EVROPSKÝ PARLAMENT 2014 - 2019

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2015/2113(INI)

15.7.2015

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku

k tématu „Směrem k evropské energetické unii“

(2015/2113(INI))

Navrhovatelka: Henna Virkkunen

PA_NonLeg

NÁVRHY

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

1. vítá představu Komise o udržitelné, nízkouhlíkové a ke klimatu šetrné energetické unii, jejíž součástí je integrovaný celoevropský energetický systém, a dokončení vnitřního trhu s energií založeného na hospodářské soutěži a zajišťování dodávek energie, který Evropě umožní snížit svou závislost na mimoevropských zemích a vytvořit vysoce kvalitní pracovní místa a růst; připomíná, že menší závislost na dovozu energie rovněž přímo podporuje evropské hospodářství;

2. vyzývá Komisi, aby vzhledem k tomu, že se jedná o celosvětový problém, pečlivěji monitorovala v rámci mezinárodních organizací a fór věnovaných změně klimatu snižování emisí oxidu uhličitého jinými zeměmi světa;

3. vyzývá Komisi a členské státy, aby jednou z priorit politiky EU v oblasti klimatu učinila dopravu, zejména s ohledem na nadcházející diskuse v rámci COP 21, a aby navrhla např. ucelené normy pro účinnost paliv pro těžká nákladní vozidla, autobusy a plavidla, jak je tomu již v případě osobních vozidel a dodávek;

4. odhaduje, že doprava se na konečné spotřebě energie v Evropě podílí více než 30 % a 94 % dopravy závisí na ropných produktech; domnívá se proto, že jedním z klíčových prvků rámcové strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu by měl být systém čistší energie s jasnou vazbou na dekarbonizaci odvětví dopravy; zdůrazňuje, že pokud chceme v evropském dopravním systému dosáhnout environmentálně udržitelné skladby zdrojů energie, má prvořadý význam kombinace opatření na podporu energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie a vývoj inovativních energetických technologií; domnívá se, že je třeba podporovat využívání různých obnovitelných zdrojů energie, včetně zkapalněného zemního plynu u těžkých nákladních vozidel a v námořním odvětví; naléhavě vyzývá Komisi, aby předložila návrhy na případné odstranění daňových dotací, které mají nepříznivý vliv na životní prostředí; vybízí k podpoře výzkumu a inovací zaměřených na nalezení lepších řešení mobility, z technologického hlediska i v oblasti podpůrných technologií a politik;

5. zdůrazňuje skutečnost, že letecké a námořní odvětví patří mezi nejrychleji rostoucí zdroje emisí a spotřeby nafty; poukazuje na skutečnost, že mají-li být splněny emisní cíle CO_2 pro letectví a námořní dopravu, je třeba, aby byla v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví a Mezinárodní námořní organizace zajištěna celosvětově dohodnutá pravidla; poukazuje na to, že pro zajištění konkurenceschopnosti evropských odvětví je nezbytné zajistit reciprocitu environmentálních norem; poznamenává, že dosud nebyla na straně uvedených subjektů zaznamenána dostatečná snaha jednat s cílem zavést účinnou regulaci emisí z letecké dopravy; žádá Komisi a členské státy o předložení iniciativ, které by urychlily vývoj ve věci takovéto celosvětové dohody a větší demokratické odpovědnosti ze strany uvedených subjektů; zdůrazňuje, že je důležité zohledňovat specifickou situaci ostrovů a nejvzdálenějších regionů, z níž vyplývají jejich hospodářská, sociální a územní omezení;

6. vybízí k rozvoji energetické infrastruktury, a to včetně infrastruktury pro alternativní paliva, v rámci makroregionálního přístupu, který umožní bojovat proti vytváření „energetických ostrovů“; vybízí rovněž k používání konceptů jako „methylalkoholové hospodářství“ a „infrastruktura inteligentních sítí“ (také v zájmu elektromobility) a „přepravní vozidla jako prostředek skladování energie“, s cílem zvýšit účinné využívání dodávek energie a zlepšit jejich bezpečnost;

7. podotýká, že 70 % Evropanů žije ve městech, a vyzývá členské státy, aby ve spolupráci s místními a regionálními orgány přijaly cílená opatření zaměřená na bezproblémovou, bezpečnou, hospodárnou, energeticky účinnou a cenově dostupnou veřejnou městskou dopravu; připomíná, že odpovědné územní plánování a udržitelná dopravní řešení v městských oblastech účinně přispívají k plnění cíle snižování emisí CO_2; naléhavě vyzývá Komisi, aby přijala opatření potřebná k podpoře veřejné dopravy, sdílených řešení mobility a příležitostí pro chůzi a cyklistiku, zejména v hustě obydlených oblastech, a aby v případě potřeby předložila návrhy na zlepšení pravidel EU v zájmu podpory multimodality a nových logistických služeb; v této souvislosti upozorňuje na nevyužitý potenciál, který nabízí intermodalita, nové informační a komunikační technologie a využívání motorů s čistým pohonem;

8. vyzývá k přijetí komplexní právní úpravy, která bude stimulovat dlouhodobé veřejné i soukromé investice a systémy financování v oblasti slibných a inovativních technologií, a to do výzkumu, výroby a distribuce paliv z obnovitelných zdrojů a moderní technologie motorů, technicky neutrálním způsobem, který nepovede k pokřivení trhu, ale i do evropských infrastruktur dopravních sítí, které se zaměřují na udržitelné a ekologičtější způsoby dopravy; zdůrazňuje, že je třeba se vyhnout komerčním i technickým úskalím; zdůrazňuje, že je třeba snížit emise postupným nahrazením fosilních paliv palivy z obnovitelných zdrojů, elektřinou nebo nízkouhlíkovými alternativami; domnívá se, že je třeba podporovat včasné zavedení zkapalněného zemního plynu; připomíná, že otevření trhu palivům z obnovitelných zdrojů v letectví by pomohlo EU udržet si vedoucí úlohu v oblasti energie z obnovitelných zdrojů;

9. poznamenává, že k dekarbonizaci dopravního odvětví je nutné sjednocení opatření napříč politikami v oblasti energetiky, dopravy, obchodu a výzkumu a inovací; zdůrazňuje význam jednotného přístupu v různých zemích, aby se zabránilo vnitrostátní fragmentaci, a upozorňuje na to, že je nezbytné stanovit standardy a požadavky na interoperabilitu, které evropským podnikům umožní využívat tržních příležitostí;

10. upozorňuje na to, že rozšíření elektrických vozidel bude představovat velkou zátěž z hlediska výroby elektřiny, a vyzývá k provedení analýzy, na jejímž základě se určí, jaké maximální množství elektřiny je možné v rámci stávající výrobní kapacity dodávat;

11. vítá posun směrem k nejvíce udržitelným a energeticky nejúčinnějším způsobům dopravy a dopravním cestám, jako je železniční doprava, námořní doprava na krátké vzdálenosti, vnitrozemská plavba a námořní doprava, a to díky tomu, že se tyto způsoby stávají konkurenceschopnějšími a účinnějšími, pokud jde o emise CO_2; zdůrazňuje v této souvislosti význam intermodality;

12. vyzývá Komisi, aby v rámci snah o dekarbonizaci odvětví dopravy předložila komplexní strategii pro silniční dopravu a aby podpořila větší úsilí o rozvoj a zavádění elektrické

mobility v oblasti silniční dopravy;

13. poznamenává, že využívání plynu v silniční dopravě představuje vyspělou technologii z hlediska emisí CO_2, která může na cestě k čisté dopravě sloužit jako překlenovací palivo; zdůrazňuje však, že poskytování dotací na budování infrastruktury by mělo být zaměřeno na čisté technologie;

14. vyjadřuje podporu komplexnímu balíčku opatření v oblasti silniční dopravy, který prosazuje účinnější stanovování rámcových cen infrastruktury a zavedení inteligentních interoperabilních dopravních řešení; zdůrazňuje, že je možné zlepšit energetickou účinnost podporou digitalizace a používání inteligentních dopravních systémů a vývojem inovativních dopravních služeb; vyzývá k tomu, aby byla v odvětví dopravy přijata výzkumná a inovační strategie zaměřená do budoucnosti; podporuje vznik plánů v oblasti udržitelné městské a venkovské mobility, které se zaměřují na snižování znečištění z dopravy, přetížení, hluku a dopravních nehod; vyjadřuje přesvědčení, že tyto plány by měly usilovat o odstranění nerovností, pokud jde o uživatele se zdravotním postižením a ceny;

15. vybízí Komisi, aby při harmonizaci certifikačních kritérií pro udržitelný cestovní ruch zařadila do své činnosti také kritérium využívání energie z obnovitelných zdrojů a kritérium snižování emisí CO_2 v souladu s cíli EU;

16. vyzývá Komisi, aby urychlila integraci vyspělých technologií do inovativní železnice tím, že předloží iniciativu „přesun na železnici“, která může hrát klíčovou roli v čisté veřejné dopravě;

17. zdůrazňuje, že je třeba zajistit, aby podporu z fondu EFSI dostávaly přednostně projekty, které umožňují technologický přechod na čistý a udržitelný dopravní systém; zdůrazňuje, že jiné nástroje pro finanční podporu, které jsou na úrovni EU dostupné, by měly přednostně zajišťovat investice do intermodality, železnice, námořní dopravy a vnitrozemské vodní dopravy;

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	14.7.2015
Výsledek konečného hlasování	+: 40 –: 6 0: 0
Členové přítomní při konečném hlasování	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Ivo Belet, James Carver, Bas Eickhout, Theresa Griffin, Ruža Tomašić, Henna Virkkunen