

Evropa v pohybu

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 12. července 2007 o Evropě v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent (2006/2227(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období“ (KOM(2006)0314),
 - s ohledem na syntézu finského předsednictví o přezkumu Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období, která odráží diskusi Rady ve složení pro dopravu ze dne 12. října 2006 (dok. Rady 13847/06 - TRANS 275),
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku (A6-0190/2007),
- A. vzhledem k tomu, že bylo zveřejněno výše uvedené sdělení Komise po obsáhlých konzultacích a zapojení zúčastněných stran; vzhledem k tomu, že je založeno na moderním přístupu, je v souladu s lisabonskými cíli a zapadá do rámce evropského udržitelného rozvoje,
- B. vzhledem k tomu, že Parlament uznává úspěchy dosažené v některých oblastech evropské dopravní politiky a zdůrazňuje význam pokračujícího úsilí v oblastech, jako jsou např.:
- vytvoření vnitřního trhu v oblasti dopravních služeb propojením sítě infrastruktury, provádění politiky na podporu interoperability, zajištění přístupnosti na tento trh za účelem nezbytné přeshraniční prostupnosti a uplatňování konkrétních opatření k zmírnění geografických znevýhodnění nejvzdálenějších regionů a zemí na vnějších hranicích Unie,
 - zajištění větší soudržnosti mezi občany pomocí nástrojů dopravní politiky,
 - provádění opatření na snížení negativních účinků odvětví dopravy na životní prostředí,
 - průběžné přehodnocování a další rozvoj bezpečnosti s ohledem na její sociálně-ekonomický význam ve všech druzích dopravy (v letectví, námořní a vnitrozemské vodní dopravě, v železniční a silniční dopravě),
 - snaha zvýšit kvalitu služeb a zajistit ochranu spotřebitelů ve všech druzích dopravy tak, aby se slučovaly s cílem na vytvoření vnitřního trhu,

- snaha zajistit základní práva cestujících, a to zejména zabezpečením všeobecných služeb ve spolupráci s členskými státy,
- účinné uplatňování předpisů o pracovních podmínkách,

C. vzhledem k tomu, že Parlament zdůrazňuje, že evropská dopravní politika musí čelit následujícím výzvám:

- požadavky na dopravu rostou rychleji, než se očekávalo, a vzrostly více než HDP,
- konkurenceschopnost evropského hospodářství potřebuje více než kdy jindy účinný, dobře fungující udržitelný dopravní systém, kde by bylo na dopravu pohlíženo jako na součást evropského růstu a konkurenceschopnosti,
- pokud jde o integrovaný evropský dopravní systém, objevují se nové výzvy v souvislosti s posledními rozšířeními zejména v souvislosti s hustotou, kapacitou, kvalitou a dalšími parametry dopravní infrastruktury mezi EU 15 a novými členy,
- zvýšil se negativní dopad skleníkových plynů na změnu klimatu, kromě jiného kvůli míře, kterou přispívá ke změně klimatu toto odvětví,
- ceny energií, zejména ceny fosilních paliv používaných v dopravě, neustále rostou,
- potenciál inovací a nových technologií značně vzrostl,
- v souvislosti s globalizací se objevily také nové úkoly,
- bezpečnost a ochrana dopravní infrastruktury před terorismem neustále nabývá na významu,
- v odvětví dopravy se zvýšil počet problémů souvisejících s dopravní kriminalitou a organizovanými krádežemi užitkových vozidel a jejich nákladů,
- pro velká města je stále obtížnější zajišťovat hladký provoz osobní a nákladní dopravy,

D. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy tvoří asi 7 % evropského HDP a příjmy z dopravy neustále rostou; zdůrazňuje, že účinná doprava nejenže přispívá k hospodářskému růstu, ale má také zásadní význam pro investice do dostupných technologií, které jsou možné z komerčního hlediska a jsou hospodářsky udržitelné; vzhledem k tomu, že se zvyšuje počet přetížení dopravních sítí, které Evropskou unii stojí přibližně 1 % HDP a vzhledem k tomu, že dopravní odvětví tvoří asi 5 % zaměstnanosti, což znamená, že více než 10 miliónů lidí pracuje v odvětvích souvisejících s dopravou; vzhledem k tomu, že z tohoto hlediska dává přezkum v polovině období Parlamentu příležitost vyjádřit cíle evropské dopravní politiky jasněji a jednoznačněji, se zaměřením na cíle a ohledem na dosažení udržitelné mobility,

1. Zdůrazňuje význam posílení spolupráce na evropské, vnitrostátní, regionální a místní úrovni, která by měla zahrnovat účinné provádění společných předpisů a účinnější způsoby vynucování; zdůrazňuje také potřebu pragmatického a kooperativního propojení

dopravní politiky a dalších politik, jako je energetika, životní prostředí a inovace; zasazuje se za úplné začlenění dopravní politiky do lisabonské strategie a za její zohlednění při hodnocení a doporučení, která členské státy každým rokem navrhují ve svých vnitrostátních plánech jako metodu měření a srovnávání pokroku;

2. zdůrazňuje potřebu pragmatického a kooperativního propojení dopravy a dalších vnitrostátních politik či politik Společenství, jako je energetika, životní prostředí a inovace; zdůrazňuje, že v těchto politikách musí být začleněny také požadavky na ochranu klimatu, konkrétně na snížení emisí CO₂ v odvětví dopravy do roku 2020 o 20 %, a to jako priorita; domnívá se, že pouze integrovaný přístup by mohl dosáhnout pozitivních výsledků ve snižování počtu obětí a množství emisí a zlepšování bezpečnosti a životního prostředí, jak bylo uvedeno např. skupinou CARS 21; poukazuje na význam poskytování adresných informací občanům, jakožto osobám ovlivňujícím trh uživatelů dopravy, a jejich vedení k zodpovědnějšímu chování;
3. plně souhlasí s tím, že právní předpisy Společenství by se měly v souladu se zásadou zdokonalování právních předpisů a zásadou subsidiarity soustřeďovat na nové oblasti, jako je např. městská doprava, kde jsou zapotřebí, a politická opatření na úrovni EU by se měla přijímat jen tehdy, pokud se jasně prokáže jejich přidaná hodnota a odstraní nadměrnou byrokracii, kterou s sebou nese 27 právních předpisů jednotlivých členských států k témuž tématu; ale současně vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily provádění společný výklad a vynucování stávajících právních předpisů Evropské unie v oblasti dopravy; dále Komisi vyzývá, aby prováděla pravidelné kontroly a mohla tak sledovat účinnost opatření na dosažení stanovených cílů a případně zavádět nezbytné změny;
4. lituje podmínek, za kterých Rada provádí dopravní politiku Unie, a žádá rychlejší rozhodování v rámci legislativních postupů a rychlejší a lépe harmonizované provedení ve vnitrostátních právních předpisech; vyzývá Komisi, aby za tímto účelem vyvinula veškeré možné úsilí;
5. poukazuje na to, že prostředky Společenství na financování transevropských projektů v oblasti dopravy zůstávají omezené a přínos programu TEN-T nelze prokázat, dokud nebude dokončena celá síť, klade důraz na financování infrastruktur (zejména v případech značných přetížení dopravních sítí), přeshraničních oblastí a dopravních středisek; domnívá se, že pokrok v prioritních investicích je pomalejší, než se očekávalo; zdůrazňuje, že klíčové prioritní projekty TEN-T, na které dohlíží jejich koordinátoři, je nutno vybírat podle jejich finanční proveditelnosti a zejména podle ochoty dotyčných členských států a jejich regionů tyto projekty financovat, a dále podle míry jejich operativní proveditelnosti a fáze, ve které se nachází jejich technické plánování, aby se zajistilo, že se tyto projevené záměry odrazí v investičních plánech začleněných do různých finančních právních předpisů jednotlivých členských států; domnívá se, že tyto projekty by měly mít jasný „celoevropský přínos“ z hlediska vytvoření skutečně propojené a interoperabilní transevropské sítě, a nemělo by dojít k vytvoření nejednotného souboru vnitrostátních sítí;
6. zdůrazňuje, že evropský hospodářský růst je značně ohrožen trvalou finanční nečinností v oblasti infrastruktury; vyzývá Komisi, aby během přezkumu sedmiletého rozpočtu EU v roce 2008 předložila návrh na možné rozšíření nových alternativních a inovačních způsobů financování, s přihlédnutím ke zprávě o budoucnosti vlastních zdrojů Evropské unie a také na dodatečné zdroje pro výzkum dopravy a výzkum v souvisejících oblastech;

zdůrazňuje, že součástí návrhu by mělo být také nalezení zdrojů pro investice do dopravy, zejména spravedlivé zpoplatnění založené na zásadě „platí uživatel“ a schopnosti uplatňovat zásadu „platí znečišťovatel“ za předpokladu, že tyto výnosy budou investovány zpět do odvětví dopravy; domnívá se, že by Komise a členské státy měly společně zvážit dlouhodobé finanční problémy související s výstavbou TEN-T jako celku a jejím zprovozněním a neměly by zapomínat na to, že tato výstavba bude probíhat v nejméně dvou sedmiletých finančních obdobích a že životní cyklus nové infrastruktury představuje nejméně několik desetiletí;

7. vítá vytvoření garančního fondu, očekává však více podobných iniciativ, zejména když budou při financování v řádném právním rámci moci hrát určitou roli partnerství veřejného a soukromého sektoru, ale pouze tehdy, jestliže budou jednoznačně hospodářsky a finančně způsobilá; upozorňuje na úlohu EIB, která však musí být u projektů v oblasti infrastruktury a dopravy v souladu s širším zapojením evropského bankovního a finančního systému;
8. upozorňuje, že zeměpisné rozšíření Unie způsobilo značný nárůst rozmanitosti, a proto by Evropská unie před přijímáním právních předpisů měla být informována o hloubkové analýze dopadů, která by ukázala možné účinky na každý členský stát, především na nové členy; vyzývá orgány a členské státy Společenství, aby vyvinuly veškeré úsilí k plnému využití všech dostupných fondů určených na rozvoj dopravní infrastruktury; domnívá se totiž, že tam, kde chybí kapacity a infrastruktura, není možno dosáhnout kvalitativního pokroku směrem k efektivnější a udržitelné dopravě pomocí horizontálních opatření - součinnosti různých druhů dopravy (co-modalita) a inteligentních dopravních systémů;
9. souhlasí s tím, že je třeba být realističtější než dříve a využívat optimálně omezených kapacit, a zdůrazňuje význam účinného a inovačního využití různých druhů dopravy, které fungují samostatně nebo jsou vzájemně integrované; zdůrazňuje, že k rozvoji součinnosti různých druhů dopravy by mělo docházet zároveň se snižováním dopadu dopravy na životní prostředí; poznamenává, že každý druh dopravy by se měl vyvíjet samostatně v rámci odpovídajících environmentálních norem a financovat své vlastní náklady, a posílit tak mobilitu zvýšenou účinností všech druhů dopravy; zdůrazňuje, že součinnost různých druhů dopravy umožňuje optimální a udržitelné využití zdrojů, kterého má být dosaženo pomocí řízení mobility v oblasti dopravní logistiky a intermodálních vazeb mezi různými druhy dopravy, což by mohlo snížit dopravní ruch a umožnit využití přebytečných kapacit ku prospěchu celému systému;
10. domnívá se, že rychlé dokončení sítě TEN-T je prvním krokem k vytvoření podmínek pro lepší součinnost různých druhů dopravy; poznamenává, že ke snížení dopadu dopravy na životní prostředí je na různých trzích nezbytný přechod na jiný druh dopravy a že prostým přechodem na jiný druh dopravy lze zmírnit přetížení dopravních sítí; poukazuje na to, že by se mělo přecházet na ekologicky přijatelnější druhy dopravy, jako jsou např. železniční a autobusová doprava, společné využívání aut, chůze a jízda na kole, námořní doprava či vnitrozemská plavba, a důraz by se měl klást na ty druhy dopravy, které se často ještě dostatečně nezapojily a jejichž potenciál je tedy obrovský;
11. zdůrazňuje, že zatímco pokračuje uskutečňování projektů TEN-T, konvenční opatření dosahují hranic svých možností; zdůrazňuje proto potenciál inteligentních dopravních systémů, technických inovací a investic do telematiky pro posílení dopravní účinnosti, omezení přetížení dopravních sítí a zlepšení bezpečnosti a ukazatelů v oblasti životního

prostředí; poukazuje na to, že je nutno uvědomit si přínosy inteligentních systémů a technických inovací (SESAR (letecká doprava), ERTMS (železniční doprava), RIS (říční informační systém), Galileo (satelitní navigace) atd.); zdůrazňuje, že hlavním úkolem Společenství i průmyslu je podpora trhu pro nová inovační řešení a vytvoření vhodného právního a technického prostředí včetně zjednodušení žádostí o nové technologie prostřednictvím veřejných zakázek;

12. upozorňuje, že se objevily nové výzvy v souvislosti s globalizací logistiky, která je klíčovým prvkem konkurenceschopnosti evropského hospodářství; podporuje rozvoj rámcové strategie na podporu nákladní dopravy v Evropě a domnívá se, že taková strategie musí spočívat v tom, že přeprava zboží je v zásadě čistě podnikatelská činnost, a proto by se regulace měla omezit na vytvoření vhodného podnikatelského prostředí pro účinnou nákladní dopravu; zdůrazňuje, že by evropská dopravní politika měla zahrnovat logistiku s rozvojem přístavů a integraci a rozvoj logistických platforem; podporuje multimodální logistická řešení a Evropský modulární systém, propojení infrastruktury a rozvinutou informatiku;
13. zdůrazňuje potřebu spolupráce a dohod EU se třetími zeměmi, jednotlivě i v rámci mezinárodních organizací, v oblasti dopravy, energetiky, životního prostředí a bezpečnosti; a přeje si, aby byl dostatečně zapojen do těchto jednání a dohod;
14. vítá plány pracovního dokumentu uvedené v příloze I výše uvedeného sdělení Komise na nadcházející roky a:
 - zdůrazňuje význam evropské námořní politiky a zejména integrované námořní dopravní strategie spolu s politikou pro evropské přístavy, které by měly spadat do působnosti této smlouvy,
 - zdůrazňuje význam projektů „námořních dálnic“,
 - zdůrazňuje další pokroky, kterých bylo dosaženo v oblasti letectví, včetně obchodování s emisemi, a podporuje rozvoj programu SESAR,
 - poukazuje na nezbytnost vytvoření společné celkové koncepce budování letišť na evropské úrovni, aby se zabránilo nesprávnému přidělování finančních prostředků,
 - podporuje pokračování programu Marco Polo,
 - zdůrazňuje nutnost urychlení programu Galileo a systému ERTMS,
 - podporuje rozvoj projektů eSafety a identifikace na rádiové frekvenci (RFID),
 - podporuje rozvoj projektu vnitrozemských vodních cest NAIADES a naléhavě žádá Komisi a členské státy, aby předložily návrhy týkající se uskutečnění činností ohlášených v tomto akčním plánu, a podporuje rozvoj RIS,
 - netrpělivě očekává, že Komise v roce 2008 navrhne obecně platný, průhledný a obsažný model pro hodnocení všech vnějších nákladů, který vytvoří Komise v roce 2008 a který bude sloužit jako základ pro výpočet nákladů spojených s

infrastrukturou a který bude doplněn o analýzu dopadů, jež bude mít na všechny druhy dopravy internacionalizace vnějších nákladů, a o strategii pro uplatňování tohoto modelu u všech druhů dopravy,

- vyzývá Komisi ke zvýšenému úsilí o plné uplatňování směrnice 2004/52/ES o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství a žádá Komisi, aby do konce roku 2007 předložila zprávu o provádění této směrnice,
 - vyzývá k vytvoření studie proveditelnosti v souladu se zprávou o budoucnosti vlastních zdrojů EU, která by přispěla k zajištění bezpečného a trvalého financování,
 - zdůrazňuje, že při provádění sedmého rámcového programu by měly být prioritou projekty a programy související s inteligentními dopravními systémy a s logistikou, včetně bezpečnosti silničního provozu, městské dopravy a čistých motorových technologií,
 - vyzývá k zajištění norem jakosti a interoperability biopaliv na úrovni EU,
 - zdůrazňuje potřebu plánu postupu pro dosažení energetické účinnosti,
 - zdůrazňuje význam zelené knihy o městské dopravě a doufá, že budou k dispozici konkrétní prostředky umožňující městské hromadné dopravě přechod na modální integraci, vývoj systémů na řízení dopravy a vytvoření podmínek umožňujících odměňovat uživatele, kteří se rozhodnou používat alternativy,
 - zdůrazňuje význam dalších opatření ve prospěch udržitelné dopravy v horských a hustě obydlených oblastech, která je potřeba přijmout poté, co byl na zasedání Rady ve složení pro dopravu dne 11. prosince 2006 podepsán protokol o dopravě k Alpské úmluvě,
 - navrhuje, aby byla předložena Zelená kniha o evropském cestovním ruchu a aby bylo provedeno konkrétní posouzení dopadu právních předpisů, které mají na evropský cestovní ruch prokazatelný vliv;
14. vzhledem k tomu, že dopravní politika znovu sjednocené Evropy čelila a stále čelí novým výzvám, zdůrazňuje, že přezkum Bílé knihy o dopravě z roku 2001 v polovině období neobsahuje dlouhodobé cíle ani odpovědi týkající se integrovaného přístupu k budoucí evropské dopravní politice; vyzývá proto Komisi, aby ihned začala pracovat na dobře připravené evropské dopravní politice po roce 2010, která bude moci udržitelně čelit novým výzvám;
15. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.