivce, tak pro podniky;
9. zdůrazňuje, že je třeba nacházet kombinovaná dopravní řešení a že žádný způsob dopravy sám o sobě nemůže vyhovět všem potřebám, a proto zcela jednoznačně vyvstává potřeba důvtipněji propojit silniční, železniční, letadlovou a lodní dopravu;
10. je přesvědčen, že využívání informačních a komunikačních technologií v odvětví silniční dopravy a jeho rozhraních s jinými druhy dopravy významně přispěje ke snížení vlivu silniční dopravy na životní prostředí, zlepšení jeho účinnosti a ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, veřejné bezpečnosti a mobility pasažérů a zboží a zároveň zajistí řádné fungování vnitřního trhu, posílí konkurenceschopnost a zvýší zaměstnanost; zdůrazňuje, že je zcela nezbytné přizpůsobit politiku v oblasti standardizace informačních a komunikačních technologií, což nejen přispěje k rozvoji inteligentních dopravních

systemů, ale také urychlí práci na technických normách pro elektrické automobily, inteligentní sítě a inteligentní měřicí přístroje; tyto normy by měly být uplatňovány v souvislosti s prioritní oblastí, jíž je zajištění informačních služeb o možnostech multimodální dopravy na úrovni EU;

11. připomíná svůj názor, že je třeba ve větším rozsahu zavádět modulární silniční vlaky, neboť se jedná o udržitelné řešení, které přispívá k vyšší míře energetické účinnosti v odvětví silniční dopravy; uznává také, že rozdílná pravidla, jimž modulární silniční vlaky podléhají při přejezdu hranic mezi zeměmi, působí proti rozsáhlejšímu využívání tohoto druhu silniční dopravy; vyzývá Komisi, aby prošetřila, které rozdíly v pravidlech je možné jednoduše překonat a jak lze zajistit vyšší míru přeshraniční přepravy modulárními silničními vlaky;
12. upozorňuje, že evropský výzkum může přinést nová řešení umožňující snížit emise CO<sub>2</sub> a zvýšit účinnost dopravy, a vítá strategický přístup Komise v tomto ohledu; zdůrazňuje, že je třeba vytvořit podprogram pro mobilitu s cílem zvýšit účinnost dopravy, např. podporou inteligentních a interoperabilních systémů, které zahrnují veškeré druhy dopravy, jako jsou programy Galileo, SESAR, ERTMS atd.; konstatuje, že pro účely uplatňování aplikací inteligentních dopravních systémů by bylo možné využít špičkové technologie, jako jsou identifikace na základě rádiové frekvence (RFID) nebo programy družicové navigace EGNOS a Galileo; vyzývá k certifikaci systému EGNOS, jelikož to představuje klíčový prvek z hlediska využití; je přesvědčen, že je třeba nalézt účinnější metody komercializace výsledků výzkumu a hlouběji prozkoumat, jak rozšířit využívání rostoucího množství energie z obnovitelných zdrojů a propojit jej s řešením inteligentnějšího energetického systému, jehož ústřední součástí by byly elektrifikované dopravní systémy;
13. vyzývá Komisi, aby u všech dopravních prostředků podporovala nákladově efektivní vývoj a používání inovativních zařízení, která zlepší energetickou účinnost (např. spoilerly u nákladních automobilů a jiná vylepšení aerodynamiky či funkčnosti);
14. připomíná, že diverzifikace paliv a lepší zabezpečení dodávek energie představují pro evropské odvětví dopravy dvě hlavní výzvy, k jejichž řešení by mohla významně přispět domácí výroba elektrické energie z různých zdrojů;
15. zdůrazňuje, že by si Evropská unie měla udržet silnou pozici na světovém trhu v oblasti udržitelné dopravy a produktů spojených s mobilitou, jako jsou systémy železniční signalizace a infrastruktury a softwarové programy pro řízení mobility; zdůrazňuje tudíž, že by mělo být posíleno úsilí EU v oblasti výzkumu a vývoje udržitelné pozemní dopravy;
16. vyslovuje se pro posílení úlohy skutečně udržitelných biopaliv, zejména biopaliv druhé generace, ve skladbě zdrojů energie v EU, přičemž je třeba zohledňovat nepřímé změny ve využívání půdy; zdůrazňuje, že přechod výroby na biopaliva druhé generace přinese průmyslu EU hospodářské výhody; konstatuje nicméně, že jakékoli zvýšení podílu biopaliv je třeba dobře připravit, v ideálním případě harmonizovat v rámci EU, propagovat a řádně zavést a že všechny relevantní zúčastněné strany musí být připraveny začít nabízet palivo o požadované skladbě v okamžiku jeho zavedení a veřejné orgány musí vysvětlit dopady jakékoli změny ve skladbě paliva;

17. domnívá se, že k zabezpečení dodávek energie je nutná diverzifikace energetických zdrojů, a v tomto ohledu zastává názor, že veškeré nové daňové pobídky je třeba zvážit z hlediska udržitelné a konkurenceschopné skladby paliva využívaného v dopravě;
18. zdůrazňuje, že má-li být dosaženo úplné interoperability železničního systému v Evropě, je nutné snížit administrativní zátěž, a že je především nutné zajistit v celé EU větší efektivitu a standardizaci udělování povolení pro kolejová vozidla;
19. zdůrazňuje, že elektrické automobily mají jako dopravní prostředek obrovský potenciál, a to zejména v městských oblastech; žádá Komisi a členské státy, aby zintenzivnily práci na vyvíjení společných evropských standardů pro dobíjení, a zdůrazňuje, že rozvoj inteligentních sítí má pro úspěch elektrických automobilů zásadní význam;
20. uznává, že evropský železniční průmysl je na trhu EU stále více ohrožován konkurencí ze strany dodavatelů ze třetích zemí; vyjadřuje znepokojení nad tím, že dodavatelům z EU, kteří se v současné době chtějí ucházet o veřejné zakázky v zemích mimo EU, v tom brání značné překážky;
21. upozorňuje na úlohu, kterou hrají elektrické automobily v rozvoji energeticky účinné dopravy, a doporučuje, aby členské státy přijaly kroky k provedení směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, a to v souvislosti s hromadnou dopravou;
22. poukazuje na to, že je třeba na evropské úrovni vytvořit ještě silnější rámec pro omezení emisí CO<sub>2</sub> v odvětví dopravy.

## VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

<b>Datum přijetí</b>	6.10.2011						
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 100px;">+:</td> <td style="text-align: right;">42</td> </tr> <tr> <td>-:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> </table>	+:	42	-:	0	0:	4
+:	42						
-:	0						
0:	4						
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Ioan Enciu, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Jacky Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan Cizelj, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Michael Theurer, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Vladimír Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber						
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Antonio Cancian, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Vladko Todorov Panayotov, Catherine Trautmann						
<b>Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Werner Schulz						

20. 10. 2011

## STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k plánu jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011/2096(INI))

Navrhovatel: Wojciech Michał Olejniczak

### NÁVRHY

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

1. konstatuje, že se bude třeba vypořádat s velkými rozdíly, které existují v dopravní infrastruktuře a zeměpisné přístupnosti mezi východní a západní částí EU, mezi severními a jižními oblastmi EU a mezi centrálními, okrajovými a nejbzdálenějšími regiony; domnívá se, že dopravní systém v EU by měl v souladu se zásadou územní kontinuity podporovat vyvážený regionální rozvoj a územní soudržnost a respektovat cíl udržitelného rozvoje, což povede k vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru; zdůrazňuje zvláštní potřeby ostrovů a hornatých a nejbzdálenějších regionů, které souvisí s přístupností, efektivním dopravním spojením s pevninou, s jejich konkurenceschopností a s využitím kapacity regionálních letišť a rozvojem námořního spojení uvnitř Evropy i mimo ni; zdůrazňuje uplatňování zásady „dopravní rovnocennosti“ a zvláštnosti hornatých a nejbzdálenějších regionů;
2. připomíná klíčovou úlohu regionální politiky, která spočívá v provádění úprav nezbytných pro vyvážený rozvoj dopravy v Evropě; vyzývá EU a členské státy, aby při plánování svých rozpočtů zajistily dostatek finančních prostředků i dostatečnou kapacitu pro plánování a provádění projektů, ale aby tak nečinily na úkor cílů politiky soudržnosti a jejích zdrojů; trvá na tom, že pokud Evropská unie posílí spolufinancování projektů zaměřených na dopravní infrastruktury v konvergenčních regionech, může přispět ke zlepšení schopnosti přijímat podporu ze strany Společenství; připomíná doporučení Komise využívat finanční prostředky z fondů politiky soudržnosti, tak aby byly používány účelněji, a upřednostňovat takové dopravní projekty, které posilují udržitelnost a jsou

součástí stávajících strategií integrované dopravy; vyzývá členské státy, aby zohlednily skutečnost, že účinná evropská dopravní síť potřebuje značný objem finančních prostředků a že je k dispozici široká škála veřejných i soukromých zdrojů;

3. připomíná, že na městské dopravní služby se vztahuje zásada subsidiarity; zdůrazňuje, že evropská spolupráce, koordinace a financování by však místním orgánům umožnily řešit problémy, na které naráží při dosahování růstu podporujícího začlenění a lepší sociální soudržnosti; konstatuje, že městské oblasti trpí především dopravní přetížeností, emisemi a hlukem; v této souvislosti se domnívá, že místní orgány mohou přispět k boji se změnou klimatu zejména prostřednictvím inteligentních místních veřejných dopravních systémů a udržitelného plánování městských čtvrtí včetně cyklistických stezek; aby bylo možné řešit všechny tyto výzvy účinným způsobem, vyzývá k integrovanému řízení dopravy městských, příměstských a venkovských oblastí;
4. poukazuje na to, že dopravní sítě hrají v politikách územního plánování vedoucí úlohu; zdůrazňuje, že pro místní rozvoj mají zvláštní význam velké dopravní infrastruktury, k nimž patří například vysokorychlostní železniční tratě; domnívá se, že makroregiony a strategie jejich rozvoje mohou hrát v provádění koordinované, účinné a udržitelné dopravní politiky aktivnější úlohu; připomíná, že je důležité vypracovávat, plánovat a provádět společné strategie dopravní infrastruktury a šířit v oblasti dopravy osvědčené postupy; zdůrazňuje, že přímými uživateli jednotného evropského dopravního prostoru budou občané a podniky EU, kteří se mohou těšit z časového zkrácení nákladní a osobní dopravy a ze zdrojů na ni vyčleněných i z užší integrace dopravních trhů;
5. připomíná, že společné strategie dopravní infrastruktury je důležité vypracovat, plánovat a provádět na přeshraniční úrovni; v tomto ohledu vyzdvihuje význam, jaký má při tvorbě těchto koordinovaných strategií evropská územní spolupráce, a naléhavou potřebu určitých přeshraničních investic;
6. vyzývá Komisi a členské státy, aby do provádění bílé knihy zapojily místní a regionální orgány;
7. zdůrazňuje, že vytvořením dobré dopravní infrastruktury a dobré dopravní dostupnosti budou všechny regiony ekonomicky silnější a zajímavější pro přímé investice, neboť se z dlouhodobého hlediska zvýší jejich konkurenceschopnost i konkurenční postavení EU jako celku, zajistí se významný rozvoj vnitřního trhu a bude dosaženo cíle územní soudržnosti;
8. klade důraz na prvořadý význam námořní dopravy na krátké vzdálenosti a vnitrozemských vodních cest, jež spojují různé evropské regiony a moře, ale jejichž potenciál je zapotřebí ještě plně využít, neboť je lze pokládat za oblasti vhodné pro další rozvoj vnitřního trhu a dosažení cílů politiky soudržnosti; domnívá se, že pro případy přírodních katastrof je důležité vytvořit plány náhradní nákladní a osobní dopravy mezi regiony.



## VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

<b>Datum přijetí</b>	6.10.2011
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+ :                40 - :                2 0 :                1
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Catherine Bearder, Jean-Paul Basset, Victor Boştinaru, Philip Bradbourn, Zuzana Brzobohatá, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Tamás Deutsch, Rosa Estaràs Ferragut, Brice Hortefeux, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Juozas Imbrasas, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Ramona Nicole Mănescu, Riikka Manner, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Jan Olbrycht, Monika Smolková, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Michail Tremopoulos, Viktor Uspaskich, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Joachim Zeller, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Jens Geier, Lena Kolarska-Bobińska, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan, Sabine Verheyen

## VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

<b>Datum přijetí</b>	22.11.2011
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: 34 -: 5 0: 2
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils
<b>Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Jan Mulder