

P6_TA(2009)0258

Zelená kniha o budoucí politice TEN-T

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 22. dubna 2009 o zelené knize o budoucí politice TEN-T (2008/2218(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 4. února 2009 nazvané „Zelená kniha: TEN-T: přezkum politiky“ (KOM(2009)0044),
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 26. listopadu 2008 nazvané „Plán evropské hospodářské obnovy“ (KOM(2008)0800),
 - s ohledem na závěry zasedání Rady o dopravě šetrnější k životnímu prostředí tak, jak je přijala Rada ve složení pro dopravu, telekomunikace a energetiku na svém zasedání ve dnech 8.–9. prosince 2008,
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 22. června 2006 nazvané „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období“ (KOM(2006)0314),
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 23. ledna 2008 nazvané „20 a 20 do roku 2020 – Změna klimatu je pro Evropu příležitostí“ (KOM(2008)0030),
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 18. října 2007 nazvané „Akční plán pro logistiku nákladní dopravy“ (KOM(2007)0607),
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 14. května 2008 o výsledcích jednání ohledně strategií a programů politiky soudržnosti na programové období 2007–2013 (KOM(2008)0301),
 - s ohledem na zprávu Komise ze dne 20. ledna 2009 o provádění hlavních směrů transevropské dopravní sítě za období 2004–2005 (KOM(2009)0005),
 - s ohledem na své usnesení ze dne 11. března 2009 o Lisabonské strategii¹,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 5. září 2007 o logistice nákladní dopravy v Evropě – klíči k udržitelné mobilitě²,
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro regionální rozvoj (A6-0224/2009),
- A. vzhledem k tomu, že politická definice politiky TEN-T, jež je popsána v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních

¹ Přijaté texty, P6_TA(2009)0120.

² Úř. věst. C 187 E, 24.7.2008, s. 154.

směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě¹ a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě², vedla k vytvoření „seznamu přání“, tj. 30 prioritních projektů, které vznikly převážně na základě zájmu, který projevíly členské státy,

- B. vzhledem k tomu, že vnější konkurenceschopnost nákladní železniční a námořní dopravy musí být s ohledem na silniční dopravu zlepšena, aby se zajistilo vyvážené využívání silnic, mořských cest a železničních koridorů pro nákladní dopravu,
 - C. vzhledem k tomu, že na základě těchto 30 prioritních projektů navrhla Komise poskytnout financování pro celou transevropskou dopravní síť ve výši přibližně 20 000 000 000 EUR z prostředků EU, jež jsou k dispozici ve finančním rámci na období 2007–2013, a že tato částka byla na naléhání Rady nakonec snížena na zhruba 8 000 000 000 EUR, z nichž pouze 5 300 000 000 EUR je určeno na 30 prioritních projektů,
 - D. vzhledem k dobře známé neschopnosti Evropské unie dodržet pravidla financování TEN-T stanovená v jejím nařízení (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí³, což vytváří nejistotu v plánování a financování projektů,
 - E. vzhledem k tomu, že je nezbytné zvýšit schopnost Komise realizovat hlavní přeshraniční projekty, zejména v železničním odvětví, což vyžaduje pokračování v užší spolupráci mezi zapojenými členskými státy a mnohaleté financování přesahující časovou hranici víceletého finančního rámce,
 - F. vzhledem k tomu, že přílohy výše uvedeného sdělení Komise ze dne 14. května 2008 ukazují, že v rámci dopravních projektů je přibližně 49 % prostředků vynakládáno na silnice, přibližně 31 % prostředků na železnici a asi 9 % prostředků na městskou dopravu, avšak že není přesně rozpoznatelné, jaké konkrétní projekty jsou spolufinancovány,
- 1. je si vědom toho, že k prvním pokusům vypracovat politiku EU v oblasti dopravní infrastruktury, jež byly inspirovány „chybějícími články“ při evropské schůzce zástupců průmyslu u kulatého stolu, dalo impuls sdělení Komise ze dne 2. prosince 1992 nazvané „Budoucí rozvoj společné dopravní politiky“ s odůvodněním, že je nutno „dosáhnout hospodářského růstu, konkurenceschopnosti a zaměstnanosti“, a začal je realizovat bývalý komisař pro dopravu Karel Van Miert; konstatuje, že nařízení Rady (ES) č. 2236/95 ze dne 18. září 1995, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských sítí⁴, a rozhodnutí č. 884/2004/ES se pokusila zaměřit se na výše uvedené cíle; upozorňuje na stimul, který této politice dala komisařka odpovědná za oblast energetiky a dopravy, místopředsedkyně Komise Loyola de Palacio;
 - 2. považuje zprávy, které předložili koordinátoři projektu TEN-T, za zajímavé příklady, jež mohou sloužit k další koordinaci a integraci omezeného výběru důležitých projektů; žádá proto Komisi a členské státy, aby pokračovaly v úsilí o posílení stávajících prioritních

¹ Úř. věst. L 15, 17.1.1997, s. 1.

² Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1.

³ Úř. věst. L 162, 22.6.2007, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 228, 23.9.1995, s. 1.

projektů; domnívá se, že středně až dlouhodobé investice by měly pokračovat v souladu s cílem dokončit celou síť;

3. vítá skutečnost, že výše uvedené sdělení Komise ze dne 4. února 2009 bylo předloženo včas s cílem zásadním způsobem prozkoumat politiku EU v oblasti dopravní infrastruktury a projektů TEN-T, a to v souvislosti s výzvami týkajícími se současných i budoucích naléhavých úkolů v oblasti dopravy a přeshraniční mobility a s výzvami týkajícími se finančních, hospodářských, regionálních (i v souvislosti s trvale znevýhodněnými regiony) a sociálních problémů a otázek bezpečnosti a životního prostředí;
4. v tomto ohledu nevidí důvod pro zavedení vágního pojmu koncepčního pilíře TEN-T, který nadměrně zatěžuje seznam priorit; má za to, že na rozdíl od výslovně vyjádřeného cíle Komise nejlepší pilíř výslovně označený jako koncepční důvěryhodnost politiky TEN-T, která bude pilířem dosažena rozvojem konkrétních projektů;
5. souhlasí proto s vypracováním soudržnějšího a integrovanějšího síťového přístupu, který bude odrážet potřeby intermodálních spojení jak pro občany, tak pro nákladní přepravu; zdůrazňuje proto, že je nutno dát prioritu železniční dopravě, přístavům, udržitelné námořní a vnitrozemské vodní dopravě a jejich spojením v zázemí nebo intermodálním uzlům v infrastrukturním spojení s novými členskými státy i v rámci těchto států, a kromě toho věnovat zvláštní pozornost přeshraničním dopravním spojením a lepším spojením s letišti a námořními přístavy v rámci transevropských sítí; zdůrazňuje, že by měla být věnována pozornost rozdílným, ale navzájem se doplňujícím potřebám osobní i nákladní přepravy; doporučuje, aby členské státy a regionální orgány zlepšily návaznost mezistanic a místních propojení na TEN-T, a minimalizovaly tak náklady spojené s periferní polohou;
6. vyzývá Komisi, aby zvláště podporovala prioritní projekty s intermodálními spojeními a jednotnou interoperabilitou napříč několika členskými státy; poukazuje na to, že napojení hospodářských oblastí na tyto prioritní projekty je úkolem členských států;
7. souhlasně poukazuje na to, že druhy dopravy šetrné k životnímu prostředí jsou v mimořádně velké míře zohledněny na seznamu prioritních projektů; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby v budoucnosti zajistila, že toto poměrné zastoupení zůstane při realizaci projektů zachováno;
8. zdůrazňuje, že je zapotřebí začlenit ochranu klimatu a trvale udržitelný rozvoj všech druhů dopravy do evropské politiky v oblasti infrastruktury, a to v souladu s cíli EU snížit emise CO₂;
9. vyzývá Komisi, aby naléhala na členské státy, aby do plánování projektů TEN-T a rozhodování o nich začlenily právní předpisy EU týkající se ochrany životního prostředí, jako jsou např. Natura 2000, SEA, směrnice o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), směrnice o kvalitě ovzduší, rámcová směrnice o vodě, směrnice o ochraně přírodních stanovišť a ptáčích, jakož i zprávy z mechanismu podávání zpráv o životním prostředí (TERM) o ukazatelích pro dopravu a životní prostředí, které vydává Evropská agentura pro životní prostředí;
10. naléhá na Komisi, aby minimalizovala výskyt nejasných nebo rozporuplných ustanovení týkajících se prohlášení o společných zájmech a uplatňování právních předpisů v oblasti

životního prostředí; je rovněž přesvědčen, že jakmile je projektům přidělen status TEN-T, neměly by členské státy zneužívat evropských právních předpisů uvedených v bodě 9 k tomu, aby provádění projektů TEN-T bránily;

11. vyzývá Komisi a členské státy, aby zohlednily nový vývoj, jako je např. globální finanční krize, demografické změny, rozšíření, nové sousední země a živé kontakty s východními zeměmi a zeměmi Středomoří, jakožto významné faktory, jež se dotýkají evropské politiky v oblasti dopravní infrastruktury;
12. zdůrazňuje, že zejména za současné hospodářské krize představuje rozvoj TEN-T a integrace dopravy v Unii s dopravou sousedních zemí nejspolehlivější způsob, jak zajistit dlouhodobou udržitelnost vnitřního trhu a hospodářskou a sociální soudržnost Unie;
13. vyzývá Komisi, aby vystupňovala své úsilí s cílem zlepšit koordinaci územního rozvoje (Územní agenda Evropské unie i zásada územní soudržnosti) a dopravního plánování na evropské úrovni tím, že zohlední regionální dostupnost prostřednictvím lepšího síťového propojení regionů; poznamenává, že přitom musí být zohledněny velké rozdíly mezi hornatými, pobřežními/ostrovními, centrálními, okrajovými a jinými přeshraničními oblastmi a potřeba lepšího začlenění systémů městské mobility do TEN-T;
14. vyzývá Komisi, aby zvlášť upřednostnila klíčové projekty v oblasti nejdůležitějších železničních, silničních a vnitrozemských vodních cest s cílem zajistit přeshraniční spojení s novými členskými státy a třetími zeměmi;
15. navrhuje v této souvislosti, aby jako základ pro plánování byla začleněna Perspektiva evropského územního rozvoje (ESDP) a aby dostupné studie ESPON sloužily jako vědecké podkladové informace o rozvoji dopravy, zaměřené na plánování;
16. zdůrazňuje potřebu začlenit do rozvoje politik TEN-T jak cíle Lisabonské strategie, tak cíle Plánu obnovy, vzhledem k zásadnímu významu jejich mobility, dostupnosti a logistiky pro konkurenceschopnost EU a pro zlepšení územní soudržnosti;
17. vyzývá Komisi a členské státy, aby integrovaly zelené koridory, síť nákladní železniční dopravy, koridory evropského systému železniční signalizace (ERTMS), námořní „dálnice“, jako je námořní doprava na krátké vzdálenosti, stávající vnitrozemské vodní cesty s omezenou kapacitou nebo zdymadla s nedostatečnou kapacitou, pevninské přístavy, logistické platformy a uzly městské mobility, stejně jako plánované rozšíření TEN-T na země Evropské politiky sousedství, východní země a země Středomoří do intermodální koncepce TEN-T vycházející z plánovaných akcí, které mají upřednostnit ty druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, při nichž dochází k nižší spotřebě ropy a jsou bezpečnější, s cílem zajistit optimální využívání všech druhů dopravy a podporovat kompatibilitu spojení mezi různými druhy dopravy, zejména železničního spojení v přístavech; kromě toho vyzývá k souladu mezi stávajícím a budoucím rámcem TEN-T a navrženými právními předpisy v oblasti železničních koridorů pro nákladní dopravu;
18. připomíná, že podle posledních průzkumů bylo na vnitrozemské vodní cesty až donedávna vynakládáno pouze 1 % evropských prostředků pro infrastrukturu; domnívá se, že je potřeba dostatečné evropské podpory pro rozvoj infrastruktury vnitrozemských vodních cest v Evropě s cílem využít plný potenciál vnitrozemských vodních cest jakožto

udržitelného a spolehlivého druhu dopravy;

19. vyzývá Komisi, aby usilovala o rychlejší rozšiřování nákladní železniční dopravy s cílem dosáhnout větší výkonnosti sítě a vyšší rychlosti přepravy;
20. vítá v této souvislosti návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy (KOM(2008)0852), předložený Komisí, a výše uvedené sdělení Komise ze dne 18. října 2007;
21. zdůrazňuje, že za účelem prosazování a podpory součinnosti mezi „soft“ infrastrukturou a „hard“ infrastrukturou (informační systémy jako ERTMS/RIS/ITS/SESAR/Galileo), zlepšení interoperability, kolejových vozidel (technické a programové vybavení ERTMS ve vlacích a snížení hlučnosti nákladních vagónů), zelené logistiky, intermodálního spojení a uzlů, decentralizované služby dodavatelského řetězce „s donáškou do domu“ a řízení mobility je důležité umožnit sdílení informací v intermodální dopravě;
22. zdůrazňuje význam vytvoření harmonizovaných a standardizovaných inteligentních dopravních systémů pro TEN-T pro dosažení účinnější, plynulejší, bezpečné a pro životní prostředí příznivé organizace dopravy;
23. doporučuje zlepšit provádění TEN-T zajištěním lepšího přístupu k informacím prostřednictvím systémů, jako je informační systém TENtec, zavedením otevřené metody koordinace zahrnující referenční srovnávání a výměnu osvědčených postupů;
24. zaměřuje se na nutnost zvýšit v krátké době účinnost stávající infrastruktury projektů TEN-T, zejména pokud bylo provádění těchto projektů již zahájeno, aby byly koridory funkčnější a účinnější, aniž by se muselo v jejich případě čekat na realizaci velmi rozsáhlých projektů, které jsou plánovány v dlouhém časovém horizontu;
25. podporuje „Strukturální alternativu 3, pokud jde o podobu TEN-T“, navrženou v zelené knize, tj. duální strukturu sestávající z komplexní sítě vycházející ze současných map projektu TEN-T a z intermodální „hlavní sítě“ (core network), která ještě není definována, přičemž prioritami jsou železnice a udržitelné vodní cesty a přístavy a jejich spojení s logistickými centry;
26. podporuje koncepci „hlavní sítě“ skládající se z „geografického pilíře“ a „konceptního pilíře“, přičemž „konceptní pilíř“ zahrnuje kritéria a cíle, které umožní stanovit projekty, koridory a součásti sítě průběžně, a nikoli přísně na počátku rozpočtového období pro celé období; domnívá se, že by mělo být možné TEN-T během rozpočtového období pružně rozšiřovat podle měnících se podmínek na trhu;
27. uznává, že členské státy, jež také konzultují se svými regionálními a místními orgány, subjekty občanské společnosti a místním obyvatelstvem, mají při rozhodování o dopravní infrastruktuře a při jejím plánování a financování, včetně přeshraniční koordinace a spolupráce na evropské úrovni, rozhodující úlohu; očekává, že Evropská rada bude při posuzování žádostí souvisejících s projekty TEN-T a rozhodování o výši rozpočtových prostředků na tyto projekty postupovat promyšleněji; vzhledem k revizi finančního rámce EU v polovině období a také s ohledem na probíhající diskusi o Plánu obnovy EU žádá členské státy, aby v souladu s již zavedenou politikou EU náležitě jako prioritu zvažily otázku nezbytné finanční podpory dopravní infrastruktury, která je součástí sítě TEN-T;

28. plně souhlasí s cílem Společenství snížit administrativní zátěž, a proto výrazně podporuje Komisi v revizi finančních rámců pro prioritní projekty TEN-T s cílem dále omezovat byrokracii;
29. žádá členské státy a Komisi, aby posílily koordinaci politik sledovaných na vnitrostátní úrovni s cílem vytvořit soulad při spolufinancování a realizaci programu TEN-T v souladu s články 154 a 155 Smlouvy o ES;
30. zdůrazňuje v této souvislosti, že finanční krize vyvíjí na Evropskou unii, její členské státy a regiony větší tlak, aby při rozhodování o projektech v oblasti dopravní infrastruktury vycházely z důkladného hodnocení nákladové účelnosti, udržitelnosti a přínosu, který má evropský přeshraniční rozměr;
31. investování do dopravní infrastruktury je však jednou z klíčových oblastí pro řešení hospodářské a finanční krize; proto vyzývá Komisi, aby urychlila projekty v oblasti infrastruktury spojené s TEN-T a financované ze strukturálních fondů a/nebo Fondu soudržnosti; vyzývá členské státy, aby přehodnotily své investiční priority a zohlednily při tomto přístupu s cílem urychlit projekty TEN-T spadající pod jejich odpovědnost, zejména v částech týkajících se přeshraniční spolupráce;
32. připomíná Komisi, že spolufinancování projektů v oblasti dopravní infrastruktury z prostředků EU určených na TEN-T, z Fondu soudržnosti a regionálních fondů a spolufinancování ze strany EIB musí splňovat tato kritéria: ekonomickou proveditelnost, zvýšenou konkurenceschopnost, podporu jednotného trhu, environmentální udržitelnost, transparentnost pro daňové poplatníky a zapojení občanů (zásadu partnerství); v tomto ohledu zdůrazňuje význam rozvoje partnerství veřejného a soukromého sektoru pro financování projektů TEN-T a potřebu navrhnout flexibilní řešení problémů, které v souvislosti s projekty takového rozsahu vyvstávají (geografické a technické problémy, nesouhlas veřejnosti atd.);
33. vyzývá proto Komisi, aby zajistila, že projekty, jež jsou posuzovány v rámci programů financování EU, zohlední své případné dopady na vnitrostátní financování jiných nezbytných investic (jež nejsou podporovány z prostředků EU); zejména se domnívá, že by prostředky vynakládané členskými státy na doplnění projektů financovaných EU neměly jít na úkor údržby vedlejší tratí nebo investic do nich; domnívá se naopak, že by projekty měly být alespoň zčásti koncipovány a posuzovány podle toho, zda mají potenciál integrovat rozvoj a údržbu nezbytné doplňující místní infrastruktury, která by neměla být zanedbávána;
34. zdůrazňuje rychle rostoucí investiční potřeby evropského trhu letecké dopravy v rámci druhého balíčku jednotného evropského nebo a navrhovaného „přístupu celistvého leteckého systému“; vyzývá proto Komisi, aby při revizi rozpočtového rámce TEN-T zvažila zvýšení podílu dostupného financování letišť a ATM/ANS;
35. bere na vědomí, že je zapotřebí podrobněji prozkoumat a rozpracovat osvědčené a nejúčinnější postupy, pokud jde o financování dopravní infrastruktury a jeho pozitivní dopad na konkurenceschopnost a zaměstnanost z hlediska kvantitativního i kvalitativního, včetně zkušeností s partnerstvím veřejného a soukromého sektoru v tomto ohledu; v některých současných studiích již Komise tato zkoumání začala provádět;
36. zdůrazňuje potřebu zřídit pracovní skupinu v rámci výkonné agentury TEN-T s cílem

zvýšit využívání partnerství veřejného a soukromého sektoru pro financování některých prioritních projektů či jejich částí a šířit nalezená řešení jako osvědčené postupy;

37. zdůrazňuje, že větší zaměření na partnerství veřejného a soukromého sektoru a Evropskou investiční banku by nebylo náhradou za významné objemy rozpočtových prostředků určené na rozsáhlé projekty s mezigenerační návratností;
38. upřednostňuje přehodnocení rozpočtu TEN-T členskými státy v souvislosti s přezkumem finančního výhledu na roky 2009-2010 v polovině období s ohledem na zvrát dramatického omezování jiných projektů a ambicí na vybudování železničních a vodních cest, které s těmito projekty souvisejí;
39. zdůrazňuje potřebu vyčlenit poměrnou část mýtného ze silniční infrastruktury na financování projektů TEN-T s cílem zvýšit pákový efekt na půjčování;
40. žádá Komisi, aby uvedla několik vybraných příkladů regionálních přeshraničních železničních tratí, které byly zrušeny nebo vyřazeny z provozu, a zaměřila se zejména na ty, které by mohly být propojeny s TEN-T;
41. žádá Komisi a členské státy, aby považovaly síť Eurovelo a Cestu železné opony za příležitost k podpoře sítí evropské přeshraniční infrastruktury pro cyklistiku, jako součást prosazování „soft mobility“ a udržitelného cestovního ruchu;
42. žádá Komisi, aby v zájmu zvýšení konkurenceschopnosti celé železniční sítě TEN-T navrhla – do skončení svého mandátu – legislativní iniciativu týkající se otevření trhů vnitrostátní osobní železniční dopravy od 1. ledna 2012;
43. lituje pomalého provádění prioritních projektů v přeshraničních oblastech, zejména projektů v Pyrenejích, jež jsou klíčové pro Pyrenejský poloostrov a Francii;
44. vyzývá Komisi, aby zajistila průběžnou účast Parlamentu a Evropské rady na vypracovávání ročních či víceletých návrhů a alternativ spolufinancování projektů TEN-T;
45. žádá Komisi, aby Evropskému parlamentu a Radě u každého prioritního projektu předkládala pravidelně a nejméně jednou za rok zprávu o stavu projektu, hodnověrnosti nákladů na projekt, proveditelnosti každého projektu a časovém plánu jeho provádění;
46. žádá Komisi a EIB, aby stejně jako u spolufinancování TEN-T předkládala Parlamentu a Radě každoročně přehled konkrétních spolufinancovaných projektů také u projektů TEN-T spolufinancovaných z prostředků regionálních fondů, Fondu soudržnosti a EIB;
47. je toho názoru, že z ekologického a hospodářského hlediska jsou v mnoha případech jediným schůdným a udržitelným řešením multimodální dopravní systémy, které umožňují využívání různých dopravních prostředků na jedné dopravní trase;
48. zdůrazňuje, že v nově rozšířeném schengenském prostoru má dopravní infrastruktura mezi západní a východní Evropou obrovský význam vzhledem k tomu, že -zejména v nových členských státech - je s ním spojen potenciál hospodářského růstu; vyzývá Komisi a členské státy, aby budovaly a podporovaly nadnárodní silniční a železniční spojení mezi východní a západní Evropou a aby při tom podporovaly zejména

přeshraniční dopravní infrastrukturu prostřednictvím konkrétního akčního programu prováděného ve spolupráci s místními, regionálními a celostátními úřady; rovněž připomíná, že lepší propojení koridorů TEN-T s dopravními sítěmi třetích zemí by významnou měrou zlepšilo postavení příhraničních oblastí a bylo by přínosem pro meziregionální spolupráci i pro EU jako takovou.

49. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.