

Środa, 11 marca 2009 r.

44. wzywa Komisję do włączenia w ramy wspólnej polityki zagranicznej, handlowej i polityki sąsiedztwa środków, które mogą doprowadzić do przyśpieszenia oddzielenia wzrostu gospodarczego od zużycia ropy naftowej na całym świecie;

45. zaznacza, że przede wszystkim UE nie uwzględnia jeszcze i nie omawia w należyтым stopniu geopolitycznego oddziaływania zmian środowiska globalnego na międzynarodowe bezpieczeństwo energetyczne ani skutków dla przyszłego globalnego zarządzania; uważa, że przywiązanie do rozwiązań krajowych należy zastąpić nowymi bliskimi formami współpracy polityczno-gospodarczej pomiędzy UE, Stanami Zjednoczonymi, Rosją i Chinami, które w perspektywie średnioterminowej należy także zinstytucjonalizować;

*

* *

46. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.

Transport przyjazny dla środowiska oraz internalizacja kosztów zewnętrznych

P6_TA(2009)0119

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. dotyczące transportu przyjaznego dla środowiska oraz internalizacji kosztów zewnętrznych (2008/2240(INI))

(2010/C 87 E/14)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 8 lipca 2008 r. w sprawie ekologicznego transportu (COM(2008)0433),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 8 lipca 2008 r. pt. „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych” (COM(2008)0435),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 8 lipca 2008 r. pt. „Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru” (COM(2008)0432),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie utrzymania Europy w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zrównoważonej europejskiej polityki transportowej uwzględniającej europejską politykę energetyczną i europejską politykę ochrony środowiska ⁽²⁾,
- uwzględniając art. 45 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0055/2009),

⁽¹⁾ Dz.U. C 175E z 10.7.2008, s. 556.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0087.

Środa, 11 marca 2009 r.

- A. mając na uwadze, że celami Unii Europejskiej są zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20 %, zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii do 20 % i zmniejszenie zużycia energii o 20 % do 2020 r.;
- B. mając na uwadze, że w kwestii stworzenia transportu przyjaznego dla środowiska Komisja zaproponowała szereg inicjatyw związanych ze zwalczaniem zmian klimatycznych, komunikat w sprawie internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu, komunikat na temat ograniczenia hałasu kolejowego oraz jeden konkretny wniosek ustawodawczy w sprawie przeglądu opłat za użytkowanie dróg przez pojazdy ciężarowe;
- C. mając na uwadze, że w art. 11 ust. 3 i 4 dyrektywy o eurowinietach⁽¹⁾, zmienionej w 2006 r., postanowiono, że najpóźniej „dnia 10 czerwca 2008 r. Komisja przedstawi, po zbadaniu wszystkich opcji, w tym kosztów związanych z ochroną środowiska, hałasem, zatorami komunikacyjnymi i ochroną zdrowia, powszechnie stosowany, przejrzysty i zrozumiały model oceny wszelkich zewnętrznych kosztów, jako podstawy obliczania w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury. Model ten musi być połączony z analizą skutków internalizacji kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu oraz strategią stopniowego wdrażania tego modelu w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu. Do sprawozdania i do modelu dołącza się, w razie potrzeby, wnioski do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wprowadzenia dalszych zmian do niniejszej dyrektywy”;
- D. mając na uwadze, że internalizacja musi zostać włączona w zakres bardziej kompleksowej polityki na rzecz propagowania współmodalności i zrównoważonego systemu transportowego, a polityka ta musi również obejmować promowanie badań, finansowanie infrastruktury, otwarcie rynków i normalizację; mając na uwadze, że sygnały cenowe same w sobie nie wystarczą jednak, aby zmienić zachowania użytkowników, jeżeli nie będą oni mieli dostępu do niezbędnych alternatyw (mniej zanieczyszczających samochodów, alternatywnych form transportu itd.);
- E. mając na uwadze, że Komisja w sposób przekonujący wyjaśniła negatywny wpływ hałasu kolejowego na zdrowie ludzi; jednak głównym elementem swojej inicjatywy na rzecz ograniczenia hałasu kolejowego uczyniła jedynie wyposażenie wagonów towarowych w cichobieżne hamulce;

Transport ekologiczny

1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji w sprawie ekologicznego transportu jako ważny pierwszy krok w kierunku kompleksowej analizy kwestii transportu bardziej przyjaznego dla środowiska oraz jego rozmaitych środków oraz uznanie wagi i konieczności zagwarantowania, by transport stał się bardziej efektywny w kontekście przeciwdziałania zmianom klimatu;
2. podkreśla duże korzyści wynikające z mobilności dla jakości życia obywateli, rozwoju i zatrudnienia w Unii Europejskiej, spójności społeczno-ekonomicznej i terytorialnej, handlu z krajami trzecimi, jak również dla przedsiębiorstw i pracowników zatrudnionych bezpośrednio i pośrednio w sektorze transportu i logistyki;
3. przyznaje, że mimo iż ma korzystny wpływ na rozwój gospodarczy Unii Europejskiej oraz spójność społeczno-ekonomiczną i jest do nich niezbędna, mobilność ma również niekorzystny wpływ na przyrodę i człowieka; popiera w związku z tym dalsze opracowywanie europejskiej polityki w zakresie transportu przyjaznego dla środowiska, która, uwzględniając uzasadnione zainteresowanie obywateli i przedsiębiorstw mobilnością, powinna nadal dążyć do osiągnięcia ekologicznego transportu, tak aby wyeliminować lub przynajmniej zmniejszyć negatywny wpływ transportu zgodnie z celami UE dotyczącymi przeciwdziałania globalnemu ociepleniu do 2020 r.;
4. wyraża zadowolenie, że Komisja sporządziła w swoim komunikacie „wykaz” dotychczasowych środków Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonej polityki transportowej;
5. ubolewa, że Komisja nie przedłożyła zintegrowanej koncepcji transportu bardziej przyjaznego dla środowiska, tzn. obejmującej wszystkie sektory transportu; zauważa jednak, że Komisja już podjęła pierwsze inicjatywy, które powinny ostatecznie doprowadzić do realizacji kompleksowej strategii na rzecz internalizacji kosztów zewnętrznych we wszystkich rodzajach transportu, ale zamiast tego dotychczas:

⁽¹⁾ Dyrektywa 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 (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

Środa, 11 marca 2009 r.

- przyjęła określone we właściwym podręczniku stopniowe podejście do oszacowania zewnętrznych kosztów transportu oraz do ich internalizacji w różnych obszarach sektora (zob. podręcznik oceny kosztów zewnętrznych w sektorze transportu),
- przedłożyła wniosek w sprawie zmiany dyrektywy 1999/62/WE (dyrektywa o eurowinietach), który pozwolić ma państwom członkowskim na nakładanie opłat z tytułu pokrycia kosztów zewnętrznych generowanych przez pojazdy ciężarowe, zgodnie z art. 11 wspomnianej dyrektywy,
- zaproponowała ustalenie wysokości kosztów zewnętrznych spowodowanych przez hałas kolejowy poprzez zróżnicowane opłaty za korzystanie z infrastruktury w zależności od rodzaju hałasu;

6. wzywa zatem Komisję, aby w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu opracowała niezbędne środki i instrumenty na rzecz dalszego tworzenia transportu przyjaznego dla środowiska przy uwzględnieniu obowiązujących międzynarodowych konwencji i środków przyjętych już w różnych sektorach transportu, aby dla tych propozycji przeprowadziła potwierdzone naukowo analizy skutków poszczególnych środków oraz ich wpływu na konkurencję między poszczególnymi rodzajami transportu, oraz ich wpływu na koszty mobilności i konkurencyjność, a także aby wówczas przedłożyła uzasadnioną w ten sposób zintegrowaną koncepcję transportu ekologicznego wraz z konkretnymi wnioskami ustawodawczymi;

Internalizacja kosztów zewnętrznych

7. ubolewa, że Komisja w swoim komunikacie pt. „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych” nie zrealizowała zadań nałożonych na nią przez Parlament i Radę zgodnie z art. 11 zmienionej dyrektywy o eurowinietach, ponieważ, jak sama przyznaje, nie opracowała i nie przedłożyła modelu oceny wszystkich kosztów zewnętrznych, który byłby powszechnie stosowany, przejrzysty i zrozumiały, ponieważ nie sporządziła analizy skutków wszystkich rodzajów transportu, a z praktycznego punktu widzenia wykonała pierwszy krok w kierunku strategii na rzecz stopniowego wdrażania tego modelu w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu jedynie w przypadku pojazdów ciężarowych;

8. zauważa, że Komisja w swoim komunikacie często odwołuje się do podręcznika opublikowanego w styczniu 2008 r. na temat obliczania kosztów zewnętrznych, który zawiera najbardziej aktualną wiedzę naukową w dziedzinie obliczania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu;

9. zauważa, że Komisja przedstawiła w komunikacie naukowo potwierdzone uzasadnienia kwestii obciążania poszczególnymi kosztami zewnętrznymi różnych rodzajów transportu, i przyjęła tzw. „pragmatyczne podejście oparte na średnich kosztach”; ogólnie popiera przedstawione przez Komisję podstawy marginalnych kosztów społecznych zgodnie z białą księgą dotyczącą transportu z 2001 r.;

10. zauważa, że w komunikacie i wniosku dotyczącym dyrektywy zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE (dyrektywa o eurowinietach) Komisja wyraźnie uwzględnia zasadę „zanieczyszczający płaci” określoną w art. 175 ust. 5 Traktatu; zwraca się jednak do Komisji o uwzględnienie, na dalszym etapie w odniesieniu do internalizacji kosztów zewnętrznych wszystkich form internalizacji kosztów zewnętrznych, które już istnieją, jak np. podatków od oleju mineralnego oraz opłat drogowych;

11. wzywa Komisję, aby przy przedstawianiu dalszych propozycji dotyczących transportu bardziej przyjaznego dla środowiska dołączyła ocenę skutków konkurencji między różnymi rodzajami transportu i powiązanych skutków społecznych oraz wpływu na środowisko, tak jak dokonano tego przy wniosku o zmianę dyrektywy 1999/62/WE (dyrektywa o eurowinietach) oraz uwzględniła koszty mobilności i konkurencyjności;

12. wyraża ubolewanie, że Komisja nie zaproponowała środków mających na celu łagodzenie skutków zwiększenia się odległości wynikającego z rozszerzenia UE i nie sporządziła prognoz dotyczących konsekwencji jego stosowania, zwłaszcza w tych państwach członkowskich, w których istnieją bariery geograficzne oraz w tych, które nie posiadają jeszcze multimodalnych alternatyw; wzywa zatem Komisję do usunięcia tych niedociągnięć w ramach nadchodzącego przeglądu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);

Środa, 11 marca 2009 r.

13. zachęca Komisję do przedłożenia w tym celu dodatkowej propozycji dotyczącej multimodalnych korytarzy mobilności („zielonych korytarzy”) w ramach przeglądu TEN-T, równoważącej obciążenia nałożone przez niniejszy wniosek poprzez umożliwienie dostępu i mobilności bez przeszkód;

14. domaga się od Komisji niezwłocznego przedłożenia wniosków dotyczących wszystkich rodzajów transportu oraz realizacji zadań, o których mowa w art. 11 zmienionej dyrektywy o eurowiniętach z 2006 r. poprzez przedstawienie kompleksowej koncepcji obliczania kosztów zewnętrznych, obciążania nimi oraz przeprowadzania oceny ich wpływu w oparciu o zrozumiały model;

Zmniejszenie hałasu kolejowego

15. uznaje, że Komisja w komunikacie dotyczącym działań na rzecz zmniejszenia hałasu obecnego taboru kolejowego odpowiedziała na potrzebę zmniejszenia obciążenia hałasem osób mieszkających wzdłuż linii kolejowych powodowanym głównie przez wagony towarowe;

16. podkreśla, że wyposażenie wagonów przy zachowaniu rozsądnych kosztów wymaga jak najszybszego usunięcia istniejących przeszkód technicznych oraz zniesienia obciążeń administracyjnych związanych z odnośnymi świadectwami oraz dokonania tego przed przyjęciem jakichkolwiek wiążących przepisów legislacyjnych;

17. wzywa Komisję, aby przedłożyła wniosek w sprawie dyrektywy dotyczącej opłat za użytkowanie infrastruktury przez lokomotywy i wagony, zróżnicowanych w zależności od poziomu wytwarzanego przez nie hałasu, tak aby niezależnie od możliwości technicznych wybranych przez przedsiębiorstwa kolejowe możliwie jak najszybciej stworzyć zachęty również do przeprowadzenia sprawnej modernizacji pojazdów wytwarzających mało hałasu poprzez wymianę klocków hamulcowych; uważa, że w razie konieczności należy również rozważyć środki krótkoterminowe, a żadne przepisy legislacyjne nie powinny mieć negatywnego wpływu na sektor kolejowy pod względem konkurencji intermodalnej;

18. oczekuje, że Komisja znajdzie w swoim wniosku praktyczny sposób, który poprzez powiązanie przychodów z celem zagwarantuje, że modernizacji poddane zostaną nie tylko wagony przedsiębiorstw kolejowych, ale również wagony innych spółek znajdujące się w składzie pociągu;

*

* *

19. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji, jak również rządowi i parlamentom państw członkowskich.

Wkład w debatę dotyczącą strategii lizbońskiej na wiosennym szczycie Rady Europejskiej w 2009 r.

P6_TA(2009)0120

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie wkładu w debatę dotyczącą strategii lizbońskiej na wiosennym szczycie Rady Europejskiej w 2009 r.

(2010/C 87 E/15)

Parlament Europejski,

— uwzględniając komunikat Komisji z dnia 16 grudnia 2008 r. zatytułowany „Sprawozdanie z realizacji wspólnotowego programu lizbońskiego 2008-2010” (COM(2008)0881) oraz zalecenie Komisji z dnia 28 stycznia 2009 r. dotyczące zalecenia Rady w sprawie planowanej na rok 2009 aktualizacji ogólnych wytycznych dotyczących polityki gospodarczej państw członkowskich i Wspólnoty oraz w sprawie realizacji polityki zatrudnienia przez państwa członkowskie (COM(2009)0034),

— uwzględniając 27 krajowych programów reform lizbońskich przedstawionych przez państwa członkowskie,