

Wtorek, 10 września 2013 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

REZOLUCJE

PARLAMENT EUROPEJSKI

P7_TA(2013)0339

Europejska strategia w dziedzinie technologii transportu w służbie przyszłej zrównoważonej mobilności w Europie

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 września 2013 r. w sprawie wspierania europejskiej strategii w dziedzinie technologii transportu w służbie przyszłej zrównoważonej mobilności w Europie (2012/2298(INI))

(2016/C 093/01)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Badania i innowacje w służbie przyszłej mobilności w Europie – Opracowanie europejskiej strategii w dziedzinie technologii transportu” (COM(2012)0501),
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany: „Horyzont 2020» – program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji” (COM(2011)0808),
 - uwzględniając białą księgę Komisji z 2011 r. zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Europa 2020 – strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” (COM(2010)2020),
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011-2020 ⁽¹⁾,
 - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0241/2013),
- A. mając na uwadze, że Komisja stwierdziła słabości w europejskim systemie innowacji w sektorze transportu;
- B. mając na uwadze, że nakłady na badania i innowacje w sektorze transportu są jednocześnie inwestycjami w gospodarkę i tworzenie miejsc pracy, a tym samym mogą wywołać potrójny efekt;
- C. mając na uwadze, że innowacje są niezbędne, aby stworzyć bardziej intuicyjny, bezpieczny i inteligentny system transportu dla obywateli, sprostać wyzwaniom środowiskowym, wobec jakich staje sektor transportu, oraz przejść na gospodarkę niskoemisyjną;

⁽¹⁾ Dz.U. C 56 E z 26.2.2013, s. 54.

Wtorek, 10 września 2013 r.

- D. mając na uwadze, że określone w strategii „Europa 2020” cele z zakresu zmiany klimatu i energii są ściśle powiązane z innowacjami w sektorze transportu: niższe o 20 % emisje gazów cieplarnianych w porównaniu z 1990 r., 20 % energii ze źródeł odnawialnych oraz wzrost efektywności energetycznej o 20 %, jak również zmniejszenie o 50 % liczby zgonów w wypadkach drogowych w porównaniu z 2001 r.;
- E. mając na uwadze, że prawdziwa zmiana nastawienia użytkowników i poziomu ich oczekiwań jest nieodzownym bodźcem, jakiego potrzebują liczne przedsiębiorstwa i wielu usługodawców, aby zmodyfikować swe paradygmaty i wykorzystać możliwości innowacyjności, jakie niosą ze sobą twórcza spójność i nieszablonowe myślenie, opisane w punkcie 5.3 komunikatu Komisji (COM(2012)0501);
- F. mając na uwadze, że z zadowoleniem przyjmowane są inicjatywy określone w białej księdze w sprawie transportu, a szczególnie te wymienione w sekcji 3.2 (zatytułowanej „Innowacje na przyszłość – technologia i zachowanie”) oraz w punkcie 7 („Multimodalny transport towarów: e-Freight”) i punkcie 22 („Niezakłócona podróż »od drzwi do drzwi«”);
- G. mając na uwadze, że w celu stworzenia jednolitego, intermodalnego, połączonego, zintegrowanego oraz efektywnego w gospodarowaniu zasobami europejskiego systemu transportu strategia europejska powinna zapewnić równowagę między wysiłkami zmierzającymi do zmniejszenia wpływu sektora transportu na środowisko oraz wysiłkami na rzecz zapewnienia swobody przemieszczania na obszarze Unii Europejskiej;
- H. mając na uwadze, że w 2012 r. w wypadkach drogowych w Unii Europejskiej zginęło jeszcze ponad 31 000 ludzi, a ponad 1 500 000 osób odniosło, niekiedy ciężkie, obrażenia;
- I. mając na uwadze, że obecnie istnieją już technologie ułatwiające zrealizowanie celu, jakim jest „Europejski obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego”, jednak nie zostały jeszcze wprowadzone na rynek;

Zasady ogólne

1. podkreśla, że europejska strategia w dziedzinie technologii transportu w służbie przyszłej zrównoważonej mobilności w Europie w pierwszym rządzie musi zachęcać do jakości świadczenia usług, komfortu pasażerów i przedsiębiorstw oraz zrównoważonej mobilności, a to w oparciu o unijne cele i prawodawstwo w zakresie ograniczenia zużycia energii, hałasu powodowanego przez ruch, czynników zanieczyszczenia powietrza, surowców oraz emisji gazów cieplarnianych do 2020 r., 2030 r. i 2050 r., jak również poprawy zdrowia i jakości życia, podnoszenia jakości usług, dostarczania rozwiązań coraz lepiej dostosowanych i zadowalających potrzeby użytkowników oraz zwiększania bezpieczeństwa;
2. wzywa Komisję i Radę, aby ze względu na ważkość badań naukowych i innowacyjności dla całej ekonomii europejskiej uznać znaczenie inicjatywy „Horyzont 2020” i zapewnić jej wystarczające finansowanie;
3. potwierdza zamiar Komisji dotyczący dostosowania w większym stopniu badań naukowych i innowacji w sektorze transportu do celów europejskiej polityki transportowej i planów działania w poszczególnych dziedzinach, uważa jednak, że podejście zaproponowane w komunikacie Komisji należy dostosować zgodnie ze zdefiniowanymi dalej priorytetami;
4. uważa, że skuteczna strategia w dziedzinie technologii transportu powinna obejmować wszystkie regiony UE, aby usprawnić przemieszczanie się ludzi i transport towarów, a tym samym osiągnąć prawdziwie jednolity rynek europejski;
5. uważa, że bardziej efektywne, spójne i ukierunkowane wykorzystanie badań naukowych i innowacji przy opracowywaniu i realizacji polityki transportowej ma kluczowe znaczenie, jeżeli chodzi o reagowanie na nowe okoliczności, odchodzenie od myślenia konwencjonalnego i koncentrowanie się na pionierskich pomysłach w celu zaoferowania użytkownikom pionierskich rozwiązań w zakresie transportu, odpowiadających ich potrzebom oraz spełniających wymogi dostępności, opłacalności, rzetelności, jakości oraz ciągłości;
6. zachęca Komisję do opracowania ram korzystnych dla badań naukowych i innowacji poprzez ustanowienie sprawiedliwych, efektywnych i innowacyjnych systemów cen dla wszystkich rodzajów mobilności i transportu, w szczególności poprzez internalizację kosztów zewnętrznych, z uwzględnieniem zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”;
7. podkreśla użyteczność systemu monitorowania i informacji dotyczącego badań i innowacji w dziedzinie transportu (TRIMIS), zaproponowanego przez Komisję Europejską, a jednocześnie utrzymuje, że należy do niego włączyć punkt widzenia użytkowników, gdyż zaoferowałby on doskonałe narzędzie do wykrywania ograniczeń w innowacjach narzucanych przez przyzwyczajenia, do wskazywania okazji i rozpowszechniania nowych możliwych usług, jakie mogą zapoczątkować i propagować zmiany w społecznym nastawieniu do zrównoważonego transportu;

Wtorek, 10 września 2013 r.

8. podkreśla, że ustalenia technologiczne uniemożliwiają pełną realizację potencjału innowacji w dziedzinie transportu i mogą utrudniać swobodny rozwój innowacyjnych idei; podkreśla, że unijne strategie polityczne powinny być technologicznie neutralne w odniesieniu do alternatywnych technologii („neutralność pod względem technologicznym”), natomiast decyzje dotyczące priorytetów i finansowania należy podejmować na podstawie wyników uzyskiwanych w ramach całego cyklu życia w konkretnych obszarach transportu oraz że wysiłki związane z harmonizacją nie mogą stanowić przeszkody w opracowywaniu pionierskich i alternatywnych rozwiązań w sektorze transportu, zróżnicowaniu form energii ani wdrażaniu inteligentnych technologii komunikacyjnych;

9. podkreśla, że aby pomóc przedsiębiorstwom i organom publicznym we wdrażaniu nowych rozwiązań i innowacyjnych technologii, niezbędna jest większa efektywność w ramach łańcucha innowacji oraz zwiększone inwestycje w środki takie, jak zachęty ekonomiczne do pokonywania barier wdrożeniowych oraz barier przy wprowadzaniu na rynek („działania obejmujące cały cykl”); w związku z tym umacnia Komisję w jej przekonaniu, że w celu uwolnienia całego potencjału innowacji w sektorze transportu oraz w celu umocnienia innowacyjnych przedsiębiorstw wsparcie powinno być wykorzystane także na działania mające na celu wprowadzenie nowych rozwiązań na rynek, ich prezentację oraz pełną realizację, a także że odpowiednie instrumenty zarządzania i finansowania mogą zagwarantować szybkie wykorzystanie wyników badań;

10. uważa, że wszystkie regiony europejskie i ich odpowiednie zasoby siły roboczej powinny odnosić korzyści z takiej strategii, oraz podkreśla, że należy uwzględnić regionalne uwarunkowania i potencjał, zwłaszcza przy opracowywaniu bardziej ekologicznych sposobów transportu; zachęca władze na poziomach pomocniczości do utworzenia wraz z zainteresowanymi stronami partnerstwa na rzecz innowacji w zakresie zrównoważonej mobilności;

11. wzywa do większego wsparcia działalności małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) w obszarze badań naukowych i innowacji, szczególnie poprzez łatwiejszy dostęp do funduszy UE i zmniejszanie obciążeń administracyjnych, a także wskazuje na znaczenie tworzenia i utrzymywania miejsc pracy oraz zrównoważonego wzrostu gospodarczego dzięki badaniom naukowym i innowacjom;

12. stwierdza, że inwestycje ze środków pochodzących z unijnych funduszy strukturalnych i inwestycyjnych stwarzają w regionach europejskich duże możliwości rozwoju inteligentnej specjalizacji w zrównoważonej mobilności;

13. zachęca władze krajowe i regionalne do opracowania strategii w zakresie badań i innowacji w oparciu o inteligentną specjalizację w celu lepszego wykorzystania funduszy strukturalnych oraz poprawy synergii między inwestycjami w sektorze publicznym i prywatnym;

14. w związku z tym przypomina, że strategię dotyczącą innowacyjnej technologii należy opracować na podstawie cech charakterystycznych i specyfiki danych obszarów, ponieważ w tym kontekście ujednoczone podejście nie sprawdzi się; uważa na przykład, że regiony borykające się ze szczególnymi trudnościami terytorialnymi, takie jak regiony wyspiarskie, górskie, najbardziej oddalone i słabo zaludnione mają szczególne rodzaje potencjału gospodarczego i innego, które – aby były wykorzystane – wymagają odpowiednich i innowacyjnych rozwiązań w zakresie mobilności; w związku z tym podkreśla, że należy przeznaczyć odpowiednie zasoby na infrastrukturę dla zrównoważonego transportu;

15. kładzie nacisk na potrzebę dalszego upraszczania procedur administracyjnych dla finansowania badań i innowacji na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym, lokalnym i transgranicznym, tak by ustanowić jasne i przejrzyste ramy prawne;

16. podkreśla, że nie wolno osłabić starań mających na celu redukcję liczby zabitych i rannych w ruchu drogowym; nalega, aby Komisja Europejska rozpatrzyła i zrealizowała przyjęte znaczącą większością wnioski Parlamentu mające na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

17. jest zdania, że zmiany w technologii transportu są słuszne i ważne; podkreśla jednak, że zmiany te nie mogą być skutkiem zakazów, lecz raczej bodźców dla rozwoju nowych zasobooszczędnych technologii;

18. podkreśla, że dopuszczalne są wszelkie innowacje w zakresie nowoczesnych rozwiązań transportowych oraz przy zastosowaniu wyselekcjonowanych i sprawdzonych procedur w nowych kombinacjach;

Wtorek, 10 września 2013 r.

Środki ogólne

19. uważa, że badania naukowe i innowacje w dziedzinie zrównoważonej mobilności powinny bazować na zasadzie integracji, szczególnie dzięki likwidacji luk w połączeniach transgranicznych (wzajemne połączenia), zwiększonej kompatybilności między systemami i w ramach systemów (interoperacyjność) oraz celowi, jakim jest realizacja przejścia na kombinację środków transportu najbardziej stosownych i zrównoważonych dla danej trasy (intermodalność);

20. przypomina, że UE powinna opracować rzeczywistą wspólną politykę transportową, zapewniającą znaczenie transportu w ramach regionów europejskich i między nimi, a także jego spójność na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim; wzywa państwa członkowskie oraz regiony, by sprawiły, że mieszanka wzorców zagwarantuje dążenie do urzeczywistnienia bardziej zrównoważonej mobilności;

21. podkreśla, że strategia ta musi opierać się na integracyjnym modelu, w którym najważniejsze znaczenie przypisuje się połączeniom międzyregionalnym i brakującym połączeniom transgranicznym, m.in. w regionach cechujących się brakiem ciągłości geograficznej, a innowacyjne rozwiązania na rzecz transportu multimodalnego mogą zmniejszyć różnice regionalne, stymulować mobilność siły roboczej i wzmocnić spójność terytorialną; uwzględnia fakt, że w tym momencie istnieją znaczne różnice w sieciach transportowych między regionami i zwraca uwagę na inwestycje w zakresie zrównoważonych technologii i rozwiązań transportowych w regionach o szczególnie niekorzystnej sytuacji, także przy uwzględnieniu potencjału instrumentu „Łącząc Europę”;

22. podkreśla, że badania naukowe i innowacje muszą także koncentrować się na rozwoju zrównoważonych elementów infrastruktury we wspieraniu przejścia na wykorzystywanie surowców odnawialnych, takich jak drewno lub materiały kompozytowe jako elementów infrastruktury kolejowej (np. słupy do sieci trakcyjnej lub sygnalizacyjnej, materiały do budowy peronów lub wiaduktów); podkreśla, że dotyczy to również działań w dziedzinie badań naukowych i innowacji mających na celu wynalezienie substancji impregnującej do drewnianych podkładów kolejowych będącej alternatywą dla kreozotu, którego stosowanie na mocy ustawodawstwa UE zostanie zakazane w 2018 r.;

23. podkreśla, że nie da się wymusić korzystania z nowych koncepcji mobilności oraz że dla wsparcia bardziej zrównoważonego zachowania konieczne jest zintensyfikowanie wysiłków badawczych w obszarze wiedzy ekologiczno-społecznej, planowania miejskiego i przestrzennego oraz technologii w dziedzinie popytu na mobilność i zmiany behawioralnej ukierunkowanej na lepszą kontrolę przepływów transportowych, między innymi dzięki innowacyjnym instrumentom zarządzania mobilnością, łańcuchom niezakłóconej podróży „od drzwi do drzwi” zgodnym z wymaganiami użytkowników, ekologicznym i inteligentnym systemom kierowania pojazdami oraz wykorzystaniu technologii informacyjno-komunikacyjnych przekazujących informacje w czasie rzeczywistym;

24. uznaje za konieczne zaangażowanie władz lokalnych i regionalnych w europejskie zarządzanie polityką innowacyjności, ponieważ ma ona zastosowanie do transportu i mobilności; uznaje doświadczenie i wiedzę, jakie w tym obszarze mogą wnieść organy administracji publicznej – zarówno w odniesieniu do integracji technologii, infrastruktury, pojazdów i osób, jak również w zakresie promowania nowych społecznych nawyków mających związek z mobilnością; zauważa, że organy lokalne i regionalne mogą identyfikować najbardziej palące problemy mobilności i są odpowiedzialne za rozwiązanie ich, nieustannie testują i wprowadzają w życie dobre praktyki oraz innowacyjne pomysły, zaś ze względu na różnorodność sytuacji, z jakimi muszą się zmierzyć, szczególnie mocno przywykli do innowacyjności;

25. podkreśla potrzebę prowadzenia badań naukowych dotyczących uczciwej intra- oraz intermodalnej konkurencji w sektorze transportu oraz barier wynikających z interesów związanych z obecnymi modelami biznesowymi w branży, w tym zwłaszcza narzędzi technologicznych na rzecz poprawy spójnego i skutecznego wdrażania i kontroli przepisów w dziedzinie przewozów kabotażowych, przepisów socjalnych w ruchu drogowym, a także warunków pracy pracowników tej branży;

26. podkreśla, że istnieje pilna potrzeba opracowania innowacyjnych rozwiązań, mających na celu redukcję hałasu powodowanego przez wszystkie rodzaje transportu, w szczególności u źródła, w celu ochrony zdrowia i jakości życia obywateli UE oraz zapewnienia akceptacji społecznej; z naciskiem odsyła w tym kontekście do swojej rezolucji w sprawie jednolitego europejskiego obszaru transportu, nawołującej do zmniejszenia hałasu i wibracji oraz zużycia energii przez pojazdy szynowe o 20 % do 2020 r. (w porównaniu z wartościami referencyjnymi z 2010 r.) oraz ponownie podkreśla, że kwestia emisji hałasu powinna od samego początku stanowić jeden z priorytetów przy opracowywaniu nowych technologii, koncepcji i infrastruktury w sektorze transportowym;

27. wyraża przekonanie, że innowacyjne technologie zajmujące się interakcją między infrastrukturą oraz pojazdami odgrywają znaczącą rolę, jeżeli chodzi o ograniczenie liczby wypadków, hałasu i wibracji, zużycia energii, emisji gazów cieplarnianych oraz wpływu na klimat;

Wtorek, 10 września 2013 r.

28. potwierdza, że wysiłki na rzecz uzyskania czystszej energii dla transportu oraz rozwoju technologii w dziedzinie mobilności należy powiązać z bardziej efektywnymi koncepcjami, jak również z doskonalszym projektowaniem pojazdów; podkreśla potencjał innowacyjnych metod oszczędzania energii poprzez wykorzystywanie takich innowacyjnych pomysłów, jak procesy odzyskiwania energii, które czerpią korzyści z możliwości oferowanych przez energie odnawialne i paliwa alternatywne;

29. podkreśla konieczność brania pod uwagę przy tworzeniu koncepcji badań i rozwoju nie tylko tworzenia nowej infrastruktury transportowej, lecz także uwzględniania kwestii naprawiania, utrzymywania i udoskonalania (np. wyposażania w komponenty inteligentnego kierowania ruchem czy technologii „car to infrastructure”);

30. wzywa państwa członkowskie i Komisję do inwestowania w badania związane z inteligentnymi systemami transportowymi (ITS) oraz postęp w ich realizacji, co przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia, do zwiększenia efektywności transportu europejskiego i zwiększenia jego bezpieczeństwa;

31. wzywa Komisję Europejską do przeanalizowania możliwości ujednoczenia kontenerów i innych pojemników transportowych, a także wymiarów pojazdów we wszystkich rodzajach transportu w celu propagowania interoperacyjności oraz intermodalności;

32. wzywa Komisję Europejską do udostępnienia państwom członkowskim podręcznika ze sprawdzonymi praktykami ułatwiającymi przestrzeganie limitów przewidzianych w dyrektywie w sprawie jakości powietrza;

Środki szczególne

33. uznaje istotę badań naukowych i innowacji w dziedzinie mobilności indywidualnej i podkreśla, że zachowanie użytkowników środków transportu ma decydujące znaczenie; apeluje o tworzenie zachęt do wybierania zrównoważonych, związanych z aktywnością fizyczną, bezpiecznych i zdrowych środków transportu i sposobów poruszania się, aby rozwijać innowacyjne podejścia promujące przyjazne dla środowiska transport publiczny, jazdę rowerem i chodzenie pieszo, z uwzględnieniem potrzeb i specyfiki obszarów miejskich, podmiejskich, międzymiejskich oraz wiejskich; uznaje za ważne polepszenie interoperacyjności między usługami transportowymi, a także jest przekonany, że konieczne będzie rozpatrywanie przez właściwe organy odpowiedzialne za homologację ze szczególną troską i szybkością problemów, jakie mogą się pojawić w zakresie administracyjno-technicznym, w celu wprowadzenia na rynek nowych alternatywnych rozwiązań transportowych o takich cechach;

34. podkreśla, że instytucje UE powinny dawać przykład dobrych praktyk w ramach swoich własnych usług zarządzania mobilnością, a także zarządzać koniecznymi działaniami i ich wynikami w przejrzysty sposób, czyniąc je znakiem rozpoznawczym instytucji unijnych;

35. podkreśla, że należy upowszechniać sprawdzone wzorce w dziedzinie zrównoważonego transportu oraz nasilić współpracę i wymianę sprawdzonych wzorców między regionami o podobnym potencjale rozwojowym; zaleca władzom lokalnym opracowanie przykładów dobrych praktyk poprzez realizację zrównoważonych planów mobilności miejskiej w ścisłej konsultacji ze społeczeństwem obywatelskim;

36. uznaje, że europejskie systemy nawigacji satelitarnej, takie jak Galileo, będą stanowiły główny filar do opracowania inteligentnego i wydajnego transportu w Europie;

37. popiera badania i innowacje, które mogą przyczynić się do przejścia z posiadania pojazdów na niekonwencjonalne zachowania użytkowników oraz nowe formy usług związanych z transportem, takie jak dzielona własność samochodów i rowerów; zachęca Komisję do intensywniejszego propagowania bardziej skolektywizowanych form indywidualnej mobilności oraz bardziej zindywidualizowanych publicznych i masowych systemów transportowych;

38. zachęca, aby badania objęły również obszar fiskalny i administracyjny, wspierając tworzenie zachęt w postaci podatków, opłat i cen publicznych, skierowanych zarówno do osób prywatnych, jak i producentów i dostawców towarów, usług lub treści, w celu promowania korzystania z rowerów, pieszego przemieszczania się oraz połączenia tych sposobów z transportem publicznym i innymi formami mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju;

39. ponownie wskazuje na konieczność usprawnienia i wsparcia transportu multimodalnego dzięki zintegrowanym elektronicznym systemom informacyjnym i biletowym oraz systemom e-biletów opartym na rozwiązaniach wykorzystujących wolny przepływ danych; wskazuje, że badania i innowacje w tym zakresie powinny mieć na celu przede wszystkim likwidację barier, interoperacyjność, przystępność cenową, przejrzystość cen, wygodę użytkowania oraz efektywność;

Wtorek, 10 września 2013 r.

40. podkreśla potrzebę tworzenia innowacyjnych trwałych rozwiązań infrastrukturalnych – w tym intensywniejszego rozwoju systemów informacyjnych, płatniczych i rezerwacyjnych – uwzględniających w szczególności dostęp bez barier dla wszystkich pasażerów, a zwłaszcza osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, takich jak osoby na wózkach inwalidzkich, osoby z wózkami dziecięcymi, rowerami lub ciężkim bagażem;
41. wzywa do udostępniania danych związanych z rozkładami jazdy i ewentualnymi opóźnieniami środków transportu publicznego, co umożliwi osobom trzecim opracowywanie różnorodnych aplikacji telematycznych z myślą o dalszej poprawie komfortu podróżnych, takich jak informacje w czasie rzeczywistym na określonej trasie podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu lub porównanie śladu ekologicznego różnych środków transportu na określonej trasie;
42. jeżeli chodzi o rozwój innowacji dotyczących transportu oraz mobilności na obszarach miejskich i mieszkalnych, kładzie nacisk na kwestie zdrowia i jakości życia, w tym na sprawiedliwy podział przestrzeni między wszystkich, ograniczenia hałasu oraz czystsze powietrze;
43. przypomina Komisji o pilnej potrzebie zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg, przede wszystkim tych szczególnie zagrożonych, takich jak dzieci, osoby starsze, piesi, rowerzyści czy osoby niepełnosprawne lub o ograniczonej sprawności ruchowej; popiera projekty w dziedzinie badań naukowych i innowacji, w ramach których łączy się rozwiązania technologiczne z inteligentnymi kierowcami oraz ich podejściem behawioralnym
44. uważa, że w celu zmniejszenia natężenia ruchu na obszarach miejskich i w zatłoczonych regionach oprócz poprawy efektywności istniejących środków transportu ważne jest, aby za pośrednictwem postępu technologicznego znaleźć sposoby alternatywnego transportu i zachęcić do korzystania z nich;
45. zachęca Komisję do intensywnego promowania innowacji w dziedzinie konstrukcji statków o zerowej emisji spalin, w szczególności promów, wycieczkowych statków pasażerskich i statków żeglugowych, wykorzystujących energię odnawialną z siły wiatru, słońca, fal, w połączeniu z technologiami ogniw paliwowych;
46. wzywa Komisję do skoncentrowania wysiłków badawczych na dalszym ograniczaniu skutków zdrowotnych i klimatycznych różnych emisji z wszelkiego rodzaju środków transportu;
47. jest zdania, że spójna i skuteczna europejska strategia dotycząca technologii transportu musi być zgodna ze strategią „Europa 2020” (COM(2010)2020) oraz z określonymi w 1990 r. celami dotyczącymi ograniczenia, a także wykazywać pełną zgodność z białą księgą z 2011 r. zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144) z punktu widzenia spójności terytorialnej i zrównoważonego rozwoju; uważa, że strategia ta powinna umożliwić ograniczenie zużycia energii, hałasu powodowanego przez ruch drogowy, potrzeb transportowych, czynników zanieczyszczenia powietrza oraz emisji gazów cieplarnianych; podkreśla, że Unia Europejska powinna wyznaczyć służące temu, konkretne cele na rok 2020, 2030 i 2050;
48. podkreśla potrzebę zintensyfikowania badań naukowych i innowacji w dziedzinie nawigacji śródlądowej, mianowicie w celu rozwijania czystych ekologicznie statków oraz technologii przystosowanych do nawigacji tzw. niskiego zanurzenia, jak na przykład statków przystosowanych do żeglugi rzecznej w ramach zrównoważonej nawigacji śródlądowej (RASSIN), co umożliwiłoby oszczędności w dziedzinie infrastruktury śródlądowych dróg wodnych;
49. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji w sprawie ustanowienia systemu monitorowania i informacji dotyczącego badań i innowacji w dziedzinie transportu (TRIMIS); podkreśla znaczenie udzielania regularnych, bezpłatnych, łatwo dostępnych i wiarygodnych informacji regionalnym decydentom politycznym; ubolewa, że w dalszym ciągu bardzo trudno uzyskać informacje dotyczące finansowania przez UE projektów w dziedzinie transportu.
50. zaleca Komisji Europejskiej rozwijanie inicjatyw, które identyfikują i nagradzają projekty zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich, takich jak nagrody RegioStars;
51. podkreśla, że całościowa strategia europejska musi uzyskać wsparcie oddolne w postaci należycie opracowanych przez lokalne i regionalne władze oraz rządy krajowe strategii zintegrowanego transportu; jest zdania, że opracowanie takich strategii powinno uzyskać wsparcie z funduszy europejskich;
52. jest zdania, że wszelka pomoc publiczna powinna być udzielana zgodnie z obowiązującymi przepisami europejskimi w zakresie pomocy państwowej, w tym z uregulowaniami dotyczącymi badań naukowych i rozwoju oraz działalności innowacyjnej, a także finansowania działalności i infrastruktury transportowej; z drugiej strony jednak uważa, że unijne przepisy w zakresie pomocy państwowej powinny również w należyty sposób uwzględniać niekorzystne warunki panujące w niektórych regionach;

Wtorek, 10 września 2013 r.

53. podkreśla potrzebę udoskonalenia działań Komisji przy przekazywaniu wiedzy pochodzącej z badań naukowych i innowacji zainteresowanym stronom (takim jak MŚP czy instytuty naukowe) poprzez utworzenie połączonych baz danych, zapewniających jasny i sklasyfikowany przegląd wszystkich projektów w dziedzinie badań naukowych i innowacji finansowanych przez UE;
54. podkreśla znaczenie nowych inicjatyw, takich jak współużytkowanie zdolności przewozowych i logistycznych z myślą o bardziej wydajnym przewozie towarów; wzywa Komisję do usunięcia możliwych przeszkód dla tego typu inicjatyw;
55. podkreśla znaczenie norm emisji dla niektórych środków transportu, np. samochodów; jest zdania, że podobne podejście powinno zostać zbadane w odniesieniu do transportu lotniczego i żeglugi;
56. wspiera dalsze badania naukowe i innowacje w dziedzinie rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa w sektorze transportu, pod warunkiem poszanowania zasad proporcjonalności, niedyskryminacji i ochrony danych;
57. potwierdza i wspiera zaproponowaną przez Komisję koncepcję działań w ramach europejskiej strategii w dziedzinie technologii transportu; nalega jednak, aby nie dało to podstawy prawnej do przyjmowania aktów prawnych delegowanych lub podobnych, lecz aby Komisja proponowała środki przyjmowane w ramach procedury współdecyzji;
58. wzywa Komisję do uwzględnienia priorytetów określonych w niniejszym sprawozdaniu przy opracowywaniu europejskiego strategicznego planu dotyczącego technologii transportowych oraz opcji dalszych działań;

o

o o

59. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

P7_TA(2013)0344

Uruchomienie wewnętrznego rynku energii

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 września 2013 r. w sprawie uruchomienia wewnętrznego rynku energii (2013/2005(INI))

(2016/C 093/02)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Uruchomienie wewnętrznego rynku energii” oraz towarzyszące mu dokumenty robocze (COM(2012)0663),
- uwzględniając swoje stanowisko z dnia 12 marca 2013 r. w sprawie wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej i uchylającego decyzję nr 1364/2006/WE ⁽¹⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 994/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie środków zapewniających bezpieczeństwo dostaw gazu ziemnego i uchylenia dyrektywy Rady 2004/67/WE ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Tekst przyjęty, P7_TA(2013)0061.

⁽²⁾ Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 1.