



PŘIJATÉ TEXTY

P8_TA(2015)0310

Provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 9. září 2015 o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě (2015/2005(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na bílou knihu Komise nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144),
- s ohledem na veřejné slyšení nazvané „Bílá kniha o dopravě: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě“ uspořádané jeho Výborem pro dopravu a cestovní ruch dne 17. března 2015,
- s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 22. dubna 2015 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – úspěchy a úkoly“,
- s ohledem na své usnesení ze dne 15. prosince 2011 na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“¹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 6. července 2010 o udržitelné budoucnosti pro dopravu²,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 nazvané „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent“³,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. února 2003 o bílé knize Komise s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“⁴,
- s ohledem na bílou knihu Komise s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010:

¹ Úř. věst. C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

² Úř. věst. C 351 E, 2.12.2011, s. 13.

³ Úř. věst. C 175 E, 10.7.2008, s. 556.

⁴ Úř. věst. C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

- čas rozhodnout“ (COM(2001)0370),
- s ohledem na nadcházející konferenci o změně klimatu COP21, která se uskuteční v prosinci 2015 v Paříži,
 - s ohledem na balíček opatření k energetické unii a doprovodné sdělení nazvané „Rámcová strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu“ (COM(2015)0080),
 - s ohledem na závěry Evropské rady ze dnů 23. a 24. října 2014 o rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030,
 - s ohledem na sdělení Komise nazvané „Strategie pro jednotný digitální trh v Evropě“ (COM(2015)0192),
 - s ohledem na sdělení Komise nazvané „Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje“ (COM(2013)0913),
 - s ohledem na své usnesení ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020¹,
 - s ohledem na článek 52 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A8-0246/2015),
- A. vzhledem k tomu, že bílá kniha o dopravě stanovuje ambiciózní program pro přeměnu evropského dopravního systému a vytvoření skutečně jednotného evropského dopravního prostoru;
- B. vzhledem k tomu, že dopravní odvětví je hnací silou hospodářství EU, neboť zaměstnává zhruba 10 milionů osob a představuje asi 5 % HDP, a mělo by i nadále udávat tempo při vytváření dalšího hospodářského růstu, tvorbě pracovních míst a podpoře konkurenceschopnosti, udržitelného rozvoje a územní soudržnosti;
- C. vzhledem k tomu, že doprava představuje odvětví, ve kterém je Evropa předním světovým hráčem, a to jak ve výrobě, tak v dopravních službách, a že je klíčové, aby se evropská doprava i nadále rozvíjela, investovala a udržitelným způsobem inovovala, má-li si zachovat svůj technologický náskok na celosvětové úrovni, i nadále vyvážet své standardy do celého světa a zachovat si své konkurenceschopné postavení ve všech typech dopravy v globální ekonomice, která se čím dál tím více vyznačuje rozvojem mocných nových hráčů a podnikatelských modelů;
- D. vzhledem k tomu, že klíčové předpoklady naší společnosti se prostřednictvím digitalizace, urbanizace, globalizace a demografických změn mění a že potřebujeme takovou změnu stávajících modelů dopravní politiky, která se dokáže vyrovnat s budoucími výzvami;
- E. vzhledem k tomu, že doprava je klíčová pro volný pohyb osob, zboží a služeb, na němž se zakládá jednotný trh, a že volný pohyb představuje mocnou hnací sílu pro integraci v rámci Unie a klíčový faktor pro výkonnost evropského průmyslu a obchodu;

¹ Úř. věst. C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

- F. vzhledem k tomu, že doprava je doposud téměř úplně závislá na fosilních palivech a je to jediné odvětví, kde emise skleníkových plynů za posledních 25 let vzrostly, přičemž nárůst emisí mohl být ještě větší, kdyby nedávno nedošlo k hospodářskému poklesu;
- G. vzhledem k tomu, že je naléhavě třeba zlepšit energetickou účinnost a udržitelnost dopravního systému a snížit jeho závislost na ropě a obecně fosilních zdrojích energie, a to v souladu s cíli stanovenými v bílé knize a způsobem, který by byl nákladově efektivní, neobtěvoval by konkurenceschopnost a neomezoval by mobilitu;
- H. vzhledem k tomu, že moderní udržitelná biopaliva (zejména biopaliva vyráběná na základě zpracování odpadu v souladu s hierarchií způsobů nakládání s odpady¹) představují nevyužitý potenciál ke snížení závislosti evropského dopravního systému na ropě a k omezení emisí skleníkových plynů, které vznikají v odvětví dopravy;
- I. vzhledem k tomu, že je nezbytné zajistit v rámci dohodnutých časových rámců úspěšný rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T), účinně propojit dopravní sítě všech regionů EU, čímž se zeměpisně periferní regiony EU propojí s jejich centrálními oblastmi, a odstranit nerovnosti mezi úrovní rozvoje infrastruktury a její údržby, zejména mezi východními a západními regiony EU;
- J. vzhledem k tomu, že investice do dopravní infrastruktury příznivě ovlivňují hospodářský růst, tvorbu pracovních míst a obchod, a že je tudíž nezbytné odstranit překážky, které omezují soukromé investice do dopravní infrastruktury;
- K. vzhledem k tomu, že dopravní infrastruktura obecně vyžaduje dlouhodobé financování a že úroveň investic v poslední době kvůli nedostatečné důvěře mezi zákonodárci, společnostmi připravujícími projekty a finančním odvětvím klesla;
- L. vzhledem k tomu, že míra investic do infrastruktury veřejné dopravy byla v celé EU po mnoho let velmi nedostatečná a že lepší zařízení pro chodce, seniory a cestující se sníženou mobilitou patří k cílům Evropské unie a vyžadují dodatečné finanční prostředky;
- M. vzhledem k tomu, že jedním z hlavních cílů bílé knihy by mělo být zajistit, aby byli lidé a jejich práva jakožto cestujících ústředním cílem dopravní politiky;
- N. vzhledem k tomu, že při rozvoji moderního, účinného a udržitelného evropského dopravního systému schopného interoperability a přístupného všem by měly hrát klíčovou roli inovace a inteligentní dopravní systémy;
- O. vzhledem k tomu, že multimodální sítě a integrace různých druhů dopravy a služeb jsou pro zlepšení spojení osobní a nákladní dopravy a její účinnost potenciálně prospěšné, a pomáhají tak snižovat emise uhlíku a další škodlivé emise;
- P. vzhledem k tomu, že vytvoření skutečného jednotného evropského dopravního prostoru nebude možné bez účinného provádění právních předpisů EU členskými státy ani bez případného zjednodušení stávajícího regulačního rámce, které zajistí právní jednoznačnost a zdokonalí prosazování předpisů;

¹ Ve smyslu článku 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic.

- Q. vzhledem k tomu, že je nezbytné odstranit všechny zbývající překážky, technické nesoulady a zatěžující administrativní postupy, které brání v dosažení plně integrovaného dopravního systému, a postavit se proti jakýmkoli novým opatřením zavedeným členskými státy, která vytváří překážky volnému pohybu zboží a služeb;
- R. vzhledem k tomu, že další otevírání trhu musí jít ruku v ruce s kvalitními pracovními místy, důstojnými pracovními podmínkami, kvalitními službami a spravedlivou hospodářskou soutěží ve všech členských státech;
- S. vzhledem k tomu, že poslední zpráva Evropské komise o „Bezpečnosti silničního provozu v Evropské unii“¹ uvedla, že počet obětí dopravních nehod v Evropě v roce 2014 klesl o 1 %, což je podstatně nižší hodnota než 8% pokles zaznamenaný v roce 2012 a rovněž v roce 2013;

Provádění a přezkum bílé knihy v polovině období

1. vítá záměr Komise provést přezkum bílé knihy v polovině období, jehož cílem bude posoudit dosažený pokrok a navrhnout další kroky v zájmu dosažení jejich cílů; domnívá se, že ačkoli je ještě příliš brzy na plné posouzení dopadu řady politických opatření uskutečněných od přijetí bílé knihy, je nutné provést hodnocení, abychom získali přehled o stavu provádění čtyřiceti iniciativ a 131 akcí uvedených v příloze bílé knihy;
2. opakuje, že podporuje cíle stanovené v bílé knize a „deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů: referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %“; zdůrazňuje, že přezkum v polovině období by měl zachovat přinejmenším úroveň ambice cílů vytyčených v roce 2011 a navrhnout konkrétní a realistické opatření a iniciativy vycházející z konkrétních poznatků pro zvýšení, zrychlení a zjednodušení úsilí vedoucího k jejich splnění; vyzývá Komisi, aby vyhodnotila, do jaké míry je seznam opatření uvedených v bílé knize dostatečný pro splnění jejich souhrnných cílů, a navrhla dodatečná legislativní opatření;
3. vyzývá Komisi, aby aktualizovala cíle v oblasti snižování emisí uvedené v bílé knize na základě usnesení Parlamentu ze dne 5. února 2014 k rámci politik v oblasti klimatu a energetiky² do roku 2030 a závěrů ze zasedání Evropské rady konaného ve dnech 23. a 24. října 2014 o rámci politik v oblasti klimatu a energetiky a aby navrhla opatření zaměřená na další snížení emisí způsobených dopravou s cílem pomoci členským státům dosáhnout celkového „závazného cíle EU, jímž je snížit do roku 2030 domácí emise skleníkových plynů alespoň o 40 % oproti roku 1990“ („přičemž odvětví, na něž se vztahuje systém obchodování s emisemi, sníží v porovnání s rokem 2005 emise do roku 2030 o 43 % a odvětví, na něž se systém obchodování s emisemi nevztahuje, o 30 %“);
4. zdůrazňuje, že cíl snížení emisí skleníkových plynů z dopravy do roku 2030 by měl být stanoven na takové úrovni, která umožní dosažení dlouhodobého cíle bílé knihy, jímž je snížení emisí skleníkových plynů z dopravy o nejméně 60 % do roku 2050; v této

¹ Zpráva o bezpečnosti silničního provozu v Evropské unii, kterou v březnu 2015 předložila Evropská komise.

² Přijaté texty, P7_TA(2014)0094.

souvislosti vyzývá Komisi, aby navrhla komplexní strategii pro tzv. dekarbonizaci dopravy;

Obecné zásady: přechod na jiné druhy dopravy a součinnost více druhů dopravy

5. zdůrazňuje, že evropská politika udržitelné mobility musí stavět na široké škále politických nástrojů, které budou sloužit přechodu směrem k nejméně znečišťujícím a energeticky nejúčinnějším druhům dopravy, který by proběhl nákladově efektivním způsobem; upozorňuje na to, že změna poměru mezi jednotlivými druhy dopravy není cílem sama o sobě, ale je nezbytná k tomu, aby bylo možné zbavit mobilitu negativních dopadů současného dopravního systému, jako je dopravní přetížení, znečišťování ovzduší, hluk, dopravní nehody a změna klimatu; uznává, že politika přechodu na jiné druhy dopravy doposud nedosáhla uspokojivých výsledků; zdůrazňuje tudíž, že všechny druhy dopravy musí být optimalizovány a musí se stát příznivějšími pro životní prostředí, bezpečnějšími a energeticky účinnějšími, má-li být dosaženo vysoké úrovně jak mobility, tak i ochrany životního prostředí;
6. domnívá se, že rozvoj osobní a nákladní dopravy závisí ve velké míře na účinném využívání různých druhů dopravy, a že evropská dopravní politika by se tudíž měla opírat o účinnou součinnost více druhů dopravy, v níž by mělo být pokud možno upřednostňováno využívání energeticky nejúčinnějších a nejudržitelnějších druhů dopravy; je přesvědčen o tom, že to povede k optimálnímu přerozdělení mezi jednotlivými druhy dopravy a zajistí interoperabilitu v rámci jednotlivých druhů dopravy a mezi nimi, bude podporovat udržitelnější dopravní a logistické řetězce a posílí plynulé dopravní toky napříč různými druhy dopravy a dopravními uzly;

Moderní infrastruktura a inteligentní financování

7. vyzývá Komisi, aby předložila návrhy, v nichž stanoví internalizaci externích nákladů u všech druhů nákladní a osobní dopravy prostřednictvím uplatnění společné, ucelené a transparentní metodologie EU a vezme v úvahu specifické vlastnosti jednotlivých druhů dopravy a míru, v níž byly již některé externality internalizovány s cílem vyhnout se dvojímu zdanění; žádá konkrétní opatření pro zajištění širšího uplatňování zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“, včetně pokynů a osvědčeným postupů, a rovných podmínek pro všechny druhy dopravy, přičemž se případně odstraní daňové pobídky škodící životnímu prostředí a současně se zachová konkurenceschopnost všech regionů EU;
8. vyzývá Komisi, aby navrhla obecný rámec pro vnitrostátní systémy zpoplatnění silnic pro osobní automobily a lehká užitková vozidla, přičemž tyto systémy by měly být nediskriminační pro obyvatele třetích zemí a měly by upřednostňovat zpoplatnění za základě ujeté vzdálenosti; vybízí členské státy, aby příjmy z poplatků za využívání infrastruktury vyhradily na budování a údržbu bezpečné dopravní infrastruktury a na omezování dopadů spojených s dopravou na životní prostředí;
9. vyzdvihuje, že dokončení transevropské dopravní sítě zůstává jedním z předpokladů udržitelnějšího, účinnějšího a plynulejšího multimodálního dopravního systému a vyváženějšího rozdělení nákladu a cestujících mezi jednotlivými druhy dopravy; zdůrazňuje, že výběr projektů způsobilých k financování EU se musí soustředit na devět evropských dopravních koridorů, dokončení chybějících spojů, zejména přeshraničních, odstranění zúžených úseků zpomalujících dopravu, modernizaci stávající infrastruktury,

inovativní dopravní řešení, interoperabilitu a rozvoj multimodálních terminálů a městských dopravních uzlů; měl by také více zdůrazňovat evropskou přidanou hodnotu a propojení s okrajovými, ostrovními, horskými a nejvzdálenějšími regiony a více podporovat projekty propojující transevropskou dopravní síť s infrastrukturami sítí v sousedních a kandidátských zemích;

10. domnívá se, že financování EU musí odpovídat skutečným investičním potřebám pro dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030 a že nástroj pro propojení Evropy (CEF) a další druhy financování by měly podněcovat investice do dopravní infrastruktury na základě kritérií stanovených v obecných pokynech k TEN-T a CEF, přičemž upřednostní udržitelné druhy dopravy, jako jsou např. železniční doprava, vnitrostátní vodní cesty a kabotáž; vyzdvihuje, že spolufinancované projekty by měly odrážet potřebu infrastruktury, která je pro Unii přínosem, pokud se jedná o konkurenceschopnost a hospodářskou, sociální a územní soudržnost, minimalizuje vliv na životní prostředí, je odolná vůči možnému vlivu změny klimatu a zaručuje zdraví a bezpečnost uživatelů;
11. vyzývá k radikálnímu navýšení finančních prostředků přidělovaných nástroji pro propojení Evropy a k rozšíření pravomocí Unie v oblasti přípravy, provádění a financování nadnárodního plánování v oblasti dopravy a financování infrastruktury;
12. zdůrazňuje, že kvalita silniční infrastruktury, jež má přímý dopad na bezpečnost silničního provozu, se napříč EU podstatně liší a že k více než 90 % úmrtí při nehodách na silnicích dochází v členských státech na městských a venkovských silnicích; zdůrazňuje, že musí být dále podporováno účelné financování tohoto typu infrastruktury prostřednictvím rozmanitých politik a nástrojů EU, především v zemích podporovaných v rámci politiky soudržnosti; zdůrazňuje rovněž potřebu řádné údržby stávající infrastruktury, včetně vedlejší silniční sítě;
13. zdůrazňuje, že Evropský fond pro strategické investice (EFSI) navržený Komisí jako součást Junckerova investičního plánu pro Evropu by měl upřednostňovat udržitelnou dopravu a klíčové projekty v oblasti dopravní infrastruktury, které přinášejí vysokou společenskou, ekonomickou a environmentální hodnotu, a zaměřovat se na projekty, které podporují tvorbu kvalitních pracovních míst, dlouhodobý růst, inovace a územní soudržnost, včetně udržitelných městských projektů a železničních projektů, v souladu s cíli dopravní politiky EU a s odpovídající legislativou (obecné pokyny TEN-T, CEF); v tomto ohledu si nové způsoby financování, jako například partnerství veřejného a soukromého sektoru a koncese, zasluhují více pozornosti a měly by se uplatňovat ve větší míře; zdůrazňuje, že postup výběru projektů, které mají být financovány z EFSI, by měl být transparentní a měly by do něj být zapojeny všechny zainteresované subjekty z veřejného i soukromého sektoru;
14. je přesvědčen, že fond EFSI by měl být prioritně financován z nepřidělených zdrojů v rámci rozpočtu EU a pouze v krajním případě z nevyužitých prostředků z programů z okruhu 1A víceletého finančního rámce (VFF) na období let 2014–2020; zdůrazňuje, že financování záručního fondu by mělo být přezkoumáno v rámci přezkumu VFF v polovině období v roce 2016 a na základě analýzy výkonu a míry plnění jednotlivých programů by měly být vymezeny alternativní možnosti financování s cílem naprosto minimalizovat přesun finančních prostředků z okruhu 1A na období let 2016–2020; zdůrazňuje, že Evropský parlament a Rada by měly také přezkoumat, jakým způsobem by bylo možné co nejvíce kompenzovat přesuny prostředků z programů EU, o nichž

bylo dosaženo dohody v rámci ročního rozpočtového procesu, jakožto zdroj financování EFSI v letech předcházejících přezkumu VFF v polovině období;

15. znovu potvrzuje svou podporu inovativním finančním nástrojům, které umožňují optimalizaci veřejných výdajů pomocí účinnější aktivace soukromého financování, ale zároveň připomíná, že mnoho projektů v dopravním odvětví nepřináší výnosy, které by byly dostatečné pro to, aby bylo možné spoléhat se pouze na tento druh nástrojů, a tyto projekty tedy vyžadují podporu ve formě dotací;
16. zdůrazňuje, že rychlý vývoj a zavádění inteligentních dopravních systémů jsou nezbytné pro účinnější, udržitelnější a bezpečnější využívání vozidel a stávající infrastruktury a pro zajištění dodatečné kapacity bez časové náročnosti, nákladů a zabírání pozemků, které vyžaduje výstavba nové infrastruktury; zdůrazňuje, že je důležité účinně využívat frekvence a interoperabilitu inteligentních dopravních systémů s cílem umožnit plynulé toky dopravy mezi jednotlivými druhy dopravy a dopravními uzly; vyzývá k včasné realizaci fáze zavádění a využívání programů družicové navigace EU a k účelnému zavedení dopravních aplikací v rámci systémů Galileo a EGNOS;

Udržitelná doprava a městská mobilita

17. zdůrazňuje, že zvýšení energetické účinnosti by mělo patřit mezi hlavní priority evropské dopravní politiky; podotýká, že je naléhavě třeba účinněji využívat zdroje v rámci celého dopravního systému s cílem zajistit účinnější využívání stávající kapacity, zlepšit míru využívání vozidel a zajistit, aby veřejné finance byly na vnitrostátní a unijní úrovni přidělovány na opatření s nejvyšším dopadem;
18. vyzdvihuje důležitost podpory elektromobility a elektrických veřejných dopravních systémů ve spojení se zavedením zdrojů obnovitelné energie do odvětví elektrické energie, přičemž v první řadě upřednostňuje další elektrifikaci železniční sítě a podporu tramvají, elektrických autobusů (resp. trolejbusů), elektromobilů, elektrických vozidel o dvou, třech a čtyřech kolech a elektrických lodí; zdůrazňuje potenciál moderních lanových drah (lanovek) jakožto nenákladného a snadno vybudovatelného přepravního prostředku za účelem rozšíření kapacity systémů městské hromadné dopravy;
19. zdůrazňuje, že je důležité podporovat zavádění alternativních paliv a pohonných systémů, zejména těch z nich, u nichž má Evropa zásadní technologický náskok, s cílem snížit závislost dopravy na fosilních palivech, zlepšit kvalitu ovzduší a snížit emise skleníkových plynů; s politováním konstatuje, že tyto technologie nebyly dosud v dostatečné míře zavedeny, zejména ve veřejné dopravě;
20. konstatuje, že využívání veřejné dopravy v městských oblastech není mezi deseti cíli bílé knihy jednoznačně uvedeno; je přesvědčen, že by měl být stanoven nový cíl spočívající ve zdvojnásobení využívání veřejné dopravy v městských oblastech do roku 2030; v této souvislosti zdůrazňuje, že je třeba přijmout opatření s cílem poskytovat zařízení a infrastrukturu pro usnadnění bezpečné mobility „z domu do domu“ pro uživatele veřejné dopravy, včetně seniorů a cyklistů využívajících veřejnou dopravu pro část své cesty; zdůrazňuje, že ke splnění těchto cílů jsou zapotřebí příslušné investice, zejména s cílem zajistit systematickou údržbu a rozšiřování infrastruktury veřejné dopravy; naléhavě proto žádá členské státy, aby poskytly odpovídající, dlouhodobé a spolehlivé možnosti financování pro projekty infrastruktury městské veřejné dopravy;

21. vyzývá Komisi, aby místním, regionálním a celostátním orgánům a zúčastněným stranám pomáhala při zkoumání stávajících a nových možností financování pro veřejnou dopravu a rozvíjení inovativních systémů partnerství veřejného a soukromého sektoru; upozorňuje na poučení, které bychom si měli vzít ze zvláštní zprávy Účetního dvora (č. 1/2014) nazvané „Účinnost projektů veřejné městské dopravy podporovaných EU“, která vyhodnotila realizaci a účelnost projektů městské veřejné dopravy spolufinancovaných ze strukturálních fondů EU a míru, do níž plní potřeby uživatelů a dosahující jejich cílů, pokud se jedná o využívání těchto projektů;
22. podtrhuje význam plánů udržitelné městské mobility jakožto nástroje, který má městům pomáhat při dosahování efektivnějšího využívání dopravní infrastruktury a služeb a zdokonalování udržitelného začlenění různých druhů mobility do dané městské oblasti, čímž napomáhá snižování míry znečištění ovzduší a omezování hluku, snižování emisí CO₂, omezování přetíženosti a snižování frekvence nehod v silničním provozu; vyzývá Komisi, aby i nadále podporovala rozvoj a propagaci těchto plánů udržitelné městské mobility; zdůrazňuje, že evropské strukturální a investiční fondy by měly být využívány systematičtěji u měst, která rozvinula integrovaný místní dopravní plán (např. plán udržitelné městské mobility) a vymezila vhodné činnosti v souladu s kritérii stanovenými v příslušných právních předpisech;
23. vyzývá Komisi, aby spolupracovala s provozovateli veřejné dopravy a s příslušnými orgány s cílem poskytovat uživatelům cestovní informace prostřednictvím rozmanitých médií, a to včetně informací zaměřených na plnění potřeb zdravotně postižených osob, a aby hrála významnější úlohu při vymezování osvědčených celounijních postupů a podmínek pro zdokonalení systémů městské veřejné dopravy; vyzývá rovněž Komisi a členské státy, aby zachovávaly povinnost systémů městské dopravy propojovat centra měst s jejich periferními oblastmi;
24. zdůrazňuje, že městské oblasti si potřebují zachovat jistou míru flexibility, aby tak mohly v plném souladu se zásadou subsidiarity plnit své povinnosti stanovené právními předpisy EU a aby se zajistilo, že řešení mobility budou přizpůsobena jejich specifickým podmínkám;
25. zdůrazňuje, že klíčem pro rozvoj udržitelnějšího dopravního systému je chování uživatelů dopravy; vyzývá k přijetí iniciativ, které by uživatele motivovaly a umožňovaly by jim (zejména mladým lidem) využívat bezpečnější a udržitelnější dopravní prostředky (chůzi, jízdu na kole, včetně sdílení jízdních kol a jejich půjčování, veřejnou dopravu, automobilovou spolujízdu, zvýšení obsazenosti automobilů) a plánování cesty a umožňovaly by jim získávat informace v reálném čase s cílem usnadnit intermodální využívání různých druhů dopravy prostřednictvím inteligentních dopravních systémů; vyzývá proto Komisi, aby vymezila příklady osvědčených postupů pro kombinování několika různých dopravních prostředků, které by mohly být zavedeny v dalších městských aglomeracích;
26. zdůrazňuje, že je třeba získávat kvalitnější informace na vnitrostátní i unijní úrovni ohledně chování uživatelů dopravy, zejména pokud jde o chůzi, jízdu na kole a genderově rozčleněné modely cestování, které by mohly využívat místní orgány při vymezování svých politik městské mobility;
27. zdůrazňuje, že je důležité uskutečnit kroky k podpoře regionálních programů pro zakládání a rozšiřování cyklistických sítí ve velkých evropských regionech, a to s cílem

nabídat občany k odpovědnějšímu chování vůči životnímu prostředí, nabídnou každému příležitost provozovat cyklistiku a snížit hluk, přetížení a znečištění měst;

28. zdůrazňuje význam analýzy příznivých dopadů nových forem mobility podporovaných modelem ekonomiky sdílení, včetně spolujízd, na společnost; domnívá se, že je třeba podporovat sdílení osvědčených postupů mezi členskými státy, aby mohly být jejich právní předpisy přizpůsobeny těmto inovativním platformám mobility „z domu do domu“;
29. vyzývá Komisi, aby v jednotlivých členských státech sledovala situaci v souvislosti s působením přepravních společností, které přidělují cestující k řidičům (nejviditelnějším příkladem je společnost Uber), a aby posoudila právní, sociální, ekonomické a environmentální důsledky vyplývající z činnosti takových společností a současně případně předložila relevantní opatření či doporučení zaměřená na rozvoj nových inovativních služeb v Evropě při zohlednění stávajících taxislužeb;
30. žádá Komisi, aby po členských státech požadovala, aby poskytovaly podmínky pro spravedlivou hospodářskou soutěž mezi společnostmi nabízejícími sdílenou dopravu a tradičními taxislužbami a meziměstskými dopravními společnostmi, co se týče dodržování daňových předpisů, bezpečnosti, závazků veřejných služeb a zaměstnaneckých podmínek;
31. zdůrazňuje, že významnou roli v oblasti udržitelné mobility hrají jednostopá motorová vozidla (motocykly, skútry a mopedy) a dvou- a tříkolová vozidla na elektrický pohon, zejména v městských oblastech, kde přispívají k řešení přetíženosti dopravy a problémů s parkováním a přinášejí řešení pro drobnou logistiku; trvá tudíž na tom, že by měly být náležitě zohledněny specifická konstrukce a příslušné přínosy těchto vozidel a měly by se odrazit v unijních právních předpisech a obecných pokynech v oblasti dopravy;
32. vyzývá k optimalizaci dodavatelského řetězce v městských oblastech; nákladní vozidla ve městech se neúměrně podílejí na znečištění ovzduší a obtěžování hlukem a mají negativní dopad na přetížení; městská logistika by měla podporovat optimalizaci dopravy a nákladově efektivní zavádění nových druhů operací, technologií a obchodních modelů; lepší výběr druhů dopravy a vozidel může zajistit, aby dopravní řešení co nejlépe odpovídalo konkrétním požadavkům dotyčné přepravy a dotyčného města;
33. zdůrazňuje význam logistických dep umístěných na okraji městských oblastí, které umožňují přepravu zboží na místo určení koordinovaným způsobem za využití energeticky nejúčinnějších druhů dopravy;

Lidé v centru dopravní politiky

34. v souvislosti s bezpečností silničního provozu požaduje:
 - urychlené přijetí cíle pro rok 2020, kterým je 40% snížení počtu vážně zraněných osob, společně s plnohodnotnou strategií EU; vyzývá členské státy, aby neprodleně poskytly veškeré relevantní statistické údaje, a umožnily tak Komisi stanovit tento cíl a příslušnou strategii;
 - posílení činnosti zaměřené na snížení počtu obětí a zraněných na silnicích,

přičemž se věnuje zvláštní pozornost hlavním příčinám (včetně jízdy pod vlivem alkoholu a drog, nepřiměřené rychlosti a nepoužití bezpečnostních pásů);

- vyvíjení činnosti zaměřené na splnění cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu do roku 2020, kterým je snížit počet úmrtí na méně než 15 000, a to zavedením a prováděním nákladově efektivních opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu na unijní i vnitrostátní úrovni;
- přijetí opatření ke snížení počtu nehod, do nichž jsou zapojeni zranitelní uživatelé, zejména uživatelé jednostopých vozidel, chodci ve městech a starší řidiči;
- přijetí opatření na posílení bezpečnosti silničního provozu v rámci nadcházejícího balíčku opatření v oblasti silniční dopravy a přezkumu programu pro bezpečnost silničního provozu na období let 2011–2020 v polovině období;
- přezkum směrnice (EU) 2015/413 usnadňující přeshraniční výměnu informací o dopravních deliktech souvisejících s bezpečností silničního provozu a vyvíjení úsilí o rozšíření uplatňování této výměny na země sousedící s EU;
- v rámci revize směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury rozšíření jejích čtyř hlavních opatření na další části silniční sítě, včetně všech částí dálnic a venkovských a městských silnic;
- vyvíjení činností, které je třeba považovat za prioritní, jak je navrženo v akčním plánu a definováno ve směrnici o inteligentních dopravních systémech (2010/40/EU), s ohledem na zranitelné účastníky silničního provozu;
- přezkum směrnice o odborné přípravě a kvalifikaci profesionálních řidičů, který by vedl k vyjasnění jejích ustanovení, a propagaci a rozvíjení programů školení pro všechny řidiče po vydání řidičského průkazu;
- do roku 2016 předložení návrhu na přezkum nařízení o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska obecné bezpečnosti ((ES) č. 661/2009) a nařízení o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na ochranu chodců ((ES) č. 78/2009) s cílem zavést závazná pravidla pro design a bezpečnost kabiny těžkých nákladních vozidel, přímý výhled z jejich kabiny, chování vozidel při nárazu a upřednostňování ochrany zranitelných účastníků silničního provozu;
- širší využívání bezpečnostních systémů na podporu řízení, jako jsou automatické nouzové brzdění, varování v případě překročení bezpečné vzdálenosti, varování při vybočení z jízdního pruhu, indikátory opotřebení pneumatik, inteligentní systémy pro přizpůsobení rychlosti (ISA), které může řidič podle potřeby vypnout, a spolupracujících inteligentních dopravních systémů, v nových osobních a užitkových vozidlech;
- přezkum třetí směrnice o řidičských průkazech s cílem zavést:
 - povinné školení pro řidiče ohledně nových funkcí vozidla (systémů na podporu řízení),
 - druhou fázi pro získávání řidičských průkazů,

- celoživotní vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu,
 - test způsobilosti k řízení pro řidiče a
 - lékařskou/psychologickou prohlídku pro pachatele dopravních přestupků, pokud jedná např. o alkohol, drogy či agresivitu;
 - harmonizovaný povolený celounijní limit obsahu alkoholu v krvi 0,0 pro začínající řidiče v prvních dvou letech a pro profesionální řidiče;
35. zdůrazňuje, že ačkoli bylo v oblasti bezpečnosti silničního provozu v posledních letech dosaženo významného pokroku, mezi členskými státy dosud existují rozdíly a je třeba přijmout další opatření s cílem dosáhnout v dlouhodobém horizontu cíle „vize nula“ (tj. téměř nulového počtu obětí); konstatuje, že bezpečnost silničního provozu jde ruku v ruce s ohleduplným chováním všech účastníků silničního provozu a že při dosahování tohoto cíle by měla hrát větší roli výchova v rodinách a ve školách;
36. zdůrazňuje potřebu dokončit zavedený legislativní rámec pro práva cestujících opatřeními, která se budou zaměřovat na zaplnění veškerých možných mezer v právní úpravě, budou se vztahovat na osoby cestující více druhy dopravy a zajistí spravedlivou soutěž mezi různými druhy dopravy, přičemž zohlední specifické rozdíly mezi nimi, právní odpovědnost za jednotlivé úseky cesty a vzájemné působení různých druhů dopravy; opakuje svou výzvu, aby byla přijata listina práv cestujících, která by stanovila základní práva cestujících platná pro všechny druhy dopravy, přičemž by zohledňovala specifické rysy každého druhu a obsahovala by zvláštní oddíl věnovaný cestám za využití několika druhů dopravy s cílem posílit viditelnost pravidel EU a zajistit jejich lepší provádění; požaduje iniciativy na podporu a zpřístupňování multimodálních informačních služeb pro cestující a služeb pro plánování cest a výdej jízdenek pro cestování; vyzývá dále k přijetí opatření na zvýšení kvality dopravy a usnadnění bezbariérové přístupnosti pro seniory, cestující se sníženou mobilitou a zdravotně postižené cestující a k širšímu zohledňování zvláštních potřeb cestujících, jako jsou např. potřeby cyklistů, kteří převážejí své jízdní kolo vlakem;
37. v souvislosti se základním právem každého člověka, zejména lidí se zdravotním postižením a starších občanů, na individuální mobilitu vyzývá k větším investicím do výzkumu a vývoje vhodných systémů na podporu řízení;
38. konstatuje, že zlepšení dostupnosti bezplatných nebo nízkonákladových širokopásmových a celulárních sítí, bezdrátových místních sítí Wi-Fi a dalších digitálních služeb ve veřejné dopravě a na nádražích by zlepšilo osobní mobilitu;
39. vyzývá k přijetí plánu EU zaměřeného na zavedení rámce pro hladce fungující evropský multimodální systém přepravy cestujících; tento plán by měl určit hlavní evropské koridory multimodální přepravy cestujících v rámci stávající sítě TEN-T, spojit veřejné a soukromé zdroje, sladit stávající iniciativy a soustředit finanční podporu EU;
40. vyzývá Komisi a členské státy, aby se zabývaly kvalitou práce ve všech druzích dopravy zejména s ohledem na odbornou přípravu, vydávání osvědčení, pracovní podmínky a profesní rozvoj s cílem vytvářet kvalitní pracovní místa, rozvíjet potřebné dovednosti a posilovat konkurenceschopnost a mobilitu provozovatelů dopravy v EU; zdůrazňuje, že je podstatné, aby byl vyřešen problém střídání zaměstnanců a stárnoucí

pracovní síly v odvětví dopravy a aby byla naplněna naléhavá potřeba učinit práci v tomto odvětví přitažlivou pro nové generace;

41. zdůrazňuje klíčový význam zajištění rovného a spravedlivého zacházení, dobrých parametrů a pracovních podmínek a bezpečného pracovního prostředí pro pracovníky v dopravě; vyzývá tudíž Komisi, aby předložila konkrétní a okamžitě uplatnitelná opatření či iniciativy s cílem řešit otázku sociálních aspektů spojených s různými druhy dopravy, podporovat tvorbu kvalitních pracovních míst a zavádění dobrých pracovních podmínek pro pracovníky v dopravě a zajišťovat spravedlivou a nenarušenou hospodářskou soutěž mezi provozovateli dopravy; naléhavě vybízí Komisi, aby úzce sledovala uplatňování a prosazování právních předpisů EU v sociální oblasti ve všech druzích dopravy ze strany členských států;
42. zdůrazňuje, že je rovněž nezbytné přijmout opatření s cílem podpořit účast žen na trhu práce v dopravě, odstranit případné překážky a zajistit rovné zacházení se ženami a muži tím, že se vyřeší problém rozdílů v odměňování a v kariérním postupu;
43. naléhavě vybízí Komisi, aby zajistila, aby návrhy na otevření služeb na všech trzích s dopravou doprovázelo řádné prosazování sociální legislativy EU a v případě potřeby také podpůrná opatření zabraňující vzniku rozdílů mezi sociálními podmínkami v jednotlivých členských státech; zdůrazňuje, že otevření trhů s dopravou by nemělo vést k sociálnímu dumpingu, snižování kvality služeb, omezování veřejných služeb, zbytečné administrativní zátěži, nekalým obchodním praktikám či narušování spravedlivé hospodářské soutěže; toto otevření by také mělo překonat roztržičnost vnitřního trhu a předcházet vytváření monopolů či „závodu ke dnu“, pokud se jedná o sociální zabezpečení pracovníků v dopravě;

Konkurenceschopný, účinný, bezpečný, integrovaný a interoperabilní dopravní systém

44. zdůrazňuje, že digitalizace je klíčová pro zvýšení efektivity a produktivity dopravního systému; zdůrazňuje, že je třeba lépe využívat příležitosti nabízené digitálními technologiemi a podporovat nové dopravní služby a nové podnikatelské a distribuční modely s cílem posilovat růst, konkurenceschopnost a tvorbu pracovních míst; zdůrazňuje dále, že je třeba zajistit proaktivní regulační rámec, který umožní realizaci pilotních projektů zaměřených na zavádění inteligentní automatizované dopravy v Evropě; v této souvislosti bere na vědomí klíčovou úlohu MSP a začínajících inovativních podniků, které rozvíjejí inovace v odvětví dopravy;
45. vyzývá Komisi, aby učinila integrovaný přístup (interoperabilita, vzájemné propojení a intermodalita), včetně systémů IKT, ústředním bodem přezkumu bílé knihy; dále připomíná Komisi, aby spojovala technologický pokrok se změnami chování s cílem dosáhnout ambiciózního přechodu na jiné druhy dopravy a zamezení zbytečné dopravě pomocí ekologické logistiky, řádných nástrojů řízení mobility a použití digitalizace;
46. zdůrazňuje, že evropská politika udržitelné mobility musí hledat součinnost mezi všemi druhy dopravy, dopravními koridory a sítěmi a zaměřovat se na potřeby klíčových uzlů, městských oblastí, bodů vzájemného propojení, platforem překládky a přístavů; mobilita by měla být chápána spíše jako systém než soubor jednotlivých druhů dopravy;
47. vyzývá ke standardizaci intermodálních nákladových jednotek s přihlédnutím k nákladovým jednotkám používaným v globální dopravě a k rozměrům dopravních

prostředků a k přijetí jednotných předpisů pro zabezpečení nákladu s cílem optimalizovat multimodální dopravu a zvýšit bezpečnost;

48. zdůrazňuje, že je třeba omezit byrokratické překážky pro všechny druhy dopravy; vyzývá k dalšímu zjednodušení a harmonizaci listin a správních a celních postupů, které by měly být praktické, účinné a schůdné pro všechny strany napříč logistickým řetězcem; vyzývá Komisi, aby předložila návrh na zavedení elektronického rámce podpory multimodální nákladní dopravy (e-Freight) a dosažení bezpapírových, plynulých informačních toků v celém dopravním logistickém řetězci a zohlednila přitom stávající, dobře fungující nástroje a součinnost, globální vývoj a osvědčené postupy;
49. vyzývá k zavedení nového cíle doplněného o nezbytná opatření, kterým je převod 50 % současné přepravy nebezpečných věcí v rámci EU do roku 2030 na udržitelnější druhy dopravy, jako jsou železnice a vnitrozemské vodní cesty, za plného dodržení směrnice 2008/68/ES o pozemní přepravě nebezpečných věcí;
50. žádá Komisi o zjednodušení pravidel intermodální přepravy nebezpečného zboží, aby byla zajištěna interoperabilita mezi jednotlivými druhy dopravy;
51. naléhavě žádá Komisi a členské státy, aby prozkoumaly potenciál potrubní přepravy nákladu a cyklistické logistiky jako slibných konceptů pro udržitelný dopravní systém a podpořily jejich zavedení;
52. zdůrazňuje zásadní úlohu, kterou odvětví dopravy hraje v rozvoji cestovního ruchu, především pokud jde o podporu odlehlejších a v současnosti velmi obtížně přístupných oblastí Unie;
53. zdůrazňuje, že evropská uzlová letiště spojují Evropu se zbytkem světa a že si Evropa potřebuje udržet svou přímou propojenost se všemi částmi světa s nabídkou přímých letů evropských dopravců z evropských dopravních uzlů do zámořských cílových míst za současného zachování pracovních míst a růstu v odvětví evropského civilního letectví; podtrhuje, že letecké spojení uvnitř EU neumožňuje jen mobilitu na vnitřním trhu, ale hraje také zásadní úlohu v podobě přípojových letů, které zajišťují propojenost mezi leteckými uzly v EU; politika EU musí za účelem posílení evropských leteckých uzlů zajistit vytvoření efektivní a konkurenceschopné sítě přípojových letů prostřednictvím snížení nákladů na celosvětově konkurenceschopnou hladinu a zaručení rovných podmínek soutěže s dopravci ze třetích zemí; členské státy EU potřebují ucelenou společnou politiku, aby dále neztrácely přímou propojenost Evropy, Asie a Afriky s leteckými uzly v Perském zálivu a Turecku; žádá proto Komisi, aby zapracovala tyto cíle do všech právních předpisů týkajících se civilního letectví EU a aby se podle nich řídila při jednáních se třetími zeměmi;
54. v zájmu podpory inovací v odvětví dopravy požaduje zdokonalenou agendu v oblasti výzkumu a technologií; domnívá se, že tato politika, která musí být podpořena odpovídajícím financováním, by měla být vytvářena ve spolupráci se všemi příslušnými zúčastněnými subjekty, včetně občanů a zástupců uživatelů, aby byly pochopeny potřeby tohoto odvětví, a mohly tak být lépe přidělovány finanční prostředky EU, které jsou dostupné zejména v rámci programu Horizont 2020; je toho názoru, že upřednostněny by měly být projekty s jasnou evropskou přidanou hodnotou, které jsou zaměřeny na vyloučení uhlíku z dopravy a podporu energeticky účinných druhů

dopravy (včetně chůze a jízdy na kole), zlepšení účinnosti a transparentnosti dodavatelského řetězce, zlepšení přístupnosti a zvýšení bezpečnosti a zabezpečení dopravy, zlepšení řízení dopravy a snížení administrativní zátěže; domnívá se, že zvláštní pozornost je třeba věnovat také zlomovým technologiím v oblasti dopravy, jakými jsou kupříkladu automatizovaná zařízení nebo zařízení řízená na dálku, mezi něž patří například bezpilotní letouny či vozidla bez řidiče;

55. požaduje, aby stejné úsilí bylo vyvinuto v oblasti vzdělávání, a byl tak podpořen vznik nových studií a vzdělávacích postupů, zejména na odborné a vyšší úrovni, jež se budou věnovat novým dovednostem a profesím, které se objeví v důsledku inteligentní mobility;
56. zdůrazňuje, že je důležité podpořit rámcové programy EU pro výzkum, vývoj a inovace za účelem dosažení čistších paliv a vysokého stupně technologického pokroku, například v souvislosti s rafinovanými biopalivy;
57. požaduje v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) a na základě posouzení dopadů evropských právních předpisů obecný přezkum evropských požadavků na řídičské průkazy a bezpečnostní podmínky a požadavků na podávání zpráv souvisejících s dopravou s cílem dosáhnout podstatného snížení administrativní zátěže;
58. uvědomuje si význam nerušených rádiových frekvencí, zejména v souvislosti s prosazováním doby řízení a odpočinku pracovníků v silniční dopravě a zaváděním inteligentních dopravních systémů; vyzývá Komisi, aby v případě nutnosti vytvořila příslušný regulační rámec;

Globální rozměr dopravy

59. zdůrazňuje, že vytvoření evropského dopravního prostoru je důležitou prioritou a že u všech druhů dopravy, především v případě letecké a námořní dopravy, do značné míry závisí na mezinárodním přijetí v rámci dohod vyjednaných na světové úrovni s našimi obchodními partnery, přičemž by EU měla v příslušných mezinárodních grémiích zaujímat stále významnější úlohu při jeho vytváření;
60. zastává názor, že EU si musí udržet svou vedoucí úlohu v celosvětovém úsilí o snížení emisí z dopravy v rámci konference o klimatu, která se uskuteční v Paříži v roce 2015 (COP21), a to tím, že bude na celosvětové úrovni podporovat dekarbonizaci dopravy využívání a rozvoj udržitelných druhů dopravy, a tím přispívat k dosažení mezinárodně dohodnutého cíle omezit globální oteplování na 2°C;
61. požaduje uplatňovat integrovanější přístup mezi členskými státy, pokud jde o možnost uplatňovat zásadu vzájemnosti v našich obchodních vztazích se třetími zeměmi, a prozkoumat v rámci politiky EU v oblasti financování dopravy, zda je vhodné dodatečné financování ze třetích zemí;
62. poukazuje na to, že čerpání mezinárodních zdrojů k rozvoji našeho dopravního systému (ropa, lithium, drahé kovy, biopaliva) by mělo respektovat legitimní zájmy obyvatel žijících v oblastech, kde se s těmito zdroji obchoduje a odkud jsou dováženy;

Integrace všech druhů dopravy jako součást vize účinnějšího, udržitelného,

konkurenceschopného, přístupného a uživatelsky a občansky přívětivého dopravního systému

63. v souvislosti s leteckou dopravou požaduje:

- řešení nejpálčivějších problémů majících dopad na konkurenceschopnost evropského leteckého odvětví, mezi něž patří snižující se přímá propojenost Evropy se zbytkem světa, omezená letištní kapacita s ohledem na nadcházející nárůst letecké dopravy a rozšíření škály leteckých služeb nabízených společnostmi ze zemí mimo EU,
- revizi nařízení (ES) č. 868/2004 s cílem zabezpečit spravedlivou hospodářskou soutěž ve vztazích s leteckými společnostmi mimo EU a posílit konkurenceschopné postavení leteckého průmyslu EU, zajistit reciprocitu a zamezit nekalým praktikám, včetně dotací, jež narušují trh,
- dialog o letectví se státy Perského zálivu a Tureckem s cílem zlepšit finanční transparentnost a zabezpečit spravedlivou hospodářskou soutěž, zahrnutí „ustanovení o spravedlivé hospodářské soutěži“ do dohod o letecké dopravě, podrobných ustanovení týkajících se dotací, nekalých praktik a nekalé soutěže a účinných opatření v případě neplnění těchto ustanovení,
- urychlení procesu, který v případě potřeby povede k uzavření nových dohod v oblasti letectví s hlavními obchodními partnery EU, jako jsou sousední země, země BRIC, země sdružení ASEAN a Mexiko, a to včetně ustanovení o lepším přístupu na trh pro nákladní leteckou dopravu,
- přezkum regulatorních a fiskálních politik EU a členských států za účelem posílení konkurenceschopnosti evropského leteckého průmyslu a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže s leteckými dopravci ze třetích zemí; vyzývá proto Komisi, aby přezkoumala nebo zrušila jednostranná ustanovení EU, která narušují hospodářskou soutěž, a naléhavě vyzvala členské státy, aby podle toho jednaly, pokud jde o obdobná vnitrostátní ustanovení,
- dokončení vnitřního trhu pro odvětví letectví odstraněním překážek zavedených členskými státy v případě dopravců EU, kteří chtějí létat z členského státu, v němž jsou registrováni, do třetí země přes jiný členský stát EU,
- vytvoření souvislé a účinné sítě letišť EU, která musí zahrnovat především hlavní letiště („uzly“) a také funkční a podporovanou oblastní, regionální a místní síť letišť s dobrou obsluhností, jež jsou nezbytným nástrojem růstu a rozvoje dotčených území, zejména pokud jde o odlehlé oblasti a nejbližší regiony, které jsou často přístupné pouze prostřednictvím letecké dopravy; vypracování legislativního rámce pro rozvoj a maximální využití potenciálu regionálních letišť a nových infrastruktur na přeplněných letištích,
- prioritní schválení projektů financovaných z prostředků EU, které jsou součástí hlavní sítě TEN-T,
- důkladnou přípravu a urychlené přijetí komplexního leteckého balíčku, včetně: nového regulatorního rámce pro civilní bezpilotní letouny, který zajistí bezpečnost a základní práva a současně podpoří ekonomický potenciál, který civilní

bezpilotní letouny nabízejí evropským podnikům, zejména malým a středním podnikům a začínajícím podnikům; přezkumu nařízení o agentuře EASA za účelem objasnění její úlohy ve vztahu k vnitrostátním leteckým úřadům a posílení jejích schopností dohlížet na leteckou bezpečnost ve všech členských státech, včetně jejich nejvzdálenějších regionů, a prosazování pravidel a norem EU na celosvětové úrovni,

- aby členské státy uskutečnily veškerá nezbytná opatření v zájmu rychlejšího provádění jednotného evropského nebe prostřednictvím přijetí balíčku SES2+, plného provedení a provozování funkčních bloků vzdušného prostoru a zavedení budoucího systému pro uspořádání letového provozu (SESAR), aby bylo možné odstranit roztržitost vzdušného prostoru EU, a tím omezit zpoždění letů, zvýšit bezpečnost a zmírnit dopad letecké dopravy na životní prostředí,
- aby Rada urychleně přijala společný postoj k revizi nařízení (ES) č. 261/2004 a nařízení (ES) č. 2027/97 o právech cestujících v letecké dopravě a k revizi nařízení (EHS) č. 95/93 o přidělování letištních časů na letištích,
- zlepšení jednání s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) o vývoji celosvětového tržního mechanismu, který by řešil emise z mezinárodní letecké dopravy,
- zavedení mezinárodních kritérií udržitelnosti pro obnovitelná letecká trysková paliva,
- podporu leteckého výzkumu a vývoje prostřednictvím programů Horizont 2020 a Čisté nebe, aby byly vyvíjeny nové a čistější technologie, jejichž výsledkem budou méně hlučná letadla s nižší spotřebou paliva, a aby byly podporovány nové typy letounů, jako jsou bezpilotní letouny, a aby byl podpořen růst a vytváření pracovních míst v evropském leteckém průmyslu,
- aby Evropská komise a členské státy provedly důkladný přezkum strategie a politik v oblasti bezpečnosti letectví s cílem postupně přejít na přístup založený na posouzení rizik, který bude přínosem pro cestující,
- posílení výkonnosti v oblasti bezpečnosti letectví v celé EU, pokud jde o výrobu letadel, odbornou přípravu posádek a udělování osvědčení posádkám, letový provoz, uspořádání letového provozu a letové navigační služby,
- posouzení možných bezpečnostních opatření, která je třeba přijmout, aby se zabránilo leteckým nehodám, jako byla událost, k níž došlo při letu 9525 společnosti Germanwings v březnu 2015 v Alpách,
- návrh Komise obsahující opatření k posílení bezpečnostních a sociálních pravidel, zejména ohledně doby letu a doby odpočinku, s cílem zabránit únavě a zlepšit kvalitu vzduchu v kabině,
- vytvoření koordinovaného souboru pravidel, kterými se budou řídit letecké školy a registrace letových hodin pilotů činných v EU, což zajistí účinnější kontrolu a hodnocení pracovních podmínek v odvětví letectví,
- aby členské státy sdílely obecné údaje z oblasti letectví s Eurostatem, zejména

pokud jde o počet letadel, pilotů a letových hodin, s cílem zlepšit právní předpisy v této oblasti, především ohledně letecké bezpečnosti,

- konstruktivní sociální dialog mezi zúčastněnými stranami z oblasti letectví, který bude řešit nové problémy plynoucí ze zavádění nových technologií, což bude vyžadovat náležité přizpůsobení pracovních míst v odvětví letectví,
- opatření proti nárůstu obchodních praktik, jež jsou ze sociálního hlediska problematické, jako jsou tzv. výhodné vlajky a různé formy netypického zaměstnání a externího zajišťování služeb; přezkum nařízení (ES) č. 1008/2008 za účelem zajištění řádného vymáhání a uplatňování vnitrostátních právních předpisů v sociální oblasti a kolektivních smluv v rámci leteckých společností, které mají své provozní základny na území EU; revidovanou definici „hlavního místa obchodní činnosti“, které bude vyžadovat, aby letecká společnost prokázala hlavní leteckou činnost v určité zemi; aby se doporučení agentury EASA, podle něž by alespoň 50 % pracovníků údržby mělo být přímo zaměstnáno, vztahovalo také na všechny kategorie pozemních zaměstnanců, pilotů a palubních průvodců;

64. v souvislosti se silniční dopravou požaduje:

- účinné vnitrostátní politické rámce zaměřené na rozvoj trhu v souvislosti s využíváním elektrických vozidel a alternativních paliv (elektřina, vodík, zemní plyn (stlačený zemní plyn – CNG, zkapalněný zemní plyn – LNG), zkapalněný ropný plyn – LPG, syntetická a parafinická paliva a udržitelná biopaliva, zejména biopaliva vyrobená z odpadu a zbytků ze zpracování, včetně etanolu na bázi melasy) a urychlené zavádění nezbytné infrastruktury pro nabíjení vozidel a doplňování jejich paliv, výměnu osvědčených postupů mezi stávajícími projekty v různých členských státech s ohledem na trh s alternativními palivy a distribuci ve městech, akční plán EU pro provádění strategie vytyčené ve sdělení Komise nazvaném „Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva“ za účelem dosažení co nejrozsáhlejšího využívání alternativních paliv v dopravě a podpory udržitelné elektromobility v celé Unii,
- aby byl do roku 2020 počet zabezpečených odstavných ploch pro těžká nákladní vozidla v transevropské dopravní síti celkově navýšen o 40 % v porovnání s hodnotami roku 2010 a aby byla zlepšena jejich kvalita a hygienické normy,
- iniciativy pro zajištění interoperability elektronických systémů pro výběr mýtného,
- aby Komise zhodnotila různé typy režimů zpoplatnění silnic a jejich slučitelnost se Smlouvami EU, zejména se zásadou zákazu diskriminace na základě místa pobytu,
- prioritní schválení projektů infrastruktury financovaných z prostředků EU, které doplní silniční síť, jež je součástí hlavní sítě TEN-T,
- aby byl do pracovního programu Komise na rok 2016 zahrnut plán EU pro cyklistiku,
- legislativní návrh na stanovení povinných limitů průměrných emisí CO₂ v případě nových osobních automobilů a dodávkových vozidel pro období po roce 2020,

který zachová jasný dlouhodobý směr v oblasti snižování emisí,

- včasné dokončení simulačního nástroje, který bude přesným, spolehlivým a nákladově účinným způsobem měřit spotřebu paliva a emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel (kamiony, autobusy a autokary), na něž bude případně navazovat legislativní návrh, který stanoví závazné limity průměrných emisí CO₂ z nově registrovaných těžkých nákladních vozidel, jako je tomu již nyní v případě osobních automobilů a dodávkových vozidel; další opatření, která budou stimulovat zavádění nejúspornějších vozidel na trh a prosazovat osvědčené postupy pro snížení spotřeby paliva,
- opatření na zvýšení účinnosti paliv a snížení emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel, včetně širšího využití odborné přípravy v oblasti ekologické jízdy, lepší dopravní logistiky a inteligentní infrastruktury, a větší využití alternativních paliv,
- revidovaný zkušební cyklus (kombinovaný s přísnějšími požadavky na ověřování souladu) pro měření emisí CO₂ a znečišťujících látek z vozidel, který nahradí nový evropský jízdní cyklus, jenž se používá nyní, s cílem zajistit, aby se emise a spotřeba paliva měřily zkušebním postupem, který odpovídá podmínkám skutečného provozu,
- aby Komise bez zbytečného otálení začala pracovat na přezkumu směrnice (EU) 2015/719 o maximálních přípustných rozměrech a hmotnostech, tak aby nejpozději v roce 2020 mohla být předložena Evropskému parlamentu a Radě zpráva, která zohlední zvláštní znaky určitých segmentů trhu, jako jsou specializovaná vozidla pro přepravu automobilů používaná v odvětví logistiky hotových vozidel,
- přijetí sociálního kodexu pro mobilní pracovníky v silniční dopravě a zároveň řešení problému předstírané samostatné výdělečné činnosti za účelem lepšího zohlednění specifčnosti pracovníků v mezinárodní silniční dopravě a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže,
- lepší prosazování, posuzování a případně vyjasnění či přezkum společných pravidel pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (nařízení (ES) č. 1072/2009),
- opatření, která zajistí soulad vnitrostátních ustanovení s právem EU v oblasti přeshraniční dopravy,
- aby se zvažilo vytvoření „Evropské agentury pro silniční dopravu“, která by zajišťovala řádné provádění právních předpisů EU a prosazovala standardizaci ve všech členských státech,
- návrhy na zajištění právní jasnosti a lepší provádění pravidel týkajících se pracovních podmínek, sociálních práv a práv na sociální zabezpečení, mezd a sociální odpovědnosti za účelem zajištění vysokých sociálních standardů v silniční nákladní dopravě v celé EU; vyzývá Komisi, aby přijala opatření proti nezákonným praktikám, které vedou k nekalé hospodářské soutěži a napomáhají sociálnímu dumpingu; na odvětví silniční nákladní dopravy by se mělo vzhledem k vysoké mobilitě jeho pracovníků a nezbytné týdenní době odpočinku, kterou by

měli řidiči trávit doma, pohlížet jako na specifický sektor,

- aby bylo nově upraveno uplatňování zásad vnitřního trhu EU, které účinně oddělí volný pohyb služeb od práva usazování, s cílem zajistit, že činnosti podniku provozované v členském státě EU, v němž není usazen, mají jednoznačně dočasný charakter;

65. v souvislosti se železniční dopravou požaduje:

- aby byl prostřednictvím urychleného přijetí 4. železničního balíčku dokončen jednotný evropský železniční prostor, který zajistí vyvážené otevření domácího trhu osobní železniční dopravy, nezávislost provozovatelů infrastruktury, soutěžní zadávací řízení v případě uzavírání smluv o veřejných službách, co nejvyšší úroveň bezpečnosti a interoperability na železnici a dostatečné lidské a finanční zdroje pro Evropskou agenturu pro železnice, aby se zajistilo její řádné fungování a mohla plnit svou úlohu jednotného kontaktního místa pro udělování povolení pro železniční vozidla a osvědčení o bezpečnosti; 4. železniční balíček by měl zajistit vysokou kvalitu a účinnost železničních služeb, zabezpečit ekonomickou rovnováhu závazků veřejných služeb a prosazovat vysoké standardy pro pracovní podmínky a územní soudržnost; členské státy by měly ihned po přijetí balíčku přistoupit k jeho provedení ve vnitrostátním právu a uplatňování,
- aby Komise přijala strategii pro železnice s návrhy nových opatření k dosažení cílů přechodu na jiné druhy dopravy do roku 2030 a do roku 2050, které byly stanoveny v bílé knize definující deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů,
- spolehlivé, dostatečné, transparentní a předvídatelné dlouhodobé financování se zjednodušenými pravidly a postupy pro přístup k financování EU, které by měly zlepšit kvalitu a kapacitu vnitrostátní a přeshraniční železniční infrastruktury, upřednostnit při tom modernizaci a údržbu již existující infrastruktury a umožnit poskytování spolehlivých, bezpečných, dostupných a udržitelných služeb provozovatelů nákladní a osobní železniční dopravy,
- důkladnou analýzu důvodů, proč evropský železniční prostor charakterizují mnohé chybějící úseky na hranicích členských států; aby Komise přijala opatření a předložila pobídky, které s nejvyšší naléhavostí obnoví místní, regionální a celostátní přeshraniční železniční spojení zničená nebo zrušená během 2. světové války a poválečného období, a to bez ohledu na ekonomické zájmy či užitečnost pro veřejnost, a aby byla naléhavě vybudována spojení, která již byla naplánována, ale dosud nebyla uskutečněna, aby mohly být odstraněny stávající problémy a vyřešena chybějící spojení v příhraničních regionech; obnovu a údržbu sekundárních železničních tratí, které doplňují hlavní vnitrostátní síť a evropské koridory; iniciativy směřující k nalezení nových funkcí nevyužívaných sítí, jako je nákladní přeprava nebo poskytování nových služeb cestovního ruchu,
- prioritní schválení projektů infrastruktury financovaných z prostředků EU, které dokončují železniční síť, jež je součástí hlavní sítě TEN-T, a projektů schválených v rámci Nástroje pro propojení Evropy,
- posílení úlohy Komise ve prospěch účinného a rychlého dokončení železničních

koridorů TEN-T, které bylo naplánováno, ale členské státy jej odložily bez ohledu na jejich užitečnost ze sociálního a hospodářského hlediska,

- zjišťovací studii ohledně toho, jaké jsou sociální, ekonomické a environmentální přínosy pokračující podpory vnitrostátních a mezinárodních nočních železničních služeb, popřípadě také obnovení těchto služeb, ale i přeshraničních služeb nabízejících spojení mezi městy, například v rámci závazků veřejné služby a nabídkových řízení,
- všechna nezbytná opatření ze strany členských států, Komise a zúčastněných subjektů z oblasti železnice, která umožní provádění společného podniku Shift2Rail s cílem urychlit začlenění vyspělých technologií do inovativních řešení produktů železniční dopravy, zvýšit atraktivnost železniční dopravy a posílit postavení evropského železničního odvětví,
- opatření, která zajistí, že evropská železniční síť bude skutečně interoperabilní, sníží přetrvávající technické překážky, podpoří technická řešení, která umožní vlakům používat koleje s různým rozchodem, a zajistí tak, že různá omezení týkající se výšky, která existují v EU, nebudou představovat další problém,
- přednostní zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) ve všech koridorech hlavní sítě TEN-T, včetně odpovídajícího palubního zařízení lokomotiv,
- rychlé provedení nařízení (EU) č. 913/2010, pokud jde o vytvoření mezinárodních železničních koridorů pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, a vytvoření nebo zdokonalení jednotných kontaktních míst (One-Stop Shops) pro koordinaci těchto koridorů,
- snížení hlučnosti nákladní železniční dopravy modernizací nákladních vozů a zlepšením železniční infrastruktury prostřednictvím cíleného veřejného financování; aby Komise předložila návrh, na jehož základě bude v EU počínaje rokem 2020 zakázáno používat nadměrně hlučné nákladní vozy,
- vytvoření a provádění integrovaného prodeje jízdenek ve vnitrostátní i mezinárodní železniční dopravě a odstranění zvláštních poplatků účtovaných cestujícím na železnici využívajícím přeshraniční spoje,
- odstranění překážek, které evropskému železničnímu odvětví (výrobci kolejevozidel, železniční infrastruktury a signalizačních systémů) brání v účasti ve veřejných výběrových řízeních ve třetích zemích;

66. v souvislosti s námořní dopravou požaduje:

- opatření zaměřená na zjednodušení formalit pro lodě plující mezi přístavy EU za účelem vytvoření skutečného evropského prostoru námořní dopravy bez překážek („modrého pásu“),
- lepší koordinaci mezi námořními a celními orgány na všech úrovních s cílem zjednodušit informační toky a omezit zbytečnou administrativní zátěž a celní formality,

- opatření k rozvíjení potenciálu mořských dálnic v rámci transevropské dopravní sítě,
- dodatečná opatření na zachování a další rozvoj atraktivní, bezpečné, udržitelné a kvalitní námořní dopravy a zajištění otevřených námořních trhů a přístupu k nákladům bez omezení,
- opatření na podporu a koordinaci přizpůsobování přístavních bran a logistických systémů větším lodím, na prosazování lepšího spojení s přístavy, zejména pomocí železnice a vnitrozemských vodních cest; usnadnění investic do přístavů využitím různých zdrojů financování z EU za účelem zvýšení kapacity přístavů v EU, modernizace stávající infrastruktury, vybudování multimodálních terminálů a podpory vytváření inteligentních přístavů využívajících inteligentní dopravní systémy a inteligentních přístavních měst; opatření na zlepšení infrastruktury námořních přístavů, zejména ve Středozemním a Černém moři, kde by se přeprava nákladu měla přesunout ze silnic na moře,
- ujištění, že se námořní přístavy hlavní sítě s výjimkou případů, kdy tomu brání fyzické překážky, napojí na železniční a silniční dopravní infrastrukturu a, je-li to možné, na vnitrozemskou vodní infrastrukturu transevropské dopravní sítě do roku 2030,
- větší jasnost a konzistentnost v uplatňování pravidel pro poskytování státní podpory přístavům, aby bylo vytvořeno pragmatické, předvídatelné a stabilní prostředí umožňující strategie pro dlouhodobé investice do přístavů, a aby byla snížena administrativní zátěž a minimalizovány procesní lhůty,
- pokročení s návrhem nařízení Komise, kterým se zřizuje rámec pro přístup na trh přístavních služeb a finanční transparentnost přístavů, v zájmu modernizace a zlepšení kvality a účinnosti přístavních služeb, posílení hospodářské soutěže a vytvoření rámcových podmínek pro přilákání investic do přístavů,
- stanovení celosvětového závazného cíle v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) pro dosažení cíle bílé knihy, který spočívá v nejméně 40% snížení emisí CO₂ z námořních lodních paliv do roku 2050 a jehož dosažení by měl podpořit střednědobý cíl EU pro období do roku 2030; zlepšení jednání s Mezinárodní námořní organizací o vývoji celosvětového tržního mechanismu (například mechanismu oceňování emisí), který by řešil emise z mezinárodní námořní dopravy; bude-li dosaženo mezinárodní dohody o globálním systému pro monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů nebo o globálních opatřeních za účelem snižování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, Komise přezkoumá nařízení (EU) 2015/757 a případně navrhne jeho změny s cílem zajistit soulad s mezinárodní dohodou,
- aby bylo zváženo rozšíření mezních hodnot pro obsah síry v lodních palivech, které se uplatňují v kontrolních oblastech emisí oxidů síry (SECA), na celou evropskou námořní oblast, a to spolu s příslušnými pravidly Mezinárodní námořní organizace,
- podporu technologií snižování emisí a opatření energetické účinnosti prostřednictvím finančních pobídek a opatření cílené podpory, se zvláštním

důrazem na používání alternativních paliv, a podporu opatření pro pomalou plavbu (tzv. slow steaming), o kterých se udává, že mají obrovský potenciál ke snížení spotřeby paliva a emisí skleníkových plynů,

- opatření na podporu zavedení infrastruktury pro alternativní paliva v námořních a vnitrozemských přístavech, včetně zajištění čerpacích zařízení pro zkapalněný zemní plyn a využívání příbřežní elektřiny,
- legislativní návrh na modernizaci právních předpisů týkajících se bezpečnosti osobních lodí; lepší provádění a případně revize 3. balíčku opatření v oblasti námořní bezpečnosti za účelem posílení prevence nehod na moři a zvládnání jejich následků,
- s ohledem na nárůst počtu kontejnerů ztracených na moři legislativní návrh, který vyjasní režim odpovědnosti a odškodnění a jenž bude založen na systému umožňujícím určit majitele daného kontejneru;

67. v souvislosti s vnitrozemskou vodní dopravou požaduje:

- zavedení vhodného rámce pro optimalizaci vnitřního trhu pro vnitrozemskou lodní dopravu a pro odstranění překážek, které brání jejímu většímu využívání,
- plné provádění akčního programu Naiades II se zvláštní pozorností věnovanou infrastruktuře, zavedení říčních informačních služeb a inovacím, zhodnocení programu do roku 2017 a v případě potřeby přijetí navržených opatření s cílem zajistit, aby bylo dosaženo cílů programu,
- schválení projektů financovaných z prostředků EU týkajících se vnitrozemských vodních cest, které jsou součástí hlavní sítě TEN-T,
- řádnou modernizaci a celoroční údržbu vnitrozemských vodních cest, které jsou součástí koridorů hlavní sítě TEN-T, a odstranění problémů na těchto cestách, a to do roku 2025, v souladu s právními předpisy EU v oblasti životního prostředí a v zájmu zabezpečení odpovídající úrovně služeb,
- aby Komise a členské státy více podporovaly inovace v oblasti vnitrozemské lodní dopravy v rámci programu Horizont 2020 a programu Nástroje pro propojení Evropy, používání alternativních paliv a technické a environmentální přizpůsobení loďstva za účelem snížení emisí skleníkových plynů,
- integraci vnitrozemské lodní dopravy do multimodální dopravy a logistiky, jakož i do plánů a politik udržitelné městské mobility v evropských městech, která protínají vodní cesty, a posílení úlohy vnitrozemských přístavů v rámci městské distribuce nákladu,
- rychlý přezkum směrnice 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS), který zajistí plné zavedení služeb RIS do roku 2020 a připojení dalších spolupracujících inteligentních dopravních systémů,
- případné sblížení systémů řízení a regulace Rýna a Dunaje s cílem vytvořit účinný, multimodální a udržitelný dopravní systém na hlavních evropských vnitrozemských vodních cestách,

- aby se Komise zapojila do přidělování finančních prostředků EU a do koordinace provádění projektů zahrnutých do strategie pro Podunají,
- legislativní návrh na uznávání a modernizaci odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě a zvažení opatření, která by do tohoto odvětví mohla přilákat více mladých lidí;

o

o o

68. vyzývá Komisi, aby návrhy obsažené v tomto usnesení zohlednila při přezkumu bílé knihy v polovině období a v budoucích iniciativách v oblasti dopravy;
69. naléhavě žádá Komisi, aby sledovala pokrok směrem k dosažení cílů bílé knihy a aby každých pět let předkládala zprávu o jejím provádění;
70. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.