



Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

2015/2348(INI)

9.11.2016

MIŠLJENJE

Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

upućeno Odboru za promet i turizam

o logistici u EU-u i multimodalnom prijevozu na novim koridorima TEN-T
(2015/2348(INI))

Izvjestitelj za mišljenje: Damiano Zoffoli

PA_NonLeg

PE587.801v02-00

2/7

AD\1108978HR.docx

HR

PRIJEDLOZI

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

1. ističe da su infrastruktura mreže TEN-T i razvoj logistike međusobno povezani te da se zahvaljujući mrežama mogu otvoriti mogućnosti u pogledu unapređenja učinkovitosti i multimodalnog prijevoza, također i uz pomoć bolje upotrebe postojeće fizičke i digitalne infrastrukture i njezinog boljeg održavanja; smatra da bi unapređenje postojećih interkonekcija, objekata i infrastrukture trebalo biti polazište za djelovanje država članica i Komisije s ciljem poboljšanja učinkovitosti logistike u kontekstu koridora TEN-T;
2. ističe da se u prometnom sektoru EU-a proizvodi oko četvrtina emisija stakleničkih plinova te da se predviđa povećanje teretnog prijevoza za otprilike 70 % (uključujući međunarodni pomorski promet), do kojeg će u skladu s aktualnim kretanjima i donesenim politikama doći u razdoblju od 2010. do 2050.; s obzirom na to ističe da se TEN-T treba smatrati ključnim instrumentom za ostvarivanje cilja dekarbonizacije u sklopu europske prometne politike, čime se može znatno doprinijeti ostvarivanju ciljeva Pariškog sporazuma s konferencije COP 21, koji je EU nedavno ratificirao i čime je on stupio na snagu, te dugoročnih ciljeva Unije u području klime; u tom pogledu ističe ulogu međunarodnih tijela i mjera na globalnoj razini u smanjivanju globalnog utjecaja prometa na okoliš;
3. traži od Komisije da ocijeni izvedivost uspostave jedinstvene standardne metode mjerjenja emisija stakleničkih plinova u cijelom lancu opskrbe i za sva rješenja modalnog prijevoza;
4. smatra da će glavni izazov s kojim će se EU suočiti kada je riječ o logistici biti smanjenje utjecaja teretnog prijevoza na okoliš i javno zdravlje na najmanju moguću mjeru, osobito kada je riječ o cestovnom prijevozu, u kojem se proizvodi otprilike jedna četvrtina emisija stakleničkih plinova prometnog sektora, što će se postići smanjenjem onečišćenja zraka i onečišćenja bukom te povećanjem učinkovitosti u skladu s Pariškim sporazumom;
5. smatra da je važno osigurati da razvoj logistike ne dovede do pogoršanja životnih uvjeta, posebno za one koji su već izloženi visokim razinama onečišćenja, te podsjeća na to da je pri ocjeni infrastrukturnih projekata potrebno uzeti u obzir društvene, ekološke i ekonomske aspekte, pri čemu je nužna puna usklađenost sa zakonodavstvom EU-a, a posebice s Direktivom o procjeni učinaka na okoliš, koju države članice trebaju pravilno prenijeti u svoje zakonodavstvo, primjenjivati i provoditi;
6. ističe da je potrebno osigurati da planirana infrastruktura odgovara stvarnim potrebama za održivom logistikom te da neće predstavljati neodrživo opterećenje za okoliš; u tom smislu ističe da bi zaštita biološke raznolikosti i ostvarivanje ciljeva EU-a u području očuvanja okoliša trebali biti znatno bolje integrirani u planiranje i provedbu za koridore TEN-T;
7. ističe da tehnološke inovacije mogu omogućiti bržu i jeftiniju tranziciju prema učinkovitijem i održivijem europskom prometnom sustavu djelujući na tri glavna čimbenika: učinkovitost vozila (zahvaljujući novim motorima, materijalima i modelima), čišću upotrebu energije (zahvaljujući novim gorivima i pogonskim sustavima, osobito s

obzirom na to da se 95 % energije koja se koristi u prometnom sektoru EU-a dobiva iz nafte), te bolju upotrebu prijevoznih mreža (zahvaljujući uvođenju informacijsko-komunikacijskih tehnologija); u tom kontekstu smatra da će se zamjenom fosilnih goriva drugim izvorima energije u opskrbi prometnog sektora poboljšati ekološka učinkovitost tog sektora te da stoga treba razmotriti mjere kao što su poticajni programi za promicanje brzog prijelaza s teških gospodarskih i teških teretnih vozila na vozila s čišćim alternativnim pogonskim sklopovima, ili mjere kojima se ukapljeni prirodni plin uvodi kao alternativa korištenju dizela i kao prijelazno rješenje za smanjenje emisija u cestovnom teretnom prijevozu dok alternativni pogoni poput električnog pogona na baterije i pogona na gorive ćelije ne postanu konkurentni;

8. poziva Komisiju da potiče konkurentnost željezničkog teretnog prijevoza osiguravanjem potpuno interoperabilnih i međusobno povezanih željezničkih mreža i jamčenjem jednakog pristupa poduzećima, te da isti pristup zauzme u pogledu plovnih putova, pomorsko-riječnog, pomorskog i zračnog prijevoza i tako im osigura jednake uvjete, te da potiče multimodalni i intermodalni prijevoz; također ističe da povećanje učinkovitosti i održivosti modalnog prijelaza i logistike prijevoza robe iziskuje uvođenje mjera za sve prijevozne mreže kako bi se zajamčile neometane veze među različitim vidovima prijevoza, pojednostavile usluge i povećala njihova pouzdanost te uklonile zakonske, tehničke i operativne prepreke; u tom kontekstu smatra da bi Komisija trebala predložiti okvir za elektroničku razmjenu informacija i upravljanje prometom u multimodalnom prijevozu (e-teret) kako bi se omogućio pojednostavljeni, neometani i transparentni protok informacija bez papira među poslovnim subjektima i tijelima vlasti;
9. poziva Komisiju i države članice da, na način koji se neće negativno odraziti na opću razinu sigurnosti, ojačaju učinkovitije mjere i poticaje kako bi potaknule željeznička poduzeća da smanje buku u željezničkom teretnom prijevozu s obzirom na to da onečišćenje bukom ima negativan utjecaj na zdravlje, osobito kada se uzme u obzir da je gotovo sedam milijuna ljudi u EU-u izloženo razinama buke iz željezničkog prometa koje su iznad praga pretjerane izloženosti, posebice u gradskim područjima; u tom pogledu poziva Komisiju da uvede gornje granice za buku u željezničkom teretnom prijevozu;
10. naglašava da je potrebno uložiti velike napore u revitalizaciju željezničkih pruga i poboljšanje unutarnjih plovnih putova, što se treba smatrati prioritetom održive prometne strategije EU-a; s obzirom na to da od početka gospodarske krize upravo željezница stalno gubi svoj udio na tržištu, smatra da bi države članice i Komisija trebale predložiti nove i nediskriminirajuće inicijative usmjerene na poticanje razvoja tog sektora u cijeloj Europi; podsjeća Komisiju i države članice na ambiciozne ciljeve utvrđene u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011. (COM (2011)0144), među ostalim, na premještanje 30 % cestovnog teretnog prijevoza na udaljenostima većim od 300 km na željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima do 2030. godine, odnosno 50 % do 2050. godine;
11. podsjeća na važnost međusobne povezanosti morskih luka s ostalim vrstama prijevoza, posebno sa željezničkim prijevozom, u cilju poticanja načina prijevoza koji su manje štetni za okoliš, poboljšanja intermodalnosti i smanjenja emisija CO₂; poziva Komisiju da usmjeri napore u poboljšanje interkonekcija s morskim lukama za koje su u planu veze sa željeznicom i s koridorima mreže TEN-T;
12. ističe važnost ulaganja u logistiku tzv. zadnje milje i važnost ekologizacije logistike

glavnih čvorišta, osobito u gradskim područjima i lukama, u cilju ostvarivanje bolje integracije gradskih čvorišta i glavnih koridora, s obzirom na to da većina putovanja započinje i završava u gradskim područjima, kao i važnost djelovanja u cilju pojednostavljenja administrativnih i carinskih postupaka kako bi se skratilo vrijeme i smanjili troškovi prijevoza; ističe potencijal unutarnje plovidbe i pomorske dimenzije mreže TEN-T za smanjenje utjecaja prometnog sektora na okoliš;

13. traži od Komisije da u cjelokupnoj mreži TEN-T, a osobito u gradskim središtima, potiče razvoj oblika prijevoza koji se temelje na električnoj energiji, da potiče razvoj projekata inovativnih modela prijevoza koji uključuju npr. električna vozila i obnovljive izvore energije, te razvoj alternativnih goriva i potrebne infrastrukture; naglašava da uporaba lakih električnih komercijalnih vozila u logistici tzv. zadnje milje smanjuje emisije CO₂ u cijelini, kao i da smanjuje lokalno onečišćenje i posebice buku te stoga doprinosi kvaliteti zraka u gradovima; zbog toga ističe potrebu za infrastrukturom za punjenje u okviru logistike glavnih čvorišta;
14. ističe da istraživanje i inovacije mogu imati važnu ulogu u razvoju ekološki održive i digitalizirane logistike, kao i veće interoperabilnosti i međupovezanosti IT sustava i usluga;
15. ističe da je za sektor prijevoza i logistike vrlo važno da se dovrši jedinstveno digitalno tržište, te posebice da se zajamči visoko dostupna, pouzdana i stabilna povezivost duž cijele mreže TEN-T i željezničkih koridora;
16. poziva Komisiju da razradi novu strategiju za inovacije i praktičnu primjenu za sektor prijevoza uz ostvarivanje snažne sinergije sa Strateškim planom za energetske tehnologije (plan SET) kako bi se utvrdili odgovarajući instrumenti za upravljanje i financiranje i zajamčila brza primjena rezultata istraživanja u praksi;
17. s obzirom na to da digitalizacija usluga ima ulogu u poticanju prijevoznih rješenja koja su manje štetna za okoliš, poziva Komisiju da, koristeći se između ostalog usklađenim zakonodavnim pristupom na razini EU-a, omogući, posebno malim i srednjim poduzećima, pristup podacima o prometnim tokovima duž koridora i o korištenju multimodalnog prijevoza, kao i razmjenu takvih podataka, te da više uključi lokalne operatore i javna tijela u tom sektoru kako bi se osiguralo bolje upravljanje lancem opskrbe i djelotvornija upotreba resursa i infrastrukture, između ostalog i razmjenom najboljih praksi; naglašava da je pristup tim podacima o prometnim tokovima za aktere kao što su autori digitalnih karata i pružatelji navigacijskih usluga ključan za omogućavanje intermodalnog prijevoza, učinkovitije usmjeravanje, automatiziranu vožnju i pametne prijevozne sustave, kao i vožnju u konvoju (tzv. *platooning*) u cestovnom teretnom prijevozu, koja omogućuje bolje iskorištanje strujanja zraka iza vozila, a time i smanjenje emisija i povećanje kapaciteta prometnica;
18. ističe da je regulacija u području prijevoza trenutno povezana s načinom prijevoza i da spada u nadležnost različitih međunarodnih tijela (kao što su Međunarodna pomorska organizacija ili Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva); nadalje, primjećuje da opći pregled i razvoj sustava multimodalnog prijevoza predstavlja izazov zbog velikog broja uključenih aktera;
19. preporučuje da se ugradnja uređaja za blokadu u slučaju alkoholiziranosti („alcohol

interlocks”), s niskim i znanstveno utemeljenim pragom tolerancije pri mjerenu, proglaši obveznom za sve nove vrste vozila za prijevoz robe;

20. poziva Komisiju da stavi na raspolaganje dodatna sredstva i da pojača učinkovito korištenje fondova EU-a, posebno za one projekte čiji je cilj smanjiti negativan utjecaj prometnog sektora na okoliš, osobito kada je riječ o prijevozu robe, i za one održive projekte s većim rizikom koji bi mogli biti manje atraktivni za privatne ulagače;
21. traži od Komisije da razmotri učinke koje širenje prakse „točno na vrijeme” ima na okoliš zbog toga što se na taj način povećava broj vozila u prometu;
22. ističe važnost integriranja logističkih tokova za distribuciju u oba smjera kako bi se smanjila ukupna potreba za prometom vozila za prijevoz robe, posebice imajući u vidu postepeni prelazak na kružno gospodarstvo.

REZULTAT KONAČNOG GLASOVANJA U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Datum usvajanja	8.11.2016
Rezultat konačnog glasovanja	+: -: 0:
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Cristian-Silviu Bușoi, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, György Hölvényi, Anneli Jääteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Estefanía Torres Martínez, Damiano Zoffoli
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Nicola Caputo, Michel Dantin, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Peter Jahr, James Nicholson, Jasenko Selimovic, Bart Staes
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.	Jens Nilsson, Marco Valli