

Wtorek, 11 marca 2008 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

REZOLUCJE

PARLAMENT EUROPEJSKI

Zrównoważona europejska polityka transportowa

P6_TA(2008)0087

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zrównoważonej europejskiej polityki transportowej uwzględniającej europejską politykę energetyczną i europejską politykę ochrony środowiska (2007/2147(INI))

(2009/C 66 E/01)

Parlament Europejski,

- uwzględniając konkluzje prezydencji Rady Europejskiej w dniach 8–9 marca 2007 r., dotyczące przyjęcia przez Radę Europejską „Planu działań Rady Europejskiej (2007–2009) — europejskiej polityki energetycznej (EPE)” (7224/1/07),
- uwzględniając komunikat Komisji w sprawie europejskiej polityki portowej (COM(2007)0616),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” (COM(2007)0608),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (COM(2007)0607),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie” (COM(2007)0606),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji „Instrumenty rynkowe na potrzeby polityki w zakresie ochrony środowiska i w dziedzinach pokrewnych” (COM(2007)0140),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. Stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21. Wkład w strategię UE na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia” (COM(2007)0022),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych” (COM(2007)0019),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Ograniczenie globalnego ocieplenia do 2 °C w perspektywie roku 2020 i dalszej” (COM(2007)0002),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Europejska polityka energetyczna” (COM(2007)0001),

Wtorek, 11 marca 2008 r.

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Mapa drogowa na rzecz energii odnawialnej. Energie odnawialne w XXI wieku: budowa bardziej zrównoważonej przyszłości” (COM(2006)0848),
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Raport w sprawie postępu w dziedzinie biopaliw. Raport w sprawie postępu w zakresie użycia biopaliw i innych paliw odnawialnych w państwach członkowskich Unii Europejskiej” (COM(2006)0845),
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii: sposoby wykorzystania potencjału” (COM(2006)0545),
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” (COM (2006)0314),
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 24 października 2007 r. w sprawie wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie — klucza do zrównoważonej mobilności ⁽²⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. sprawie utrzymania Europy w ruchu — zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu ⁽³⁾,
 - uwzględniając swoje stanowisko w pierwszym czytaniu z dnia 5 września 2006 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając dyrektywę 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe ⁽⁵⁾ (dyrektywa w sprawie eurowiniet),
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A6-0014/2008),
- A. mając na uwadze, że zrównoważony rozwój — będący horyzontalnym celem Unii Europejskiej — zmierza do ciągłego podnoszenia jakości życia i poziomu dobrobytu na świecie dla dobra obecnych i przyszłych pokoleń,
- B. mając na uwadze, że około 1/3 całkowitego zużycia energii w UE-25 wiąże się z sektorem transportu, z wyjątkiem transportu morskiego i rurociągów, i że transport drogowy stanowi rodzaj transportu pochłaniający największą ilość energii, bo aż 83 %,
- C. mając na uwadze, że z sektora transportu wynika 70 % zapotrzebowania na ropę w UE-25; mając również na uwadze, że w 97 % jest on uzależniony od paliw kopalnych, a tylko w 2 % zasilany jest energią elektryczną (pochodzącą w znacznej części z elektrowni jądrowych) i w 1 % biopaliwami,
- D. mając na uwadze, że w ostatnich latach wydajność energetyczna różnych rodzajów transportu znacznie wzrosła, co pozwoliło na istotną redukcję emisji CO₂ na km; mając jednak na uwadze, że wspomnianym postępowi przeciwdziałał ciągły wzrost popytu w sektorze transportu;
- E. mając zatem na uwadze, że całkowita ilość emisji w sektorze transportu wciąż wzrasta, bowiem tylko w 2005 r. sektor ten był odpowiedzialny za 24,1 % ogółu emisji gazów cieplarnianych (CO₂, CH₄, N₂O) w UE-27, a według przewidywań Komisji do 2030 r. zapotrzebowanie na energię w tym sektorze wzrośnie o co najmniej 30 %,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0469.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0375.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0345.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 305 E z 14.12.2006, s. 85.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 344).

Wtorek, 11 marca 2008 r.

- F. mając na uwadze, że dzięki innowacjom technologicznym oraz wysiłkom ze strony przemysłu samochodowego szkodliwe emisje pochodzące z transportu drogowego uległy zmniejszeniu, w szczególności dzięki wprowadzeniu katalizatorów, filtrów przeciwpyłkowych i innych technologii, które przyczyniły się do obniżenia w ciągu ostatnich piętnastu lat poziomu emisji NO_x i cząstek zanieczyszczających o 30-40%; mając jednak na uwadze, że mimo wyżej wymienionych postępów cele w zakresie redukcji emisji CO_2 wynikające z dobrowolnego porozumienia między producentami samochodów zostały tylko częściowo osiągnięte,
- G. mając na uwadze, że z ruchem miejskim wiąże się 40 % emisji CO_2 i 70 % innych emisji zanieczyszczeń pochodzących z samochodów oraz że zatłoczone drogi, skupione głównie na obszarach dużych miast, kosztują UE około 1 % PKB,
- H. mając na uwadze, że 70 % priorytetowych projektów w zakresie transportu transeuropejskiego zatwierdzonych w 2004 r. dotyczy transportu kolejowego i morskigo, które to rodzaje transportu uznaje się za mniej zanieczyszczające,
- I. mając na uwadze, że w wyżej wymienionych konkluzjach prezydencji Rady Europejskiej UE zobowiązała się w sposób stanowczy i jednostronny do zmniejszenia do 2020 r. emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 20 % w porównaniu z poziomem z 1990 r.,
1. uważa, że mobilność jest jednym z największych osiągnięć i wyzwań XX wieku i że zrównoważony transport powinien znaleźć odpowiednią równowagę między różnymi i często przeciwstawnymi interesami, starając się pogodzić podstawowe prawo obywateli do mobilności, znaczenie sektora transportu dla gospodarki i zatrudnienia, a także odpowiedzialność za środowisko w skali lokalnej i globalnej oraz prawo obywateli do bezpieczeństwa, jakości życia i zdrowia;
 2. podkreśla, że również sektor transportu musi spełnić cele UE, polegające na obniżeniu zużycia ropy i emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. o co najmniej 20 % w porównaniu do roku 1990;
 3. podkreśla znaczenie sektora transportu dla zatrudnienia, wzrostu gospodarczego i innowacyjności i uważa, że gwarantowana, bezpieczna i przystępna mobilność stanowi jeden z zasadniczych elementów naszego stylu życia; sądzi zatem, że — z uwagi na priorytetowy charakter potrzeb w zakresie zrównoważonej mobilności z punktu widzenia ochrony środowiska — obywatele prawdopodobnie zaakceptują środki gwarantujące ich mobilność w perspektywie długoterminowej (!);
 4. jest zdania, że do osiągnięcia celu europejskiego transportu zrównoważonego z energetycznego i środowiskowego punktu widzenia konieczne jest połączenie różnych polityk, które będą się nawzajem wspierać i uzupełniać, angażując coraz większą liczbę podmiotów reprezentujących sektor transportu, rząd i obywateli; jest przekonany, że jedynie odpowiednia kombinacja różnych środków może złagodzić negatywne skutki poszczególnych działań, a zarazem przyczynić się do ułatwienia ich akceptacji ze strony obywateli;
 5. uważa, że tego rodzaju kombinacja polityk (tzw. policy mix) powinna przewidywać w szczególności:
 - a) rozwój technologiczny (środki zmierzające do zwiększenia wydajności energetycznej, nowe standardy/normy w zakresie silników i paliw, zastosowanie nowych technologii i paliw alternatywnych);
 - b) instrumenty rynkowe (podatki/opłaty oparte na wpływie na środowisko lub natężeniu ruchu, zachęty podatkowe, system handlu uprawnieniami do emisji (ETS) uwzględniający specyfikę różnych środków transportu); oraz
 - c) środki towarzyszące mające na celu racjonalizację wykorzystania środków transportu i infrastruktury oraz propagowanie zmiany przyzwyczajeń przedsiębiorstw i obywateli;
 6. podkreśla, jak ważna dla UE i państw członkowskich jest koncentracja działań na decydujących częściach systemu, którymi są:
 - a) zatłoczone obszary miast, zwłaszcza dużych, gdzie odbywa się większość ruchu;

(!) Zob. „Attitudes on issues related to EU Transport Policy”, Flash Eurobarometer nr 206b, EU Transport Policy.

Wtorek, 11 marca 2008 r.

b) główne europejskie korytarze transportu międzymiastowego, skupiające największą część wewnątrz-wspólnotowej i międzynarodowej wymiany handlowej; oraz

c) strefy szczególnie narażone ze środowiskowego punktu widzenia (region alpejski, Morze Bałtyckie itp.);

7. podkreśla znaczenie podpisania w grudniu 2006 r. przez Radę protokołu w sprawie transportu do konwencji alpejskiej; podkreśla, że ratyfikacja tego protokołu musi zainicjować niezwłoczne podjęcie przez Komisję konkretnych środków wykonawczych, mających na celu wspieranie zrównoważonego transportu w newralgicznych regionach górskich i na obszarach gęsto zaludnionych;

8. podkreśla, jak w tym względzie ważne jest zastosowanie w ramach promowania pojazdów charakteryzujących się niskim zużyciem paliwa i niskim poziomem emisji również instrumentów rynkowych, takich jak ulgi podatkowe, reforma podatków samochodowych w oparciu o emisje zanieczyszczeń i wydajność pod względem zużycia paliwa, zachęty do kasacji pojazdów bardziej zanieczyszczających środowisko i zakupu nowych samochodów zapewniających niski poziom emisji, czyli istotnych środków, które przyczyniłyby się zarazem do złagodzenia spoczywającego na producentach samochodów ciężaru przestrzegania zobowiązań wynikających z nowych ram prawnych;

9. zwraca się zatem do Rady i państw członkowskich, aby wykazały się taką samą determinacją jak na posiedzeniu Rady Europejskiej w dniach 8–9 marca 2007 r. i:

a) przyjęły wyżej wymieniony wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi, uzależniając tym samym opodatkowanie samochodów od emisji zanieczyszczeń i wydajności pod względem zużycia paliwa; oraz

b) włączyły już teraz tego rodzaju zmiany do swoich reform podatkowych w celu dostarczenia bardziej znaczących zachęt na rzecz pojazdów mniej zanieczyszczających środowisko;

10. podejmuje zadane przez Komisję w zielonej księdze na temat instrumentów rynkowych na potrzeby polityki w zakresie ochrony środowiska i w dziedzinach pokrewnych pytanie o możliwość promowania, a zarazem bardziej aktywnego monitorowania na szczeblu krajowym reformy opłat transportowych i ekologicznej reformy podatkowej poprzez procedurę koordynacji, wymiany doświadczeń i najlepszych praktyk; zwraca się do Komisji o podjęcie odpowiednich inicjatyw w tym kierunku;

11. występuje do Rady i państw członkowskich o nasilenie inwestycji w infrastrukturę i inteligentne systemy transportu (ITS), skoncentrowanych głównie na:

a) jak najszybszym ukończeniu priorytetowych projektów sieci transeuropejskich o pierwszorzędym znaczeniu dla logistycznego łańcucha towarów i dla europejskiej zrównoważonej polityki transportowej;

b) zatłoczeniu dróg miejskich i korytarzy w strefach szczególnie wrażliwych; oraz

c) usprawnieniu intermodalności;

12. nalega, aby Komisja — najpóźniej do czerwca 2008 r. — przedłożyła mający powszechne zastosowanie, przejrzysty i zrozumiały model oceny zewnętrznych kosztów wszystkich rodzajów transportu, który to model posłuży w przyszłości za podstawę do obliczeń opłat za korzystanie z infrastruktury; zauważa, że zgodnie z dyrektywą w sprawie eurowiniet modelowi temu powinna towarzyszyć analiza skutków internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu, a także strategia stopniowego wprowadzania modelu we wszystkich rodzajach transportu; oczekuje, że wraz z powyższą inicjatywą Komisja opracuje wnioski legislacyjne, poczynwszy od przeglądu dyrektywy w sprawie eurowiniet;

13. jest przekonany, że do problemu zatłoczenia miast, z którym wiąże się 40 % emisji CO₂ i 70 % pozostałych emisji zanieczyszczeń pochodzących z samochodów, należy podejść w sposób bardziej ambitny poprzez strategię współpracy i koordynacji na szczeblu europejskim, przy jednoczesnym poszanowaniu zasady pomocniczości;

14. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby dokonały analizy sposobu, w jaki infrastruktura transportowa i taryfy pobierane za jej użytkowanie wpływają na rozwój miejski i przyszłe zapotrzebowanie na usługi transportowe;

Wtorek, 11 marca 2008 r.

15. jest przy tym zdania, że skuteczna polityka mobilności miejskiej powinna uwzględniać zarówno przewóz osób, jak i towarów, i w związku z tym musi przyjąć jak najbardziej zintegrowane podejście, które pozwoliłoby zgromadzić najodpowiedniejsze rozwiązania poszczególnych problemów; jest przekonany, że obszary miejskie oferują ekonomicznie rozsądne możliwości dalszego rozwoju polityk przenoszenia transportu na transport publiczny, ruch pieszny i rowerowy oraz nowego podejścia do logistyki miejskiej; uważa, że zasadnicze znaczenie mają pod tym względem inwestycje w innowacje technologiczne (szersze zastosowanie ITS) i w lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury, zwłaszcza poprzez środki zarządzania popytem (wprowadzenie systemu opłat za kongestję i za użytkowanie dróg) oraz innowacyjnych rozwiązań na rzecz optymalnej integracji przepływu towarów w miastach, a także promowanie nowych rozwiązań skierowanych na ograniczenie korzystania z prywatnych samochodów, takich jak dzielenie się samochodem (carsharing), jego wspólne użytkowanie (carpooling) lub też organizowanie pracy w domu;

16. podkreśla znaczenie tzw. miękkich środków (light measures) w dążeniu do celu bardziej zrównoważonego transportu i za istotną uważa możliwość dokonywania przez obywateli świadomego wyboru środka transportu i sposobu jazdy; występuje o lepsze informowanie konsumentów i wzmożenie kampanii edukacyjnych i promocyjnych na rzecz nowych zachowań w odniesieniu do bardziej zrównoważonych środków czy modeli transportu;

17. uważa, że transport kolejowy — jako rodzaj transportu odpowiedzialny za mniejsze zużycie energii i mniejszą ilość emisji CO₂ — ma w sobie ogromny potencjał, który należy wykorzystać nie tylko w logistyce transportu towarowego, lecz również na średnich i krótkich trasach w transporcie pasażerskim;

18. zwraca się w związku z tym do Komisji, państw członkowskich i sektora kolejowego o:

- a) jak najszybsze zakończenie realizacji europejskiego „jednolitego obszaru” czy „jednolitego rynku” kolejowego;
- b) zniesienie w tym celu barier technicznych i przystąpienie do wdrażania jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) i rozwiązań interoperacyjnych; oraz
- c) poprawę świadczeń i jakości usług zarówno w zakresie transportu towarowego, jak i pasażerskiego;

19. uważa, że — mimo ograniczenia przez linie lotnicze zużycia paliwa o 1–2 % na pasażera na kilometr w ciągu ostatnich 10 lat oraz istotnej redukcji emisji hałasu przez samoloty — ogólny wpływ lotnictwa cywilnego na środowisko zwiększył się z powodu znacznego wzrostu ruchu; występuje zatem o:

- a) włączenie transportu lotniczego do ETS oraz szersze zastosowanie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR — badania dotyczące służb zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej);
- b) zróżnicowanie opłat lotniskowych za start i lądowanie w zależności od emisji;
- c) utworzenie wspólnej inicjatywy technologicznej „Czyste niebo”, której celem jest redukcja emisji CO₂ i NO_x oraz emisji hałasu;
- d) położenie kresu fragmentacji europejskiej przestrzeni powietrznej poprzez szybkie utworzenie faktycznej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;
- e) podjęcie konkretnych działań w celu zmniejszenia zatłoczenia portów lotniczych; oraz
- f) usprawnienie integracji intermodalnej i logistycznej portów lotniczych dzięki poprawie ich dostępu do sieci kolejowej;

20. stwierdza, że przejrzystość struktury kosztów w transporcie lotniczym oraz przejrzystość cen biletów lotniczych mają bardzo istotne znaczenie dla interesu podróżnych i uczciwej konkurencji w sektorze transportu i dlatego wspiera Komisję w podejmowaniu dalszych inicjatyw na tym polu;

21. odnotowuje ciągle wzrost emisji pochodzących z transportu morskiego i zaleca w szczególności:

- a) ograniczenie emisji substancji takich jak CO₂, SO₂ i tlenki azotu pochodzących ze statków;
- b) wprowadzenie i promowanie wykorzystania źródeł odnawialnych, takich jak energia słoneczna i wiatrowa;

Wtorek, 11 marca 2008 r.

- c) zaopatrzenie energetyczne z ładu statków stojących na kotwiczowisku;
 - d) uważną analizę możliwości ograniczenia emisji poprzez system handlu przydziałami emisji bez szkody dla tego rodzaju transportu, który jest najbardziej przyjazny środowisku (wraz z żeglugą śródlądową), ani faworyzowania innych, bardziej szkodliwych dla środowiska rodzajom transportu; oraz
 - e) wypracowanie zintegrowanej europejskiej polityki dotyczącej rzek, w związku z czym popiera takie inicjatywy jak NAIADES (Zintegrowany europejski program działań na rzecz żeglugi śródlądowej), które w dalszym stopniu usprawniają żeglugę śródlądową oraz jej wydajność środowiskową;
22. wzywa Komisję i państwa członkowskie do inwestowania w modernizację urządzeń portowych zarówno w portach morskich UE, jak i w portach usytuowanych na drogach śródlądowych, tak aby umożliwić szybki transfer towarów i pasażerów z jednego systemu transportu na drugi, przyczyniając się tym samym do zmniejszenia zużycia energii w dziedzinie transportu;
23. uważa za kwestię o zasadniczym znaczeniu poprawę logistyki, siły ciągu w transporcie towarowym i intermodalności; popiera zatem całkowite zakończenie realizacji wewnętrznego rynku transportu i wzywa Komisję do jak najszybszego wdrożenia wyżej wymienionego planu działań na rzecz logistyki transportu towarowego w Europie, przy położeniu szczególnego nacisku na rozwój koncepcji „zielonych korytarzy”;
24. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zwiększenia nakładów na badania w dziedzinie transportu w celu umożliwienia rozwoju bardziej energooszczędnych oraz ograniczających emisję CO₂ technologii; wzywa Komisję do istotnego zwiększenia — w ramach dokonywanego w 2009 r. przeglądu budżetu wieloletniego — funduszy przeznaczonych na prace badawczo-rozwojowe w zakresie środowiska, energii i transportu;
25. wspiera Komisję w podejmowaniu inicjatyw, które ściślej łączą ze sobą zrównoważony transport i turystykę, takich jak korzystanie z bardziej ekologicznych środków transportu, np. przejazd środkami komunikacji publicznej w kombinacji z transportem rowerowym;
26. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także rządóm i parlamentom państw członkowskich.

System wczesnego ostrzegania obywateli w przypadku poważnych katastrof

P6_TA(2008)0088

Oświadczenie Parlamentu Europejskiego w sprawie systemu wczesnego ostrzegania obywateli w przypadku poważnych katastrof

(2009/C 66 E/02)

Parlament Europejski,

— uwzględniając art. 116 Regulaminu,

- A. uznając znaczenie skutecznego systemu wczesnego ostrzegania obywateli w przypadku zbliżających się lub pogłębiających się poważnych katastrof z myślą o zmniejszeniu cierpienia i ofiar w ludziach,
- B. mając świadomość, że Parlament wielokrotnie domagał się ustanowienia systemu wczesnego ostrzegania i systemów alarmowych, co przewiduje wiele istniejących i przyszłych aktów prawnych,
- C. mając na uwadze, że systemy te alarmują władze za pomocą uwarunkowanych ryzykiem (naturalnych, technologicznych, społecznych) sieci regionalnych i ostrzegają ludność poprzez sieci telekomunikacyjne (radio, telewizja, syreny, telefony komórkowe, itd.),