

Wtorek, 7 czerwca 2011 r.

## I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

## REZOLUCJE

## PARLAMENT EUROPEJSKI

**Zastosowanie Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej w transporcie**

P7\_TA(2011)0250

**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie zastosowań w transporcie globalnych systemów nawigacji satelitarnej – krótko- i średnioterminowa polityka UE (2010/2208(INI))**

(2012/C 380 E/01)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 14 czerwca 2010 r. skierowany do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów zatytułowany „Plan działania w sprawie zastosowań globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS)” (COM(2010)0308),
- uwzględniając konkluzje Rady z dnia 1 października 2010 r. w sprawie tego planu działania (14146/2010),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 6 października 2010 r. do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów zatytułowanego „Projekt przewodni strategii Europa 2020: Unia innowacji” (COM(2010)0546),
- uwzględniając sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2011 r. dotyczące przeglądu śródkresowego europejskich programów nawigacji satelitarnej (COM(2011)0005), w którym stwierdza się, że w celu ukończenia infrastruktury nawigacji satelitarnej konieczne są dodatkowe środki budżetowe,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie dalszej realizacji europejskich programów nawigacji satelitarnej (EGNOS i Galileo) <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1321/2004 z dnia 12 lipca 2004 r. w sprawie ustanowienia struktur zarządzania europejskimi programami radionawigacyjnymi <sup>(2)</sup>,
- uwzględniając zieloną księgę Komisji z dnia 8 grudnia 2006 r. w sprawie zastosowań nawigacji satelitarnej (COM(2006)0769),

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 196 z 24.7.2008, s. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 246 z 20.7.2004, s. 1.

Wtorek, 7 czerwca 2011 r.

- uwzględniając rozporządzenie (UE) nr 912/2010 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 września 2010 r. ustanawiające Agencję Europejskiego GNSS, uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1321/2004 w sprawie ustanowienia struktur zarządzania europejskimi programami radionawigacyjnymi i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 683/2008 <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając rezolucję z dnia 29 stycznia 2004 r. dotyczącą komunikatu Komisji skierowanego do Parlamentu Europejskiego i Rady na temat stanu zaawansowania programu Galileo <sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (A7-0084/2011),
- A. mając na uwadze, że zastosowania globalnych systemów nawigacji satelitarnej stanowią obecnie główny i niezbędny element w każdym sektorze transportu oraz mając na uwadze, że ich wydajne i skuteczne wykorzystanie czyni transport bardziej bezpiecznym, przyjaznym środowisku i oszczędnym,
- B. mając na uwadze, że zastosowania w transporcie stanowią 20 % wszystkich ich zastosowań pod względem wielkości i 44 % pod względem wartości, zaś zastosowania dotyczące bezpieczeństwa – głównie w transporcie – stanowią dalsze 5 %,
- C. mając na uwadze, że Unia Europejska nie może bezterminowo polegać na systemach opracowanych pierwotnie w innych celach przez inne kraje w zakresie podstawowej infrastruktury wymaganej do obsługi GNSS,
- D. mając na uwadze, że EGNOS jest autonomicznym systemem uzupełniającym GPS, uzależnionym od dostępności sygnału GPS do obliczeń i korekty; mając na uwadze, że w pełni niezależnym GNSS będzie dopiero Galileo,
- E. mając na uwadze, że europejski system EGNOS został zaprojektowany z myślą o zaspokojeniu szerszego i zróżnicowanego, obecnego i przyszłego zapotrzebowania europejskiego i światowego sektora przemysłu na przykład w dziedzinach związanych z bezpieczeństwem i identyfikowalnością transportu, zgodnego z celami nowej, bardziej proaktywnej europejskiej polityki przemysłowej oraz mając na uwadze, że jest on również kompatybilny z GPS i z dużo dokładniejszym systemem Galileo oraz stanowi ich uzupełnienie,
- F. mając na uwadze, że komercyjne zastosowania GNSS i Galileo w transporcie stanowią rosnący segment rynku, który należy w jak najwyższym stopniu zabezpieczyć z korzyścią dla europejskiego przemysłu oraz dla tworzenia wymagających kwalifikacji miejsc pracy,
- G. mając na uwadze, że GNSS będzie odgrywał zasadniczą rolę we wspomaganiu i promowaniu wykorzystywania inteligentnych systemów transportowych (ITS),
- H. mając na uwadze, że rozwój zastosowań i usług GNSS ma podstawowe znaczenie dla zagwarantowania, że inwestycja infrastrukturalna, jaką jest Galileo, będzie w pełni wykorzystywana oraz że system Galileo będzie rozwijany do jego pełnej zdolności,
- I. mając na uwadze, że cele tego sektora mają wpływ na wszystkie strategie polityczne UE oraz że jego rozwój i zastosowanie mają bezpośredni wpływ na realizację strategii UE 2020 oraz na rozwój potencjału europejskiego rynku zastosowań i usług GNSS, co doprowadzi do tworzenia miejsc pracy i zwiększenia europejskiej konkurencyjności,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 11.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 96 E z 21.4.2004, s. 128.

Wtorek, 7 czerwca 2011 r.

- J. mając na uwadze dużą europejską wartość dodaną, jaką mają projekty GNSS i Galileo dla europejskiej polityki przemysłowej, oraz konieczność zagwarantowania im sukcesu,
1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji dotyczący planu działania w sprawie zastosowań globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) oraz szereg konkretnych sektorowych, regulacyjnych i horyzontalnych działań w nim zaproponowanych;
  2. zgadza się z Komisją, że ukierunkowany plan działania jest na tym etapie najlepszym wyjściem dla dalszego pobudzenia rozwoju i zastosowań EGNOS i Galileo, zwłaszcza w dziedzinie transportu; podkreśla, że systemy nawigacji satelitarnej powinny gwarantować interoperacyjność między poszczególnymi – w tym konwencjonalnymi – systemami, i powinny ponadto umożliwiać intermodalne wykorzystanie w usługach transportowych pasażerskich i towarowych;
  3. zauważa, że z 15 uporządkowanych według sektorów propozycji w planie działania dziewięć odnosi się bezpośrednio do transportu, a większość pozostałych jest wymagana jako podstawa odpowiednich zastosowań w transporcie;
  4. wzywa Komisję do szybkiej certyfikacji EGNOS dla lotnictwa cywilnego przez właściwy organ;
  5. zgadza się, że podjęcie działań na rzecz propagowania wykorzystania EGNOS i Galileo w lotnictwie cywilnym jest strategicznym wymogiem niezbędnym dla utworzenia SESAR (jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym), zwłaszcza jeśli chodzi o jego zastosowanie w procedurach lądowania i na małych lotniskach;
  6. ubolewa, że cała Unia Europejska nie jest obecnie objęta EGNOS, i apeluje o priorytetowe potraktowanie rozszerzenia systemu EGNOS na Europę południową, wschodnią i południowo-wschodnią, aby zapewnić stosowanie systemu w całej Europie we wszystkich branżach transportu oraz podkreśla znaczenie dopilnowania, aby jego zasięgiem objęto zarówno kraje MEDA, jak i Bliskiego Wschodu oraz Afryki;
  7. podkreśla znaczenie GNSS dla rozwijania ITS; podkreśla, że ITS mogą zaoferować bardziej skuteczne, czystsze i bezpieczniejsze rozwiązania transportowe, a właściwa realizacja pewnej liczby usług ITS wymaga pełnej operacyjności systemów GNSS;
  8. zgadza się z poglądem, że EGNOS i Galileo mogą znacząco wpłynąć na zarządzanie ruchem drogowym oraz że w tym sektorze potrzebna jest kampania uświadamiająca w celu zwiększenia wykorzystywania oferowanych przez nie możliwości w zakresie pobierania opłat, eCall, rezerwowania online bezpiecznych parkingów dla ciężarówek i monitorowania w czasie rzeczywistym, aby dzięki temu zwiększyć bezpieczeństwo transportu drogowego i zmniejszyć jego szkodliwy wpływ na środowisko;
  9. apeluje w związku z tym do Komisji o przedstawienie koniecznych wniosków regulacyjnych, które dzięki zaletom GNSS zwiększą bezpieczeństwo we wszystkich formach transportu a zwłaszcza na drogach i wpłyną na lepszą wydajność transportu towarowego;
  10. zwraca się do Komisji o nasilenie współpracy przemysłowej z krajami trzecimi, aby wspierać rozwój i zgodność zastosowań i usług EGNOS i Galileo;
  11. zgadza się, że Komisja powinna starannie rozważyć konieczność zmiany obowiązującego ustawodawstwa w zakresie tachografów cyfrowych, aby zagwarantować odpowiednie korzystanie z możliwości oferowanych przez GNSS w zakresie informacji na temat określania położenia i prędkości;

Wtorek, 7 czerwca 2011 r.

12. zgadza się, że GNSS może w istotnej mierze przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa i wydajności transportu morskiego oraz że Komisja powinna podjąć kroki w celu zwiększenia zainteresowania i wiedzy o możliwych zastosowaniach GNSS w sektorze transportu morskiego i śródlądowego i zaakceptowania zastosowań opartych na EGNOS na szczeblu IMO i ICAO;
13. popiera zamiar zorganizowania przez Komisję kampanii uwrażliwiających skierowanych do poszczególnych podmiotów, dzięki którym przemysł europejski nabierze zaufania do inwestowania w handlowe możliwości unijnych projektów nawigacji satelitarnej;
14. wzywa Komisję do skutecznego wdrożenia zdecydowanych działań na rzecz kampanii informacyjnych przewidzianych w planie działania w celu uzyskania powszechnego wykorzystywania EGNOS w Europie we wszystkich obszarach stosowania, zapewniając w ten sposób bardziej kompleksowe podejście;
15. nalega, aby Komisja zaproponowała, w kontekście procedury budżetowej i przyszłych wieloletnich ram finansowych, kroki w celu zagwarantowania odpowiedniego poziomu finansowania badań i rozwoju GNSS, a także jego wdrożenia; podkreśla, że finansowanie ze środków UE dla transportu jest obecnie niewielkie oraz że dodatkowe środki na GNSS nie powinny zatem pochodzić z cięć w innych priorytetowych dziedzinach wspólnej polityki transportowej; ponawia apel do Komisji o przedstawienie dla tego konkretnego projektu i dla podobnych projektów, takich jak TEN-T, propozycji dotyczącej finansowania wieloletniego, wykraczającego poza wieloletnie ramy finansowe, w celu zagwarantowania stabilności i wiarygodności ram finansowych dla europejskich projektów o bardziej ambitnych celach niż obecne;
16. zachęca Komisję Europejską do zastanowienia się nad możliwością dodania dochodów pochodzących z działalności komercyjnej Galileo do budżetu UE;
17. zwraca się do Komisji Europejskiej o dostarczenie Parlamentowi informacji na temat sposobu zapewnienia finansowania rocznych kosztów utrzymania Galileo, kiedy już stanie się operacyjny, szacowanych na 800 mln EUR;
18. wzywa Komisję do przedstawienia kompleksowej strategii finansowania, która dodatkowo do odpowiedniego wkładu UE i państw członkowskich mogłaby zawierać m.in. skoordynowane zachęty podatkowe, uproszczone procedury ubiegania się o dofinansowanie, a także ustalenia, które kierowałyby kapitał ryzyka do MŚP i ułatwiały rozwój i marketing EGNOS i Galileo, we współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym i Europejskim Funduszem Inwestycyjnym;
19. wzywa Komisję do zagwarantowania, że prawdopodobnie niewydatkowana kwota 100 mln euro ze środków na płatności przeznaczonych na badania w 7. programie ramowym zostanie udostępniona na rozwój zastosowań GNSS;
20. wzywa Komisję do przeanalizowania, jak uproszczone procedury mogą zagwarantować bardziej wydajny i przejrzysty podział funduszy przeznaczonych na wsparcie badań naukowych w dziedzinie transportu dla wszystkich przy zastosowaniu GNSS, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i kładąc nacisk na MŚP;
21. zwraca się do Komisji o ułatwienie MŚP dostępu do finansowania europejskiego, by sprzyjać innowacjom związanym z zastosowaniami GNSS, szczególnie w ramach 7. i 8. programu ramowego;
22. wzywa Komisję do zbadania, jakie problemy dotyczące ochrony danych mogą pojawić się w związku z wykorzystywaniem zastosowań EGNOS oraz do uczynienia wszystkiego, co możliwe, żeby im zaradzić;

Wtorek, 7 czerwca 2011 r.

23. zauważa konieczność inwestowania w badania nad zastosowaniami i usługami powiązаныmi z GNSS – ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych – co ma decydujące znaczenie dla właściwego rozwoju i wykorzystania usług GNSS;
24. wzywa Komisję do wspierania inicjatyw na rzecz rozwoju ośrodków usług właściwych dla danych sektorów, w szczególności w odniesieniu do transportu morskiego;
25. ubolewa, że niedobór funduszy przeznaczonych na badania i innowacje w zakresie zastosowań opartych na EGNOS lub Galileo znacznie opóźnia postęp technologiczny i wzrost potencjału przemysłowego, a także wydajne dla środowiska wdrażanie w Unii Europejskiej i w związku z tym wzywa Komisję do wprowadzenia rozwiązań ułatwiających małym i średnim przedsiębiorstwom dostęp do finansowania;
26. zobowiązuje przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

---

## Międzynarodowe umowy w sprawie komunikacji lotniczej na mocy traktatu lizbońskiego

P7\_TA(2011)0251

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 7 czerwca 2011 r. w sprawie międzynarodowych umów o ruchu lotniczym na mocy traktatu lizbońskiego (2010/2207(INI))

(2012/C 380 E/02)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając swoją decyzję z dnia 20 października 2010 r. w sprawie przeglądu porozumienia ramowego dotyczącego stosunków między Parlamentem Europejskim a Komisją Europejską <sup>(1)</sup> („porozumienie ramowe”),
- uwzględniając rezolucję z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie umowy o ruchu lotniczym UE-USA <sup>(2)</sup>,
- uwzględniając rezolucję z dnia 5 maja 2010 r. dotyczącą rozpoczęcia negocjacji w sprawie umów dotyczących rejestru nazwisk pasażerów (PNR) ze Stanami Zjednoczonymi, Australią i Kanadą <sup>(3)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 25 kwietnia 2007 r. dotyczącą stworzenia Europejskiej Wspólnej Przestrzeni Lotniczej <sup>(4)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 14 marca 2007 r. w sprawie zawarcia umowy o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony a Stanami Zjednoczonymi Ameryki z drugiej strony <sup>(5)</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 17 stycznia 2006 r. w sprawie rozwoju wspólnotowej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa <sup>(6)</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji pt. „Rozwój programu polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa wspólnotowego” (COM(2005)0079),
- uwzględniając Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a w szczególności jego art. 218,
- uwzględniając art. 48 Regulaminu Parlamentu Europejskiego,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0079/2011),

<sup>(1)</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2010)0366.

<sup>(2)</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2010)0239.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 81 E z 15.3.2011, s. 70.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 74E z 20.03.2008, s. 506.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 301E z 13.12.2007, s. 143.

<sup>(6)</sup> Dz.U. C 287E z 24.11.2006, s. 84.