

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

20. podkreśla, że jedynie poprzez prawdziwie zintegrowane, wieloszczeblowe sprawowanie rządów przez władze lokalne, regionalne, krajowe, transgraniczne oraz władze publiczne UE, polityka krajowa, regionalna oraz polityka Unii Europejskiej mogą być skuteczne; wzywa Komisję do dokonania oceny możliwości w zakresie krajowej i międzynarodowej współpracy terytorialnej w dziedzinie innowacji, w odniesieniu do każdego z celów polityki spójności, oraz do przeanalizowania możliwości wzmocnienia celu europejskiej współpracy terytorialnej poprzez promowanie współpracy regionów w zakresie innowacji; równocześnie ze wzmacnianiem celu europejskiej współpracy terytorialnej (cel 3) należy również wzmocnić możliwości rozwoju działań w zakresie transnarodowej współpracy terytorialnej w ramach celu 2; zauważa, że umożliwia to obecnie art. 37 ust. 6 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1083/2006; jest zdania, że bez zmiany budżetu ogólnego celów spójności, wzmocnieniu współpracy terytorialnej powinno towarzyszyć przejście do zwiększenia budżetu przeznaczanego na rozszerzoną współpracę terytorialną;

21. popiera zaproponowane poprawki do przepisów wykonawczych, mające zwiększyć elastyczność funduszy strukturalnych i poprawić ich zdolność do zaspokajania potrzeb wynikających z nadzwyczajnych warunków gospodarczych w celu niezwłocznego wdrożenia 455 programów polityki spójności, zwłaszcza jeśli chodzi o programy celu 2, przy dalszym uwzględnieniu konieczności dostosowania instytucji krajowych i regionalnych oraz organów zarządzających do nowej sytuacji, tak aby zapobiegać nieprawidłowemu zarządzaniu funduszami lub ich nieprawidłowemu wykorzystywaniu, oraz zagwarantowania, że wszelkie pozostałe fundusze zostaną skierowane na bieżące lub przyszłe projekty; zwraca się do organów zarządzających o przedstawienie rozwiązań mających na celu zwiększenie skuteczności realizacji programów operacyjnych przewidzianych w ramach celu 2;

22. nalega, aby w szczególnych okolicznościach (takich jak kryzys gospodarczy) można było domagać się w drodze wyjątku większej elastyczności w odniesieniu do normy N+2, z uwzględnieniem celów polityki spójności oraz skutków cyklicznych zmian gospodarczych w finansach publicznych i inwestycjach prywatnych;

23. zaleca, aby wszystkie środki finansowe niewydatkowane w danym regionie ze względu na normy N+2 i N+3 zostały skierowane ponownie do projektów regionalnych i inicjatyw wspólnotowych;

24. zachęca Komisję, by dokonała oceny planu działań – inicjatywy dotyczącej rozwiązań legislacyjnych na rzecz małych przedsiębiorstw (program Small Business Act) – po roku jego stosowania (od grudnia 2008 r.), a w szczególności by przeprowadziła ocenę wyników w zakresie podnoszenia konkurencyjności małych przedsiębiorstw i ich dostępu do finansowania i kapitału inwestycyjnego, a także wspierania nowych innowacyjnych przedsiębiorstw, zmniejszania barier administracyjnych itd.;

25. zwraca uwagę na pozytywny wpływ równości mężczyzn i kobiet na rozwój gospodarczy; podkreśla w związku z tym, że z niektórych badań wynika, że gdyby stopa zatrudnienia, zatrudnienie w niepełnym wymiarze godzin oraz produktywność kobiet były zbliżone do takich samych wskaźników dotyczących mężczyzn, to w okresie programowania obejmującym czas po 2013 r. PKB wzrosłby o 30 %; w związku z tym prosi o zwrócenie szczególnej uwagi na projekty finansowane z funduszy strukturalnych, promujące równość płci i integrację kobiet na rynku pracy;

26. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji i państwom członkowskim.

Zrównoważona przyszłość transportu

P7_TA(2010)0260

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu (2009/2096(INI))

(2011/C 351 E/03)

Parlament Europejski,

— uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” (COM(2009)0279),

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- uwzględniając konkluzje prezydencji Rady Europejskiej w dniach 17 i 18 grudnia 2009 r. dotyczące komunikatu Komisji zatytułowanego „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” (17456/2009),
- uwzględniając białą księgę Komisji zatytułowaną „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” (COM(2001)0370),
- 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 zieloną księgę Komisji „Instrumenty rynkowe na potrzeby polityki w zakresie ochrony środowiska i w dziedzinach pokrewnych” (COM(2007)0140),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych” (COM(2008)0435),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Ekologiczny transport” (COM(2008)0433),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Ograniczenie globalnego ocieplenia do 2° C w perspektywie roku 2020 i dalszej” (COM(2007)0002),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji zatytułowaną „TEN-T: Przegląd polityki. W kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej” (COM(2009)0044),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie” (COM(2008)0886),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie” (COM(2007)0606),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (COM(2007)0607),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności” (COM(2006)0336),
- uwzględniając drugie sprawozdanie Komisji w „sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych” (COM(2009)0676),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.” (COM(2009)0008),
- uwzględniając komunikat i plan działania Komisji dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier (COM(2009)0010),
- uwzględniając komunikat Komisji w sprawie żeglugi bliskiego zasięgu (COM(2004)0453),
- uwzględniając komunikat Komisji w sprawie europejskiej polityki portowej (COM(2007)0616),

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy »Inteligentny samochód«” (COM(2007)0541),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej o połowę do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność” (COM(2003)0311),
- uwzględniając komunikat Komisji „Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego - przegląd śródkresowy” (COM(2006)0074),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (COM(2009)0490),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 10 marca 2010 r. w sprawie UE 2020 ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 kwietnia 2005 r. w sprawie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu ⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 29 września 2005 r. w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej o połowę do 2010 r. - wspólnej odpowiedzialności ⁽³⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – oceny śródkresowej ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie utrzymania Europy w ruchu – zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu ⁽⁵⁾,
- uwzględniając rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie wprowadzania w życie pierwszego pakietu kolejowego ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie – klucza do zrównoważonej mobilności ⁽⁷⁾,
- uwzględniając rezolucję z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zrównoważonej europejskiej polityki transportowej uwzględniającej europejską politykę energetyczną i europejską politykę ochrony środowiska ⁽⁸⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 19 czerwca 2008 r. w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy – Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy »Inteligentny samochód«” ⁽⁹⁾,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2010)0053.

⁽²⁾ Dz.U. C 33 E z 9.2.2006, s.142.

⁽³⁾ Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, s. 609.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 244 E z 18.10.2007, s.220.

⁽⁵⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0345.

⁽⁶⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0344.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 187 E z 24.07.2008, s. 154.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 66 E z 20.3.2009, s. 1.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 286 E z 27.11.2009, s. 45.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 4 września 2008 r. w sprawie transportu towarowego w Europie ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 4 września 2008 r. w sprawie europejskiej polityki portowej ⁽²⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie transportu przyjaznego dla środowiska oraz internalizacji kosztów zewnętrznych ⁽³⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 22 kwietnia 2009 r. w sprawie zielonej księgi na temat przyszłej polityki TEN-T ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych ⁽⁵⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście ⁽⁶⁾,
 - uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa ⁽⁷⁾,
 - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0189/2010),
- A. mając na uwadze, że sektor transportu jest istotnym elementem rozwoju Unii Europejskiej i jej regionów oraz miast, który wpływa bezpośrednio na konkurencyjność i spójność społeczną regionów oraz miast i przez to wnosi istotny wkład w realizację europejskiego rynku wewnętrznego,
- B. mając na uwadze potrójną rolę transportu – w dziedzinie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, które to dziedziny są istotne dla integracji europejskiej,
- C. mając na uwadze, że sektor transportu odgrywa kluczową rolę w gospodarce i zatrudnieniu, ponieważ (z punktu widzenia produktu krajowego brutto) wytwarza 10 % dobrobytu UE i tworzy ponad 10 milionów miejsc pracy i że będzie w związku z tym istotnym czynnikiem przy wdrażaniu strategii UE 2020,
- D. mając na uwadze, że transport jest istotnym elementem polityki europejskiej i że w związku z tym UE potrzebuje ram finansowych proporcjonalnych do wyzwań polityki transportowej w nadchodzących latach, że transport stanowi dla gospodarki bodziec krótkoterminowy, zwiększa produktywność w perspektywie średnio- i długoterminowej i umacnia pozycję Europy jako atrakcyjnego miejsca do prowadzenia badań naukowych,
- E. mając na uwadze, że sektor transportu ma istotny wpływ na środowisko i jakość życia i zdrowie obywateli i choć pozwala na zawodową i prywatną mobilność obywateli, to w 2008 r. przypadają na niego łącznie 27 % ogółu emisji CO₂, a od tamtej pory poziom emisji nieustannie wzrastał; mając na uwadze, że w ramach sektora transportu 70,9 % ogółu emisji CO₂ w 2007 r. pochodziło z transportu drogowego, 12,5 % z lotnictwa, 15,3 % z transportu morskiego i śródlądowego, a tylko 0,6 % z transportu kolejowego,

⁽¹⁾ Dz.U. C 295 E z 4.12.2009, s. 79.

⁽²⁾ Dz.U. C 295 E z 4.12.2009, s. 74.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0119.

⁽⁴⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0258.

⁽⁵⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0308.

⁽⁶⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2009)0307.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- F. mając na uwadze, że w przypadku wszystkich rodzajów transportu podjęto w Europie wysiłki zmierzające do zwiększenia bezpieczeństwa; mając jednak na uwadze, że w 2008 r. w wypadkach drogowych zginęło około 39 000 osób, a ciężko rannych zostało 300 000 osób, co oznacza, że konieczne jest podejmowanie dalszych działań dotyczących wszystkich aspektów bezpieczeństwa, w szczególności bezpieczeństwa drogowego,
- G. mając na uwadze, że w pakiecie działań w dziedzinie klimatu UE zobowiązała się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 20 % do 2020 r. w stosunku do roku 1990 i że jest to nadal obowiązujący cel;
- H. mając na uwadze, że cele, które wyznaczono w białej księdze z 2001 r., zostały osiągnięte tylko częściowo i że w związku z tym należy sprawdzić, czy powinny zostać utrzymane czy też należy je ponownie zdefiniować i że w razie potrzeby należy zwiększyć wysiłki w celu osiągnięcia tych celów,
- I. mając na uwadze, że problemy związane z wdrażaniem, takie jak opóźnienia lub błędy, znacznie pogarszają skuteczność wspólnotowego prawodawstwa; mając na uwadze, że w związku z tym istnieje pilna potrzeba podjęcia działań w tym zakresie,
- J. mając na uwadze konieczność zachowania spójności w pracach parlamentarnych, w szczególności w dziedzinach bezpośrednio dotyczących polityki transportowej, tj. polityka ochrony środowiska i polityka społeczna, polityka urbanistyczna, planowania przestrzennego, zatrudnienia i polityka gospodarcza,
- K. mając na uwadze, że choć sektor transportu poważnie ucierpiał z powodu kryzysu finansowo-gospodarczego, należy wykorzystać tę sytuację do wsparcia lub promowania branży transportowej z myślą o przyszłości, zwłaszcza poprzez promowanie równowagi ekologicznej środków transportu i inwestycje między innymi w żeglugę śródlądową i transport kolejowy; mając na uwadze, że zapewni to bardziej wyrównane reguły gry na rynku,
- L. mając na uwadze, że w ramach nadchodzącego przeglądu agencji należy przeanalizować wartość dodaną agencji, pod kątem, czy konieczne jest utworzenie europejskiej agencji transportu,
- M. mając na uwadze, że dla sektora transportu duże znaczenie ma również wyznaczenie wymiernych celów, aby z jednej strony lepiej weryfikować skuteczność polityki transportowej, a z drugiej strony ustanowić społeczne i gospodarcze wytyczne w zakresie planowania; cele te powinny świadczyć o tym, że proponowane środki są konieczne do wdrożenia zaawansowanej polityki transportowej,
- N. mając na uwadze, że istotne rozwiązania w dziedzinie badań, infrastruktury i techniki wymagają dostosowania środków i instrumentów finansowych;
- O. mając na uwadze, że rozwój społeczeństwa i wielu gałęzi gospodarki prowadzi do zwiększonego zapotrzebowania w sektorze transportu i w związku z tym wykorzystuje się wiele form transportu, które jednak powinny być weryfikowane pod kątem efektywności w kontekście polityki gospodarczej, ochrony środowiska, polityki społecznej i zatrudnienia,
- P. mając na uwadze, że w przyszłości konieczna jest zrównoważona współpraca między wszystkimi rodzajami transportu zarówno w transporcie pasażerskim, jak i w transporcie towarowym, aby możliwe było stworzenie bezpiecznych, trwałych, z logistycznego punktu widzenia praktycznych i w związku z tym efektywnych łańcuchów transportowych, w tym rozwiązań multimodalnych oraz łączących transport na dużych odległościach i transport lokalny,

Wyzwania społeczne, gospodarcze i ekologiczne

1. jest przekonany, że w odniesieniu do polityki UE konieczne jest zasadniczo stworzenie jasnej i spójnej wizji przyszłości transportu jako sektora stanowiącego podstawę rynku wewnętrznego, gwarantującego swobodny przepływ osób i towarów oraz zapewniającego spójność terytorialną w całej Europie; uważa, że transport musi dalej generować znaczną część trwałego wzrostu i konkurencyjności europejskiej, jednak sektor transportu musi gwarantować wydajność ekonomiczną i rozwijać się w ramach konsekwentnie wysokich standardów społecznych i środowiskowych;

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

2. uważa, że zmiany demograficzne przede wszystkim w miastach stworzą wyzwanie dla transportu i mobilności w zakresie bezpieczeństwa i zdolności przewozowej i że z tego względu za istotne należy uznać podstawowe prawo do mobilności realizowane także poprzez ulepszoną dostępność, budowanie brakujących ogniw infrastruktury i jego zastosowanie; podkreśla zatem, że w tym kontekście przyszłe kierunki rozwoju na obszarach miejskich wytyczają dobrze zintegrowane multimodalne łańcuchy transportowe obejmujące ruch pieszy, transport rowerowy i transport publiczny; w tym kontekście zwraca też uwagę na fakt, że na obszarach miejskich najbardziej odpowiednią formę transportu wyznaczy istniejąca infrastruktura; uważa, że konsekwencją dobrych połączeń komunikacyjnych do obiektów użyteczności publicznej na obszarach wiejskich będzie dużo rzadsze korzystanie z prywatnego samochodu; wzywa do utworzenia funkcjonalnych obszarów miejskich na rzecz tworzenia spójnego systemu transportu miejskiego i podmiejskiego oraz na rzecz przeciwdziałania ucieczce ludności z obszarów wiejskich do miast;
3. zwraca się do Komisji, aby wprowadziła plany zrównoważonej mobilności w mieście (SUMP) dla miast, których liczba mieszkańców przekracza 100 000, i z poszanowaniem zasady pomocniczości zachęcała miasta do sporządzenia planów mobilności proponujących koncepcję transportu zintegrowanego z myślą o zmniejszeniu obciążenia środowiska i uczynienia mobilności zdrowszą i bardziej efektywną;
4. jest zdania, że wzrost zapotrzebowania również w transporcie towarowym prowadzi między innymi do wyzwań w zakresie zdolności przewozowej lub do spadku wydajności wskutek problemów związanych z infrastrukturą i że z tego powodu należy przede wszystkim położyć większy nacisk na współmodalne wykorzystywanie infrastruktury i zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom transportu, a także bezpieczeństwo przewożonych towarów i że istotna jest gruntowna poprawa infrastruktury, w szczególności usunięcie znanych od lat wąskich gardeł;
5. podkreśla, że „odwęglenie” transportu jest jednym z najważniejszych wyzwań wspólnotowej polityki transportowej w przyszłości i że do tego celu należy wykorzystywać wszystkie dostępne i trwałe środki, takie jak połączenie różnych źródeł energii, promowanie badań i rozwoju technologii oraz form transportu mniej zanieczyszczających środowisko naturalne, środki w zakresie kształtowania cen oraz internalizacja kosztów zewnętrznych wszystkich rodzajów transportu pod warunkiem, że przychody osiągnięte na poziomie UE zostaną przeznaczone na poprawę zrównoważonej mobilności i podjęte zostaną środki w celu wpłynięcia na zachowania użytkowników i osób związanych zawodowo z transportem (działania uczulające na problem, ekologiczna jazda itd.); wskazuje, że w tym celu należy stwarzać zachęty finansowe wykluczając ewentualne zakłócenia konkurencji między rodzajami transportu lub państwami członkowskimi;
6. przyjmuje do wiadomości fakt, że emisje CO₂ pochodzące z transportu morskiego są wedle Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) od trzech do pięciu razy mniejsze niż w przypadku transportu lądowego, jednak wyraża zaniepokojenie z powodu spodziewanych emisji SO_x i NO_x pochodzących z transportu morskiego, które do 2020 r. będą w przybliżeniu odpowiadać emisjom z transportu lądowego, a także z powodu bezskutecznej próby wprowadzenia przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) systemu redukcji emisji CO₂;
7. podkreśla potrzebę lepszego informowania ogółu społeczeństwa o konsekwencjach podróży rekreacyjnych i wzywa Komisję, aby w swoim podejściu wzięła pod uwagę podróże rekreacyjne;

Bezpieczeństwo

8. podkreśla, że bezpieczeństwo musi być nadal jednym z priorytetowych celów przyszłej polityki transportu i że należy zapewnić bezpieczeństwo aktywnych i biernych uczestników wszystkich rodzajów transportu; uważa, że niezwykle ważne jest zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na zdrowie, w szczególności przez wykorzystywanie nowoczesnych technologii oraz zapewnienie praw pasażerów we wszystkich rodzajach transportu, zwłaszcza osób o ograniczonych możliwościach przemieszczania się, w oparciu o jasne i przejrzyste przepisy; popiera ideę opracowania karty praw pasażera w Unii Europejskiej;
9. zwraca się do Komisji, aby przedstawiła w jak najkrótszym terminie studium, w którym zostaną zebrane najlepsze praktyki stosowane w państwach członkowskich dotyczące wpływu ograniczników prędkości we wszystkich rodzajach pojazdów i na wszystkich drogach, zarówno w miastach, jak i między miastami, w celu przedstawienia środków legislacyjnych zmniejszających emisje i zwiększających bezpieczeństwo drogowe;
10. podkreśla potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa osobistego i pewności prawnej dla pracowników sektora transportu w oparciu o stworzenie m.in. wystarczająco dużej ilości bezpiecznych parkingów oraz zharmonizowanie egzekwowania przepisów w dziedzinie transportu drogowego i sankcji za ich nieprzestrzeganie; podkreśla również, że wprowadzenie transgranicznego egzekwowania kar poprawi bezpieczeństwo drogowe dla wszystkich użytkowników;

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

11. zwraca uwagę na fakt, że wraz ze wzrostem drogowego transportu towarowego dostępność miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych nie dotrzymała kroku rozwojowi sieci TERN, co poważnie zagraża przestrzeganiu czasu jazdy i czasu odpoczynku przez zawodowych kierowców przede wszystkim w godzinach nocnych, ale także ogólnemu bezpieczeństwu transportu, o ile nie nastąpi jakościowa i ilościowa poprawa w zakresie miejsc odpoczynku w państwach członkowskich UE;

Efektywna współmodalność

12. uważa, że zasadniczo rozwój transportu osobowego i towarowego jest w dużej mierze zależny od wydajnego korzystania z różnych form transportu i że z tego względu celem europejskiej polityki transportowej powinna być efektywna współmodalność, ściśle powiązana z „odwęglaniem”, bezpieczeństwem i opłacalnością transportu; uważa, że doprowadzi to do optymalnego ponownego przyznawania środków między różnymi rodzajami transportu i zmiany w kierunku form transportu bardziej zgodnych z wymogami zrównoważonego rozwoju, a także zapewni interoperacyjność w ramach rodzajów transportu i między nimi, będzie promowało bardziej zrównoważone łańcuchy transportowe i logistyczne i wybór bardziej zrównoważonych form transportu oraz zwiększy bezproblemowe przepływy ruchu pomiędzy rodzajami transportu i węzłami transportowymi;

13. zwraca uwagę, że efektywna współmodalność powinna być rozpatrywana nie tylko według kryterium rentowności, lecz także według kryteriów ochrony środowiska, uwarunkowań społecznych i dotyczących zatrudnienia oraz kryteriów dotyczących aspektów bezpieczeństwa i spójności terytorialnej z uwzględnieniem odmiennych możliwości technicznych i sytuacji wyjściowych w odniesieniu do różnych form transportu oraz krajów, regionów i miast w Europie;

14. podkreśla, że efektywna współmodalność oznacza poprawę infrastruktury – przede wszystkim w oparciu o stworzenie zielonych korytarzy, ograniczenie liczby wąskich gardeł i rozwój transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej – i zwiększenie bezpieczeństwa drogowego dzięki wykorzystaniu nowych technologii i poprawie warunków pracy;

Utworzenie rynku wewnętrznego

15. domaga się systematycznych przeglądów prawodawstwa wspólnotowego, jego wdrażania i stosowania w celu zagwarantowania jego skuteczności; wzywa Komisję do konsekwentnego usuwania przeszkód powstających wskutek błędnego lub opóźnionego wdrażania prawa wspólnotowego w państwach członkowskich;

16. proponuje, aby w nowym kontekście traktatu z Lizbony, i w porozumieniu z Komisją, odbywało się przynajmniej jedno wspólne posiedzenie osób odpowiedzialnych za transport w parlamentach krajowych w celu połączenia sił i współpracy na rzecz lepszego i skuteczniejszego wdrażania prawodawstwa UE w dziedzinie transportu;

17. stwierdza, że transport odgrywa istotną rolę w kontekście utworzenia europejskiego rynku wewnętrznego oraz prawa swobodnego przemieszczania się osób i towarów i że przede wszystkim w transporcie szynowym we wszystkich państwach członkowskich UE należy osiągnąć regulowane otwarcie rynku; uważa, że całkowite otwarcie rynku przyniesie korzyści konsumentom oraz powinno iść w parze ze środkami zabezpieczającymi jakość usług użyteczności publicznej oraz z długoterminowym planowaniem inwestycji w zakresie infrastruktury i interoperacyjności technicznej, aby poprawić wydajność i bezpieczeństwo oraz z działaniami mającymi na celu uniknięcie zakłóceń konkurencji w ramach poszczególnych rodzajów transportu i pomiędzy nimi, między innymi w wymiarze społecznym, podatkowym i ekologicznym; internalizacja zewnętrznych kosztów środowiskowych i społecznych powinna przebiegać stopniowo, rozpoczynając od transportu drogowego i lotniczego, które bardziej zanieczyszczają;

18. wzywa Komisję i władze państw członkowskich do ułatwienia realizacji procesu liberalizacji przewozów kabotażowych w celu ograniczenia pustych przebiegów i do zapewnienia bardziej zrównoważonej sieci drogowej i kolejowej w postaci zwiększonej liczby punktów przeładunku w transporcie towarowym;

19. uważa, że w celu osiągnięcia wydajnego i prawdziwie konkurencyjnego transportu wodnego, który stanowiłby uzupełnienie innych form transportu, konieczne okazuje się ponowne przystąpienie do ustanowionego procesu liberalizacji;

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

20. w odniesieniu do potrzeb gospodarczych podkreśla znaczenie prawdziwie europejskiego zarządzania infrastrukturą transportową (korytarzami kolejowego transportu towarowego oraz szybkich kolei, Single European Sky, portami i ich połączeniami z siecią transportową, przestrzenią morską bez granic, żeglugą śródlądową) w celu zatarcia granic we wszystkich rodzajach transportu i zwiększenia konkurencyjności i atrakcyjności UE;

21. wzywa do stworzenia wspólnego europejskiego systemu rezerwacji w celu zwiększenia skuteczności różnych środków transportu oraz ułatwienia i zwiększenia ich interoperacyjności;

22. zwraca uwagę, że transport ma wpływ na politykę społeczną, politykę ochrony zdrowia i bezpieczeństwa i że w ramach tworzenia jednolitej przestrzeni transportowej należy zharmonizować na wysokim szczeblu i stale poprawiać warunki w zakresie zatrudnienia i pracy oraz edukacji i szkoleń w oparciu o skuteczny dialog społeczny na poziomie europejskim; podkreśla, że między innymi stworzenie europejskich centrów edukacyjnych i europejskich centrów doskonałości w poszczególnych państwach członkowskich może przyczynić się do wspierania wymiernej jakości kształcenia i podwyższania statusu osób zatrudnionych w transporcie, a także do wzajemnego uznawania dyplomów;

23. uważa, że aby osiągnąć większą efektywność w polityce transportowej należy ocenić programy (takie jak program Galileo i inteligentne systemy transportowe (ITS)) i zależnie od wyników odpowiednio przeformułować strategię i programowanie; w tym kontekście konieczny jest m.in. nowy program dotyczący bezpieczeństwa w transporcie drogowym, nadanie nowej dynamiki sieciom transportowym TEN-T, śródkresowy bilans programu NAIADES, natychmiastowe i pełne wdrożenie programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, programu SESAR, i 8. ramowego programu badań oraz kontynuacja uproszczonej wersji programu Marco Polo;

Agencje europejskie

24. jest zdania, że techniczna interoperacyjność oraz jej finansowanie, podobnie jak europejska certyfikacja, standaryzacja i wzajemne uznawanie dyplomów, stanowią istotne elementy dobrze funkcjonującego rynku wewnętrznego i że realizacja tych elementów powinna w większym stopniu wchodzić w zakres obowiązków różnych agencji; podkreśla, że wszystkie agencje powinny postawić sobie za cel podobnie wysoki poziom odpowiedzialności i kompetencji i osiągnąć te cele w krótkim czasie, a także poddawać je regularnej ocenie; w szczególności zachęca do rozwoju pełnego potencjału Europejskiej Agencji Kolejowej, w tym stopniowego przejmowania przez agencję odpowiedzialności za certyfikację całego nowego taboru i infrastruktury kolejowej oraz regularne kontrole krajowych władz bezpieczeństwa lub równoważnych organów w państwach członkowskich, zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r.;

25. podkreśla, że 75 % transportu to transport drogowy i że w związku z tym należy rozważyć potrzebę utworzenia agencji do spraw transportu drogowego, aby zwiększyć bezpieczeństwo drogowe i zagwarantować podstawowe prawo obywateli do bezpiecznej mobilności przez wspieranie nowych zastosowań (takich jak program Galileo lub równie przydatne technologie dla inteligentnych systemów transportowych) i prowadzenie programów badawczych; uważa ponadto, że taka agencja powinna mieć uprawnienia regulacyjne w odniesieniu do usuwania przeszkód stojących na drodze ku zrównoważonemu rynkowi wewnętrznemu;

26. zaznacza, że transport śródlądowy wciąż boryka się ze odmiennymi ramami instytucjonalnymi, i zwraca się o ustanowienie stałej i zorganizowanej współpracy pomiędzy właściwymi instytucjami, aby w pełni wykorzystać potencjał tego rodzaju transportu;

Badania naukowe i technologie

27. wzywa do przyjęcia programu w zakresie badań i technologii w sektorze transportu; uważa, że taki program powinien zostać sporządzony we współpracy ze wszystkimi istotnymi zainteresowanymi stronami, aby zrozumieć potrzeby sektora i w związku z tym lepiej przydzielać środki UE; uważa, że należy nadać priorytet projektom mającym na celu „dekarbonizację” transportu, zwiększenie przejrzystości łańcucha dostaw oraz zwiększenie bezpieczeństwa i ochrony transportu, poprawę zarządzania ruchem i zmniejszenie obciążeń administracyjnych;

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

28. podkreśla, że badania i rozwój oraz innowacje muszą być wspierane, ponieważ poprzez ograniczenie spalin i hałasu wytwarzanego przez wszystkie rodzaje transportu prowadzą do znacznej poprawy stanu środowiska naturalnego, ponadto dostarczają rozwiązań dla problemów wynikających z istnienia wąskich gardeł w infrastrukturze, zwiększają poziom bezpieczeństwa i zapewniają większą niezależność energetyczną we wszystkich rodzajach transportu w całym sektorze; podkreśla, że inteligentne, interoperacyjne i powiązane systemy organizacji i bezpieczeństwa transportu, takie jak ERTMS, Galileo, SESAR i ITS, oraz właściwie dopasowane technologie muszą być wspierane zarówno w obszarze badań i rozwoju, jak i w zastosowaniu; wzywa państwa członkowskie do zapewnienia, aby obywatele w całej Europie mogli korzystać z korzyści związanych tymi inteligentnymi systemami transportowymi; zauważa, że w przypadku obiecujących technologii trzeba wprowadzić niezbędne warunki ramowe i otwarte standardy, nie faworyzując żadnej konkretnej technologii;

29. podkreśla, że w ramach środków ochrony klimatu i niezależności energetycznej UE należy w przypadku wszystkich rodzajów transportu ograniczać emisję CO₂ i wspierać je za pomocą badań i rozwoju w zakresie innowacyjnych, energooszczędnych i czystych technologii i energii odnawialnych, co doprowadzi m.in. do stworzenia pojazdów lepiej odpowiadających standardom zrównoważonego rozwoju w wszystkich rodzajach transportu; uważa, że wzmocniłoby to jednocześnie konkurencyjność firm europejskich;

30. podkreśla konieczność przyjęcia jednolitej definicji istotnych pojęć odnoszących się do bezpieczeństwa ruchu drogowego i badania wypadków, aby zapewnić porównywalność wyników i ewentualnie wprowadzonych środków;

31. podkreśla, że ujednoczenie dokumentacji transportowej według najnowszych standardów komunikacji i możliwość ich multimodalnego i międzynarodowego zastosowania mogą doprowadzić do istotnej poprawy bezpieczeństwa i logistyki oraz do zdecydowanego ograniczenia procedur administracyjnych;

Fundusze transportowe i Europejska Sieć Transportowa

32. podkreśla, że efektywna polityka transportowa wymaga ram finansowych proporcjonalnych do postawionych wyzwań i że w tym celu konieczne jest podwyższenie poziomu obecnego finansowania, dlatego też uważa za wskazane:

- a. stworzenie instrumentu mającego na celu koordynację korzystania z różnych źródeł finansowania transportu, funduszy dostępnych w ramach polityki spójności, partnerstw publiczno-prywatnych lub innych instrumentów finansowych, takich jak gwarancje; te skoordynowane źródła finansowania powinny być wykorzystywane na wszystkich szczeblach władzy państwowej do poprawy infrastruktury, wspierania projektów TEN-T, zapewniania technicznej i operacyjnej interoperacyjności, wspierania badań naukowych i promowania stosowania inteligentnych systemów transportowych we wszystkich rodzajach transportu; finansowanie powinno opierać się na kryteriach udzielania zamówień, które uwzględniają efektywną współmodalność, o której mowa w ust. 5, wymogi społeczne i bezpieczeństwa, a także spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną;
- b. zaciągnięcie zobowiązania budżetowego w ramach perspektyw finansowych z przeznaczeniem na politykę transportową;
- c. możliwość, aby w ramach paktu na rzecz stabilności i wzrostu oraz w celu promowania zrównoważonego rozwoju w perspektywie średnio- i długoterminowej, długoterminowy charakter inwestycji w infrastrukturę transportową, który przyczynia się do ponoszenia konkurencyjności gospodarek, był uwzględniany przy obliczaniu deficytu publicznego za każdym razem, gdy Komisja Europejska uprzednio wydała na nie zgodę;
- d. wykorzystywanie funduszu do egzekwowania m.in. współfinansowania z przychodów osiągniętych poprzez internalizację kosztów zewnętrznych;

33. domaga się, aby w oparciu o wsparcie finansowe niepodlegające ocenie wedle kryteriów konkurencji zgodnie z przepisami UE dotyczącymi pomocy państwa wspierano w ramach spójnej i zintegrowanej polityki transportowej między innymi transport szynowy i wodny, politykę portową i publiczny transport pasażerski;

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

34. uważa, że należy wykorzystać kryzys finansowo-gospodarczy do ukierunkowanego wspierania transportu i promowania – poprzez pomoc finansową – inwestycji przede wszystkim w zakresie bezpiecznego, ekologicznego i tym samym zrównoważonego transportu; uważa, że inwestycje UE w projekty transportowe powinny zostać wzięte pod uwagę w kontekście strategii Europa 2020, ponieważ systemy transportu i mobilności dają wyjątkową możliwość stworzenia stabilnych miejsc pracy;

35. uważa, że definicję europejskiej sieci bazowej wewnątrz kompleksowej sieci transeuropejskiej TEN, która pozostaje priorytetem polityki transportowej UE, należy oceniać według kryteriów zrównoważonego rozwoju na poziomie europejskim, a także na poziomie regionalnym i lokalnym i że multimodalne platformy i suche porty stanowią nadal istotny element oferty infrastrukturalnej, ponieważ umożliwiają efektywne połączenia między różnymi formami transportu;

36. jest zadania, że projekty TEN-T powinny pozostać priorytetem polityki transportowej UE i że istnieje pilna potrzeba rozwiązania problemu braków w infrastrukturze oraz usunięcia wciąż istniejących na granicach państw przeszkód historycznych i geograficznych; podkreśla, że TEN-T powinny zostać włączone do ogólnoeuropejskiej sieci połączeń wykraczającej poza granice UE i uważa, że proces ten można przyspieszyć przez zwiększenie środków;

37. domaga się, aby infrastruktura żeglugi śródlądowej, porty śródlądowe i multimodalne połączenia portów morskich z lądem i węzłami kolejowymi odgrywały większą rolę w europejskiej polityce transportowej oraz uzyskały większe wsparcie przeznaczone na pomoc w ograniczeniu wpływu na środowisko i zwiększenie bezpieczeństwa transportu w UE; uważa, że można radykalnie poprawić efektywność środowiskową statków żeglugi śródlądowej, instalując na nich nowe silniki wyposażone w najnowszą technologię kontroli emisji;

38. podkreśla konieczność spojrzenia na projekty dotyczące krótkodystansowego transportu morskiego i autostrady morskiej w kontekście szerszej pojętej rzeczywistości obejmującej kraje należące do najbliższego Europy otoczenia geograficznego; zauważa, że w tym celu niezbędna jest lepsza synergia pomiędzy polityką regionalną, polityką w zakresie rozwoju oraz polityką w dziedzinie transportu;

39. uznaje fakt, że regionalne lotniska odgrywają istotną rolę w rozwoju regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych przez zwiększenie ich łączności z węzłami komunikacyjnymi; uważa wprowadzanie w miarę możliwości rozwiązań intermodalnych za bardzo istotne; stoi na stanowisku, że (szybkie) połączenia kolejowe pomiędzy lotniskami są idealną możliwością zrównoważonego połączenia różnych sposobów transportu;

Transport w kontekście ogólnoswiatowym

40. podkreśla, że stworzenie europejskiej przestrzeni transportowej jest ważnym priorytetem i szczególnie w transporcie lotniczym i wodnym w dużej mierze zależy ono od międzynarodowej akceptacji w ramach negocjowanych umów, w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, przy czym UE powinna zwiększać swój wpływ na decyzje podejmowane w stosownych gremiach międzynarodowych;

Wymierne cele na 2020 r.

41. domaga się dążenia do jasnych i wymiernych celów, które należy osiągnąć do 2020 r. w odniesieniu do 2010 r., i w związku z tym proponuje:

- ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wśród aktywnych i biernych uczestników ruchu drogowego o 40 %; cel ten należy określić zarówno w zbliżającej się białej księdze dotyczącej transportu, jak i nowym programie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- zwiększyć liczbę miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych w sieci TERN w każdym państwie członkowskim o 40 proc., aby zapewnić bezpieczeństwo transportu i przestrzeganie czasu odpoczynku przez kierowców zawodowych;

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- podwoić liczbę pasażerów autobusów, tramwajów i kolei (i ewentualnie pasażerów statków) i zwiększyć środki na finansowanie koncepcji transportu przyjaznych dla pieszych i rowerzystów o 20 %, zapewniając przestrzeganie praw zawartych w prawodawstwie wspólnotowym, w szczególności praw pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej,
 - ograniczyć emisję CO₂ w transporcie drogowym wykorzystywanym do przewozu osób i towarów poprzez odpowiednie innowacje, wspieranie alternatywnych źródeł energii i optymalizację logistyczną transportu pasażerskiego i towarowego o 20 %;
 - zmniejszyć zużycie energii pojazdów szynowych o 20 % w stosunku do wartości i wydajności z 2010 r. i zmniejszyć zużycie oleju napędowego w sektorze kolejowym o 40 %, który ma zostać osiągnięty poprzez ukierunkowane inwestycje w elektryfikację infrastruktury kolejowej;
 - wyposażyć cały nowy tabor zamawiany od 2011 r. oraz wszystkie nowe połączenia i naprawiany tabor w transporcie szynowym od 2011 w interoperacyjne systemy automatycznej kontroli prędkości pociągów kompatybilne z ERMTS; zwiększyć środki UE mające na celu wykonanie i rozszerzenie planu wdrożenia ERTMS;
 - zmniejszyć emisje CO₂ pochodzące z transportu lotniczego w całej przestrzeni powietrznej UE o 30 % do 2020 r.; następnie wszelkie zwiększanie transportu lotniczego musi być neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla;
 - wesprzeć finansowo optymalizację, rozwój i, w razie potrzeby, stworzenie multimodalnych węzłów połączeniowych (platform) dla żeglugi śródlądowej, portów śródlądowych i transportu kolejowego do 2020 r. i zwiększyć ich liczbę o 20 %;
 - przeznaczyć przynajmniej 10 % środków TEN-T na projekty w zakresie żeglugi śródlądowej;
42. wzywa Komisję do monitorowania postępów w kierunku osiągnięcia tych celów i przedstawiania Parlamentowi co roku sprawozdania w tej sprawie;

*

* *

43. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

Roczne sprawozdanie dotyczące działalności Komisji Petycji w roku 2009

P7_TA(2010)0261

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie obrad Komisji Petycji w roku 2009 (2009/2139 (INI))

(2011/C 351 E/04)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wcześniejsze rezolucje w sprawie obrad Komisji Petycji,
- uwzględniając art. 24 i 227 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając art. 10 oraz 11 Traktatu o Unii Europejskiej,