



---

**TEKSTY PRZYJĘTE**

---

**P8\_TA(2015)0310**

**Wdrożenie białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.**

**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju (2015/2005(INI))**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając białą księgę Komisji pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając wysłuchanie publiczne zatytułowane „Biała księga w dziedzinie transportu: podsumowanie i działania na rzecz mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”, które zostało zorganizowane przez Komisję Transportu i Turystyki w dniu 17 marca 2015 r.,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 22 kwietnia 2015 r. pt. „Plan działania na rzecz jednolitego europejskiego obszaru transportu – postępy i wyzwania”,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu<sup>1</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu<sup>2</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie utrzymania Europy w ruchu – zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu<sup>3</sup>,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lutego 2003 r. w sprawie białej księgi Komisji pt. „Europejska polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 168 E z 14.6.2013, s. 72.

<sup>2</sup> Dz.U. C 351 E z 2.12.2011, s. 13.

<sup>3</sup> Dz.U. C 175 E z 10.7.2008, s. 556.

<sup>4</sup> Dz.U. C 43 E z 19.2.2004, s. 250.

- uwzględniając białą księgę Komisji pt. „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” (COM(2001)0370),
  - uwzględniając zbliżającą się konferencję w sprawie zmiany klimatu (COP21), która odbędzie w grudniu 2015 r. w Paryżu,
  - uwzględniając pakiet dotyczący unii energetycznej oraz odnośny komunikat pt. „Strategia ramowa na rzecz stabilnej unii energetycznej opartej na przyszłościowej polityce w dziedzinie klimatu” (COM(2015)0080),
  - uwzględniając konkluzje Rady Europejskiej z dnia 23 i 24 października 2014 r. na temat ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030,
  - uwzględniając komunikat Komisji pt. „Strategia jednolitego rynku cyfrowego dla Europy” (COM(2015)0192),
  - uwzględniając komunikat Komisji pt. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” (COM(2013)0913),
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011–2020<sup>1</sup>,
  - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A8-0246/2015),
- A. mając na uwadze, że w białej księdze w sprawie transportu określono ambitny program działań na rzecz transformacji europejskiego systemu transportowego i stworzenia prawdziwego jednolitego europejskiego obszaru transportu;
- B. mając na uwadze, że sektor transportowy stanowi siłę napędową gospodarki UE, zatrudnia około 10 mln osób, generuje około 5% PKB, jak również że powinien pozostać liderem generującym dalszy wzrost gospodarczy i dalsze miejsca pracy oraz sprzyjającym konkurencyjności, zrównoważonemu rozwojowi i spójności terytorialnej;
- C. mając na uwadze, że transport jest sektorem, w którym Europa zajmuje pozycję światowego lidera, i to zarówno w dziedzinie produkcji, jak i samej działalności transportowej, a ponadto że istotne jest, aby transport europejski nadal się rozwijał, dokonywał inwestycji i odnawiał się w zrównoważony sposób, aby utrzymać technologiczną przewagę na szczeblu światowym, nadal eksportować swoje standardy na cały świat i zachować konkurencyjną pozycję we wszystkich rodzajach transportu w światowej gospodarce, w której coraz częściej pojawiają się nowi potężni gracze i nowe modele biznesowe;
- D. mając na uwadze, że przesłanki, na których opiera się nasze społeczeństwo, zmieniają się w związku z cyfryzacją, urbanizacją, globalizacją i zmianami demograficznymi oraz że potrzebna jest zmiana obecnych paradygmatów polityki transportowej umożliwiająca sprostanie wyzwaniom, które pojawią się w przyszłości;
- E. mając na uwadze, że transport to podstawa swobodnego przepływu osób, towarów i

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 56 E z 26.2.2013, s. 54.

usług, na którym opiera się jednolity rynek, oraz że ten swobodny przepływ jest siłą napędową integracji Unii, a zarazem czynnikiem decydującym o wydajności europejskiego przemysłu i handlu;

- F. mając na uwadze, że transport w dalszym ciągu pozostaje niemal całkowicie zależny od paliw kopalnych i jest jedynym sektorem, w którym emisje gazów cieplarnianych w ciągu ostatnich 25 lat uległy zwiększeniu, a gdyby nie ostatnie pogorszenie się koniunktury gospodarczej, ich wzrost mógłby być jeszcze większy;
- G. mając na uwadze, że istnieje pilna potrzeba zwiększenia efektywności energetycznej i zrównoważoności systemu transportu oraz potrzeba ograniczenia w racjonalny pod względem kosztów sposób zależności systemu transportu od ropy i zasobów energii ze źródeł kopalnych bez utraty jego konkurencyjności i bez ograniczania mobilności w zgodzie z celami wyznaczonymi w białej księdze;
- H. mając na uwadze, że zaawansowane zrównoważone biopaliwa – zwłaszcza te wytwarzane z odpadów i pozostałości z przemysłu przetwórczego zgodnie z hierarchią gospodarowania odpadami<sup>1</sup> – posiadają nieograniczony potencjał w kontekście ograniczenia zależności europejskiego systemu transportowego od ropy oraz zmniejszenia poziomu emisji gazów cieplarnianych pochodzących z sektora transportu;
- I. mając na uwadze, że zasadnicze znaczenie ma zapewnienie skutecznej realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w uzgodnionych ramach czasowych, skuteczne połączenie sieci transportowych wszystkich regionów UE, połączenie peryferyjnych regionów z centrum UE oraz wyeliminowanie różnic w poziomie rozwoju i utrzymania infrastruktury, zwłaszcza między wschodnimi i zachodnimi regionami Unii;
- J. mając na uwadze, że inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, tworzenie miejsc pracy i handel i w związku z tym konieczne jest zniesienie przeszkód utrudniających dokonywanie inwestycji prywatnych w infrastrukturę transportową;
- K. mając na uwadze, że infrastruktura transportowa z reguły wymaga długoterminowego finansowania oraz że poziom inwestycji uległ ostatnio obniżeniu z powodu braku zaufania między prawodawcami, projektodawcami i sektorem finansowym;
- L. mając na uwadze, że przez wiele lat publiczna infrastruktura transportowa w całej UE była poważnie niedoinwestowana oraz że ulepszone rozwiązania dla pieszych, osób starszych i pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się należą do celów Unii i wymagają dodatkowych środków finansowych;
- M. mając na uwadze, że jednym z głównych celów białej księgi powinno być skupienie polityki transportowej na człowieku i jego prawach jako pasażera;
- N. mając na uwadze, że innowacje i inteligentne systemy transportowe powinny odgrywać zasadniczą rolę w kształtowaniu nowoczesnego, wydajnego, zrównoważonego i interoperacyjnego europejskiego systemu transportowego, do którego wszyscy będą

---

<sup>1</sup> Zdefiniowane w art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylającej niektóre dyrektywy.

mieć dostęp;

- O. mając na uwadze, że sieci multimodalne oraz uwzględnianie różnych rodzajów transportu i usług transportowych mogą potencjalnie przynosić korzyści w postaci większej łączalności i wydajności transportu pasażerskiego i towarowego, a tym samym przyczyniać się do ograniczania emisji dwutlenku węgla i innych szkodliwych zanieczyszczeń;
- P. mając na uwadze, że stworzenie prawdziwego jednolitego europejskiego obszaru transportu nie będzie możliwe bez skutecznego wdrożenia prawodawstwa UE przez państwa członkowskie oraz – w miarę możliwości – uproszczenia obowiązujących ram prawnych w celu zapewnienia jasności prawa i lepszego egzekwowania przepisów prawa;
- Q. mając na uwadze, że konieczne jest wyeliminowanie wszystkich pozostałych barier, niezgodności technicznych i uciążliwych procedur administracyjnych utrudniających osiągnięcie w pełni zintegrowanego systemu transportowego, a także przeciwstawianie się nowym środkom wprowadzanym przez państwa członkowskie i stanowiącym przeszkodę dla swobodnego przepływu towarów i usług;
- R. mając na uwadze, że dalsze otwarcie rynku musi iść w parze z lepszej jakości miejscami pracy i godziwymi warunkami pracy, wysokim standardem usług i uczciwą konkurencją między wszystkimi państwami członkowskimi;
- S. mając na uwadze, że z ostatniego sprawozdania Komisji dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii Europejskiej<sup>1</sup> wynika, że liczba wypadków śmiertelnych w roku 2014 w Europie zmniejszyła się o 1%, co oznacza o wiele mniejszy spadek w stosunku do spadku o 8% odnotowanego w 2012 i 2013 r.;

### ***Wdrażanie i przegląd śródkresowy białej księgi***

1. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja zamierza przeprowadzić przegląd śródkresowy białej księgi w celu dokonania oceny poczynionych postępów oraz zaproponowania dalszych działań zmierzających do osiągnięcia jej celów; uznaje, że choć jest jeszcze zbyt wcześnie, aby w pełni ocenić wpływ szeregu środków z zakresu polityki podjętych po przyjęciu białej księgi, należy dokonać podsumowania w celu uzyskania oglądu aktualnego stanu wdrażania 40 inicjatyw i 131 zalecanych działań wymienionych w jej załączniku;
2. podtrzymuje swoje poparcie dla celów określonych w białej księdze i dla dziesięciu celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu: poziomów odniesienia dla osiągnięcia celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60%; podkreśla, że w ramach przeglądu śródkresowego należy utrzymać przynajmniej poziom ambicji celów ustalonych w 2011 r. oraz zaproponować konkretne, realistyczne i oparte na dowodach środki i inicjatywy pozwalające zwiększyć, przyspieszyć i usprawnić wysiłki na rzecz ich osiągnięcia; wzywa Komisję do oceny, na ile wykaz działań określonych w białej księdze jest wystarczający do osiągnięcia jej nadrzędnych celów, i do zaproponowania dodatkowych środków ustawodawczych;

---

<sup>1</sup> „Road safety in the European Union”, Komisja Europejska, marzec 2015 r.

3. wzywa Komisję do dokonania aktualizacji celów białej księgi dotyczących ograniczenia emisji zgodnie z rezolucją Parlamentu z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ram polityki w zakresie klimatu i energii do roku 2030<sup>1</sup> oraz z konkluzjami Rady Europejskiej z dni 23 i 24 października 2014 r. w sprawie ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030, a także do zaproponowania środków zmierzających do dalszego ograniczenia emisji z transportu, mających pomóc państwom członkowskim w osiągnięciu ogólnego „wiążącego celu UE zakładającego ograniczenie unijnych emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 40 % w porównaniu z poziomem z 1990 r.” („przy redukcji emisji do 2030 r. przez sektory objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (ETS) i nieobjęte tym systemem wynoszącej, odpowiednio, 43% i 30% w stosunku do roku 2005”);
4. podkreśla, że cel ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z transportu do 2030 r. należy wyznaczyć na takim poziomie, który umożliwi osiągnięcie długoterminowego celu ustanowionego w białej księdze, jakim jest co najmniej 60-procentowa redukcja emisji gazów cieplarnianych z transportu do 2050 r.; w tym kontekście wzywa Komisję do zaproponowania całościowej strategii na rzecz obniżenia emisyjności transportu;

#### ***Zasady ogólne: zmiana transportu i współmodalność***

5. podkreśla, że europejska polityka w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju musi być oparta na szerokim wachlarzu narzędzi politycznych w celu racjonalnego pod względem kosztów przejścia na rodzaje transportu najmniej zanieczyszczające środowisko w najbardziej energooszczędne; zwraca uwagę, że zmiana istniejącej równowagi między rodzajami transportu nie jest celem samym w sobie, lecz jest niezbędna do oddzielenia mobilności od skutków ubocznych obecnego systemu transportowego, takich jak zatory komunikacyjne, zanieczyszczenie powietrza, hałas, wypadki i zmiana klimatu; przyznaje, że polityka zmiany transportu nie dała dotychczas zadowalających rezultatów; podkreśla jednak, że wszystkie rodzaje transportu muszą zostać zoptymalizowane i stać się bardziej przyjazne dla środowiska, bezpieczne i energooszczędne w celu osiągnięcia zarówno wysokiego poziomu mobilności, jak i ochrony środowiska;
6. uważa, że rozwój transportu pasażerskiego i towarowego w znacznym stopniu zależy od efektywnego wykorzystywania różnych rodzajów transportu, a ponadto że europejska polityka transportowa powinna w związku z tym opierać się na skutecznej współmodalności, w ramach której w miarę możliwości powinno się przyznać pierwszeństwo korzystaniu z najbardziej energooszczędnych i zrównoważonych rodzajów transportu; sądzi, że doprowadzi to do optymalnego przywrócenia równowagi między różnymi rodzajami transportu, a także zapewni interoperacyjność w ramach rodzajów transportu i między nimi, będzie sprzyjało bardziej zrównoważonym łańcuchom transportowym i logistycznym oraz zwiększy bezproblemowe przepływy ruchu między rodzajami transportu i węzłami transportowymi;

#### ***Nowoczesna infrastruktura i inteligentne finansowanie***

7. zwraca się do Komisji o przedstawienie wniosków przewidujących internalizację kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu towarowego i pasażerskiego poprzez zastosowanie wspólnej, spójnej i przejrzystej unijnej metodyki przy

---

<sup>1</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2014)0094.

jednoczesnym uwzględnieniu specyfiki każdego rodzaju transportu, włącznie ze spójną analizą efektów zewnętrznych, które zostały już zinternalizowane, tak aby uniknąć podwójnego opodatkowania; wzywa do podjęcia konkretnych działań w celu zapewnienia szerszego stosowania zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, włącznie z wytycznymi i najlepszymi praktykami, oraz do zapewnienia równych warunków działania dla wszystkich rodzajów transportu poprzez zniesienie wydatków podatkowych mających szkodliwy wpływ na środowisko naturalne przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności wszystkich regionów UE;

8. wzywa Komisję do zaproponowania ogólnych ram dla krajowych systemów poboru opłat drogowych za samochody osobowe i lekkie pojazdy dostawcze, które nie powinny dyskryminować mieszkańców państw trzecich i dać pierwszeństwo pobieraniu opłat na podstawie przebytej odległości; zachęca państwa członkowskie do przeznaczania dochodów z opłat za korzystanie z infrastruktury na rozbudowę i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej oraz na łagodzenie problemów środowiskowych związanych z transportem;
9. zaznacza, że urzeczywistnienie transeuropejskiej sieci transportowej pozostaje jednym z koniecznych warunków funkcjonowania bardziej zrównoważonego, wydajnego i sprawnego multimodalnego systemu transportowego oraz bardziej równomiernego rozłożenia towarów i pasażerów między poszczególne rodzaje transportu; podkreśla, że przy wyborze projektów kwalifikujących się do finansowania UE należy koncentrować się na dziewięciu głównych korytarzach sieciowych, na uzupełnieniu brakujących połączeń, w szczególności odcinków transgranicznych, na wyeliminowaniu tzw. wąskich gardeł, na modernizacji istniejącej infrastruktury, na innowacyjnych rozwiązaniach transportowych i interoperacyjności, jak również na budowie terminali multimodalnych i węzłów miejskich; należy przy tym także kłaść większy nacisk na europejską wartość dodaną, na rozwój infrastruktury służącej łączalności regionów peryferyjnych, wyspiarskich, górskich i najbardziej oddalonych oraz na wspieranie projektów łączących transeuropejską sieć transportową z sieciami infrastruktury państw ościennych i państw kandydujących do członkostwa w Unii;
10. uważa, że finansowanie UE musi odzwierciedlać rzeczywiste potrzeby inwestycyjne służące ukończeniu sieci bazowej TEN-T do 2030 r. oraz że instrument „Łącząc Europę” oraz inne środki finansowania powinny pobudzać inwestycje w infrastrukturę transportową zgodnie z kryteriami określonymi w wytycznych dotyczących TEN-T i instrumentu „Łącząc Europę”, przy dawaniu pierwszeństwa zrównoważonym rodzajom transportu, takim jak koleje, żegluga śródlądowa i żegluga morska bliskiego zasięgu; zaznacza, że współfinansowane projekty powinny odzwierciedlać potrzebę stworzenia infrastruktury przynoszącej Unii korzyści pod względem konkurencyjności oraz spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, mającej jak najmniejszy wpływ na środowisko, odpornej na ewentualne skutki zmiany klimatu oraz gwarantującej bezpieczeństwo i nieszkodzącej zdrowiu użytkowników;
11. wzywa do drastycznego zwiększenia finansowania instrumentu „Łącząc Europę” oraz rozszerzenia kompetencji europejskich w zakresie przygotowywania, realizacji i finansowania międzynarodowych planów transportowych i finansowania infrastruktury;
12. podkreśla, że jakość infrastruktury drogowej, która ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo drogowe, znacząco różni się w obrębie UE oraz że ponad 90% śmiertelnych wypadków drogowych w państwach członkowskich ma miejsce na

drogach miejskich i wiejskich; podkreśla, że wydajne finansowanie tego rodzaju infrastruktury musi być w dalszym ciągu wspierane za pośrednictwem różnych polityk i instrumentów UE, zwłaszcza w państwach objętych polityką spójności; podkreśla także potrzebę należytego utrzymania istniejącej infrastruktury, w tym sieci dróg drugorzędnych;

13. podkreśla, że w ramach proponowanego przez Komisję Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS), który stanowi element planu inwestycyjnego Jeana-Claude'a Junckera dla Europy, należy traktować priorytetowo zrównoważony transport oraz kluczowe projekty w zakresie infrastruktury posiadające dużą wartość społeczną, gospodarczą i środowiskową, a także skupiać się na projektach sprzyjających tworzeniu wysokiej jakości miejsc pracy, długofalowemu wzrostowi, konkurencyjności, innowacjom i spójności terytorialnej, w tym na zrównoważonych projektach miejskich i na projektach dotyczących kolei, zgodnie z celami i ramami prawnymi unijnej polityki transportowej (wytyczne dotyczące TEN-T, instrument „Łącząc Europę”); w tym kontekście na większą uwagę i stosowanie na szerszą skalę zasługują nowe sposoby finansowania takie jak partnerstwa publiczno-prywatne i koncesje; podkreśla, że proces wyboru projektów, które mają być finansowane ze środków EFIS, powinien być przejrzysty oraz że powinny w nim uczestniczyć odnośne zainteresowane strony z sektora publicznego i prywatnego;
14. uważa, że EFIS powinien być finansowany przede wszystkim z nieprzydzielonych środków z budżetu UE, a tylko w ostateczności z niewykorzystanych środków na zobowiązania z programów objętych działem 1A wieloletnich ram finansowych (WRF) na lata 2014–2020; podkreśla, że należy dokonać przeglądu finansowania funduszu gwarancyjnego w ramach przeglądu śródkresowego WRF w 2016 r. oraz na podstawie analizy wskaźników wyników i wykonania poszczególnych programów wskazać inne możliwości finansowania, tak aby ograniczyć do minimum przesunięcia środków z działu 1A na lata 2016–2020; podkreśla, że Parlament Europejski i Rada powinny rozważyć sposoby zrównoważenia w jak największym stopniu przesunięć środków z programów UE uzgodnionych w ramach rocznej procedury budżetowej jako źródło finansowania EFIS w latach poprzedzających przegląd śródkresowy WRF;
15. ponownie wyraża poparcie dla innowacyjnych instrumentów finansowych, które umożliwiają optymalizację wydatków publicznych poprzez ułatwienie mobilizacji środków prywatnych, lecz przypomina, że wiele projektów z dziedziny transportu nie przynosi zysków wystarczających do korzystania wyłącznie z tego typu instrumentów i dlatego wymaga wsparcia w postaci dotacji;
16. podkreśla, że szybkie wprowadzenie, a następnie stosowanie inteligentnych systemów transportowych jest niezbędne, by umożliwić bardziej efektywne, zrównoważone i bezpieczne korzystanie z pojazdów i istniejącej infrastruktury oraz by zapewnić dodatkową przepustowość bez konieczności poświęcania czasu, środków i gruntów koniecznych do budowy nowej infrastruktury; podkreśla znaczenie bardziej wydajnego użytkowania częstotliwości i wykorzystywania interoperacyjności inteligentnych systemów transportowych w celu umożliwienia bezproblemowych przepływów ruchu między rodzajami transportu i węzłami transportowymi; apeluje o terminową realizację faz wdrażania i eksploatacji unijnych programów nawigacji satelitarnej oraz o skuteczne opracowanie aplikacji do zastosowania w transporcie w ramach systemów Galileo i EGNOS;

## ***Zrównoważony transport i mobilność w miastach***

17. podkreśla, że zwiększanie efektywności energetycznej powinno być jednym z najważniejszych priorytetów europejskiej polityki transportowej; stwierdza, że istnieje paląca potrzeba zwiększenia zasobooszczędności całego systemu transportowego w trosce o bardziej wydajne wykorzystanie istniejącej przepustowości, zwiększenie stopnia wykorzystania pojazdów i zadbanie o to, aby finansowanie ze środków publicznych było przeznaczane na szczeblu krajowym i unijnym na środki wywierające największy wpływ;
18. podkreśla wagę promowania elektromobilności i elektrycznych systemów transportu publicznego sprzężonego z wprowadzaniem odnawialnych źródeł energii w sektorze energii elektrycznej, przy priorytetowym traktowaniu dalszej elektryfikacji sieci kolejowej oraz sprzyjaniu tramwajom, autobusom elektrycznym (trolejbusom), samochodom elektrycznym, elektrycznym pojazdom dwu-, trzy- i czterośladowym, rowerom elektrycznym i małym łodziom elektrycznym; zwraca uwagę na potencjał nowoczesnych kolejek linowych jako niedrogich i łatwych w budowie rodzajów transportu, które mogą zwiększyć przepustowość systemów transportu publicznego w miastach;
19. podkreśla wagę sprzyjania wprowadzaniu paliw alternatywnych i alternatywnych systemów napędu, szczególnie takich, w przypadku których Europa ma znaczną przewagę technologiczną, w celu ograniczenia zależności transportu od paliw kopalnych, poprawy jakości powietrza i redukcji emisji gazów cieplarnianych; ubolewa nad tym, że technologie te nie są jeszcze w wystarczającym stopniu stosowane, zwłaszcza w sektorze transportu publicznego;
20. zauważa, że korzystanie z transportu publicznego na obszarach miejskich nie jest jasno określone jako jeden z dziesięciu celów białej księgi; jest zdania, że należy ustanowić nowy cel polegający na podwojeniu wskaźnika korzystania z transportu publicznego na obszarach miejskich do 2030 r.; podkreśla w związku z tym, że należy podjąć środki w celu zapewnienia udogodnień i infrastruktury ułatwiających użytkownikom transportu publicznego, w tym osobom starszym i niepełnosprawnym oraz rowerzystom, którzy przez część drogi korzystają z transportu publicznego, bezpieczną podróż „od drzwi do drzwi”; podkreśla, że osiągnięcie tego celu wymaga odpowiednich nakładów inwestycyjnych, zwłaszcza w celu zapewnienia spójnego utrzymania i rozbudowy infrastruktury transportu publicznego; wzywa zatem państwa członkowskie do zapewnienia odpowiedniego, długoterminowego i pewnego finansowania dla projektów dotyczących infrastruktury miejskiego transportu publicznego;
21. wzywa Komisję do wspierania władz lokalnych, regionalnych i krajowych oraz zainteresowanych stron w szukaniu istniejących i nowych możliwości finansowania UE dla transportu publicznego oraz w rozwijaniu innowacyjnych programów partnerstwa publiczno-prywatnego; zwraca uwagę na wnioski, jakie należy wyciągnąć ze sprawozdania specjalnego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (nr 1/2014) zatytułowanego „Efektywność projektów w zakresie miejskiej komunikacji zbiorowej, które uzyskały wsparcie UE”, w którym oceniono realizację i efektywność projektów w zakresie miejskiej komunikacji zbiorowej dofinansowanych ze środków funduszy strukturalnych UE oraz to, w jakim stopniu spełniły one potrzeby użytkowników i zrealizowały założenia dotyczące wykorzystania;



22. podkreśla znaczenie planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju jako narzędzia wspierania miast w skuteczniejszym wykorzystaniu infrastruktury i usług transportowych oraz w zwiększeniu zintegrowania w zrównoważony sposób z tkanką miejską różnych rodzajów transportu, tym samym przyczyniającego się do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, hałasu, emisji dwutlenku węgla, zatorów komunikacyjnych i zmniejszenia liczby wypadków; wzywa Komisję, by nadal wspierała opracowywanie i propagowanie planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju; podkreśla, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne powinny być częściej wykorzystywane na potrzeby miast, które opracowały zintegrowane plany transportu lokalnego, takie jak plan dotyczący mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, oraz ustaliły odpowiednie działania zgodnie z kryteriami określonymi w stosownym prawodawstwie;
23. wzywa Komisję do współpracy z przewoźnikami publicznymi i władzami mającej na celu dostarczanie użytkownikom informacji o podróży za pośrednictwem różnych środków przekazu, w tym informacji dotyczących specjalnych potrzeb osób niepełnosprawnych, oraz do odgrywania większej roli w identyfikowaniu ogólnounijnych najlepszych praktyk i warunków sprzyjających usprawnieniu systemów miejskiego transportu publicznego; apeluje również do Komisji i państw członkowskich o utrzymanie obowiązku łączenia centrów miast z ich peryferiami w ramach systemów transportu miejskiego;
24. podkreśla, że obszary miejskie potrzebują pewnego stopnia elastyczności umożliwiającej im wywiązywanie się z ciężących na nich na podstawie unijnego prawa obowiązków przy pełnym poszanowaniu zasady pomocniczości oraz gwarantującej, że rozwiązania w zakresie mobilności będą dostosowane do ich szczególnych uwarunkowań;
25. podkreśla, że zachowania użytkowników transportu stanowią klucz do stworzenia bardziej zrównoważonego systemu transportu; domaga się podjęcia inicjatyw motywujących użytkowników, w szczególności młodych ludzi, do korzystania z bezpieczniejszych i bardziej zrównoważonych rodzajów transportu (chodzenie pieszo, jazda rowerem, w tym korzystanie z rowerów publicznych i wypożyczanie rowerów, transport publiczny, wspólne korzystanie z samochodów, wspólne przejazdy samochodem) i im to umożliwiających, co powinno się odbywać w ramach bezpiecznej infrastruktury, oraz domaga się udostępniania w czasie rzeczywistym informacji służących planowaniu podróży w celu ułatwienia intermodalnego korzystania z różnych rodzajów transportu w ramach inteligentnych systemów transportowych; wzywa Komisję do wskazania przykładów najlepszych praktyk w zakresie łączenia różnych rodzajów transportu, które mogłyby zostać zastosowane w innych aglomeracjach miejskich;
26. podkreśla zapotrzebowanie na lepsze krajowe i unijne dane w zakresie transportu dotyczące zachowań użytkowników transportu, a zwłaszcza informacje na temat chodzenia pieszo, jazdy rowerem oraz wzorców podróżowania w rozbiciu na płeć, z których lokalne władze powinny korzystać przy opracowywaniu strategii w zakresie mobilności w mieście;
27. podkreśla znaczenie podjęcia działań na rzecz wspierania regionalnych planów zagospodarowania i rozwoju sieci rowerowych w wielkich regionach europejskich w

celu zachęcenia obywateli do brania na siebie odpowiedzialności w kwestiach ochrony środowiska, upowszechnienia jazdy rowerem, ograniczenia hałasu, zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia w miastach;

28. podkreśla znaczenie analizy pozytywnych dla społeczeństwa skutków nowych form mobilności wspieranych przez wzorzec konsumpcji współdzielonej, w szczególności wspólnego dojazdu (ride-sharing); uważa za istotną wymianę najlepszych praktyk między państwami członkowskimi, aby istniejące przepisy zostały dostosowane w taki sposób, by uwzględnić te innowacyjne platformy mobilności „od drzwi do drzwi”;
29. wzywa Komisję do monitorowania w poszczególnych państwach członkowskich sytuacji w zakresie funkcjonowania sieciowych przedsiębiorstw transportowych, które kojarzą kierowców z pasażerami (najbardziej znanym przykładem takiego przedsiębiorstwa jest Uber), a także do przeprowadzenia oceny skutków prawnych, społecznych, gospodarczych i środowiskowych wynikających z funkcjonowania takich przedsiębiorstw, której w stosownych przypadkach będą towarzyszyć odpowiednie środki lub zalecenia dotyczące rozwijania nowych innowacyjnych usług w Europie przy uwzględnieniu istniejących usług taksówkowych;
30. wzywa Komisję do wyegzekwowania od państw członkowskich ustanowienia warunków uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami wspólnego transportu a tradycyjnymi przedsiębiorstwami taksówkowymi i przedsiębiorstwami zajmującymi się przewozami międzymiastowymi pod względem przepisów podatkowych, bezpieczeństwa, obowiązków w zakresie usług publicznych i warunków zatrudnienia;
31. podkreśla, że wyposażone w silnik pojazdy dwukołowe (motocykle, skutery i motorowery) oraz w coraz większej liczbie wyposażone w silnik elektryczny pojazdy dwu- i trzykołowe odgrywają istotną rolę w mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, szczególnie na obszarach miejskich, gdzie przyczyniają się do ograniczania zatorów komunikacyjnych i problemów z parkowaniem, a także stanowią rozwiązanie dla małej logistyki; nalega zatem, by konkretne cechy konstrukcyjne tych pojazdów i płynące z nich korzyści zostały w odpowiedni sposób uwzględnione i odzwierciedlone w unijnych przepisach i wytycznych w dziedzinie transportu;
32. apeluje o większą optymalizację łańcucha dostaw w obszarach miejskich; miejskie pojazdy służące do transportu towarów w niewspółmierny sposób przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza i zagrożenia hałasem oraz mają udział w powstawaniu zatorów komunikacyjnych; miejska logistyka powinna sprzyjać optymalizacji transportu i opłacalnemu wprowadzaniu nowych rodzajów operacji, technologii i modeli biznesowych; lepszy wybór rodzajów transportu i pojazdów może doprowadzić do tego, że dane rozwiązanie transportowe będzie optymalnie dostosowane do szczególnych wymogów konkretnego przewozu czy miasta;
33. podkreśla znaczenie centrów logistycznych umiejscowionych na obrzeżach obszarów miejskich umożliwiających skoordynowany transport towarów do ich miejsc przeznaczenia przy wykorzystaniu najbardziej energooszczędnych rodzajów transportu;

#### ***Ludzie jako najważniejszy element polityki w dziedzinie transportu***

34. domaga się, w odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- szybkiego przyjęcia celu polegającego na zmniejszeniu do 2020 r. o 40% liczby osób poważnie rannych, czemu towarzyszyć ma pełnoprawna strategia na szczeblu UE; wzywa państwa członkowskie do bezzwłocznego dostarczenia wszystkich odnośnych danych statystycznych, aby umożliwić Komisji ustalenie tego celu i opracowanie strategii,
- wzmocnienia działań mających na celu ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych i rannych na drogach, ze szczególnym uwzględnieniem głównych przyczyn ich występowania (kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu lub narkotyków, nadmierna prędkość i niezapięte pasy bezpieczeństwa),
- podjęcia działań na rzecz osiągnięcia do 2020 r. celu dotyczącego bezpieczeństwa drogowego polegającego na zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych do poziomu poniżej 15 000 dzięki wprowadzeniu i wdrożeniu racjonalnych pod względem kosztów środków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu unijnym i krajowym,
- podjęcia działań na rzecz zmniejszenia liczby wypadków z udziałem osób szczególnie narażonych, w szczególności użytkowników pojazdów dwukołowych, pieszych w środowisku miejskim i kierowców w starszym wieku,
- wprowadzenia środków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach przyszłego pakietu drogowego oraz dokonania przeglądu śródkresowego programu działań Komisji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020,
- dokonania przeglądu dyrektywy (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, a także podjęcia wysiłków na rzecz rozszerzenia zakresu jej stosowania na kraje sąsiadujące z UE,
- rozszerzenia – w ramach przeglądu dyrektywy 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej – określonych w niej czterech głównych działań także na inne części sieci drogowej, w tym na wszystkie części autostrad oraz drogi wiejskie i miejskie,
- nadania priorytetu działaniom zaproponowanym w planie działania i określonym w dyrektywie w sprawie inteligentnych systemów transportowych (2010/40/UE) w odniesieniu do niechronionych użytkowników drogi,
- dokonania przeglądu dyrektywy w sprawie szkolenia i kwalifikacji kierowców zawodowych w celu doprecyzowania jej przepisów oraz propagowania i opracowania programów szkoleniowych dla posiadających już prawo jazdy wszystkich użytkowników pojazdów,
- przedstawienia do 2016 r. wniosku dotyczącego przeglądu rozporządzenia ((WE) nr 661/2009) w sprawie bezpieczeństwa ogólnego i rozporządzenia ((WE) nr 78/2009) w sprawie ochrony pieszych w celu ustanowienia obowiązkowych zasad dotyczących projektowania i bezpieczeństwa kabin, bezpośredniego widzenia, odporności na zderzenia i ochrony pieszych odnoszących się do pojazdów ciężarowych, priorytetowo traktujących niechronionych użytkowników drogi,

- szerszego stosowania w nowych samochodach osobowych i w pojazdach użytkowych systemów asystowania kierowcy – takich jak automatyczne hamowanie awaryjne, automatyczne utrzymywanie bezpiecznego odstępu, ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, wskaźniki zużycia ogumienia, kontrolowane inteligentne dostosowywanie prędkości (ISA) i e-Call – sprzężonych z współpracującymi inteligentnymi systemami transportowymi,
  - przeglądu trzeciej dyrektywy w sprawie praw jazdy, w celu wprowadzenia
    - obowiązku uwzględniania nowych funkcji pojazdów (systemów asystowania kierowcy) w szkoleniu kierowców,
    - drugiej fazy uzyskiwania prawa jazdy,
    - szkolenia kierowców przez całe życie,
    - testu zdolności do prowadzenia pojazdu oraz
    - obowiązkowego badania medyczno-psychologicznego dla osób, które popełniły wykroczenia w ruchu drogowym, takie jak prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, narkotyków lub agresywna jazda,
  - jednolitego w całej UE maksymalnego dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi, które powinno wynosić 0‰ dla kierowców początkujących przez pierwsze dwa lata oraz dla kierowców zawodowych przez cały czas;
35. podkreśla, że choć w minionych latach uzyskano znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, nadal utrzymują się różnice w poziomie bezpieczeństwa drogowego w poszczególnych państwach członkowskich i konieczne są dalsze działania na rzecz osiągnięcia długofalowego celu zwanego wizją zero; zwraca uwagę, że bezpieczeństwo drogowe idzie w parze z pełnym szacunkiem zachowaniem wszystkich użytkowników dróg oraz że wychowanie w rodzinie i edukacja w szkołach powinny odgrywać większą rolę w dążeniu do tego celu;
36. podkreśla potrzebę uzupełnienia ustanowionych ram prawnych dotyczących praw pasażerów o środki służące wyeliminowaniu wszelkich ewentualnych luk w przepisach, obejmujące pasażerów podróżujących wieloma środkami transportu i zapewniające uczciwą konkurencję intermodalną, przy uwzględnieniu specyficznych różnic między poszczególnymi rodzajami transportu, odpowiedzialności prawnej na poszczególnych odcinkach podróży oraz interakcji między poszczególnymi rodzajami transportu; ponawia swój apel o stworzenie karty praw pasażera ustanawiającej prawa podstawowe pasażera mające zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu, uwzględniającej specyfikę każdego rodzaju transportu i zawierającej osobną część poświęconą podróżom multimodalnym, tak aby poprawić widoczność przepisów UE i zapewnić ich lepsze egzekwowanie; domaga się podjęcia inicjatyw promujących i udostępniających pasażerom usługi w zakresie informowania, planowania podróży i zakupu biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych; zwraca się także o podjęcie działań zmierzających do poprawy jakości transportu i ułatwienia nieograniczonego dostępu w odniesieniu do osób starszych, pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się i niepełnosprawnych oraz o większe uwzględnienie specjalnych potrzeb pasażerów, takich jak rowerzyści przewożący rowery pociągiem;
37. w związku z podstawowym prawem wszystkich ludzi do mobilności indywidualnej – w szczególności osób niepełnosprawnych i starszych – wzywa do zwiększenia inwestycji na rzecz badań i rozwoju odpowiednich systemów asystowania kierowcy;

38. zauważa, że większa dostępność bezpłatnych lub tanich sieci szerokopasmowych, komórkowych, Wi-Fi i innych usług cyfrowych w transporcie publicznym i na dworcach pozytywnie wpłynęłaby na mobilność indywidualną;
39. domaga się unijnego planu działania na rzecz ustanowienia ram sprawnego europejskiego multimodalnego systemu transportu pasażerskiego; w tym planie działania powinny zostać określone kluczowe korytarze europejskiego multimodalnego transportu pasażerskiego w istniejącej sieci TEN-T, powinien on łączyć zasoby publiczne i prywatne, zebrać dotychczasowe inicjatywy i skupić wsparcie z funduszy unijnych;
40. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zajęcia się kwestią jakości zatrudnienia we wszystkich rodzajach transportu, w szczególności w odniesieniu do szkolenia, certyfikacji, warunków pracy i rozwoju kariery, w celu stworzenia miejsc pracy wysokiej jakości, rozwijania niezbędnych umiejętności oraz wzmocnienia konkurencyjności i mobilności unijnych przewoźników; podkreśla znaczenie rozwiązania problemu rotacji personelu i starzenia się pracowników w sektorze transportu oraz pilną potrzebę zwiększenia atrakcyjności pracy w tym sektorze dla nowych pokoleń;
41. podkreśla ogromną wagę równego i uczciwego traktowania pracowników sektora transportu, dobrych warunków i bezpiecznego środowiska pracy; wzywa zatem Komisję do przedstawienia konkretnych i bezpośrednich środków lub inicjatyw zmierzających do rozwiązania kwestii społecznych w poszczególnych rodzajach transportu, których celem będzie sprzyjanie wysokiej jakości miejscom pracy i dobrym warunkom pracy dla pracowników sektora transportu oraz zagwarantowanie uczciwej i niezakłóconej konkurencji między przewoźnikami; wzywa Komisję do ścisłego monitorowania stosowania i egzekwowania przez państwa członkowskie przepisów socjalnych UE we wszystkich rodzajach transportu;
42. podkreśla, że konieczne są również środki służące zwiększeniu udziału kobiet w rynku pracy sektora transportu, wyeliminowaniu ewentualnych barier i zapewnieniu równego traktowania kobiet i mężczyzn poprzez zajęcie się istniejącymi różnicami pod względem wynagrodzenia i awansu;
43. wzywa Komisję do dopilnowania, by wnioskiem dotyczącym otwarcia usług na wszystkich rynkach transportowych towarzyszyło odpowiednie egzekwowanie przepisów socjalnych UE oraz w razie potrzeby środki wspomagające mające zapobiec różnicom w warunkach socjalnych w poszczególnych państwach członkowskich; podkreśla, że otwarcie rynków transportowych nie powinno prowadzić do dumpingu socjalnego, pogorszenia jakości usług, uszczuplenia usług publicznych, zbędnych obciążeń administracyjnych, nieuczciwych praktyk ze strony przedsiębiorstw lub zakłócenia uczciwej konkurencji; powinno ono również położyć kres rozdrobnieniu rynku wewnętrznego oraz zapobiec powstaniu monopolu i równaniu w dół w kwestii ochrony socjalnej pracowników sektora transportu;

#### ***Konkurencyjny, wydajny, bezpieczny, zintegrowany i interoperacyjny system transportowy***

44. podkreśla, że cyfryzacja ma istotne znaczenie dla efektywności i wydajności sektora transportu; podkreśla potrzebę lepszego wykorzystywania możliwości oferowanych przez technologie cyfrowe oraz sprzyjania powstawaniu nowych usług transportowych,

jak również nowych modeli biznesowych i modeli dystrybucji, z myślą o pobudzeniu wzrostu, zwiększeniu konkurencyjności i zatrudnienia; podkreśla także potrzebę stworzenia ram regulujących projekty pilotażowe zmierzające do wprowadzenia w Europie inteligentnego, zautomatyzowanego transportu; zauważa w związku z tym podstawową rolę MŚP i przedsiębiorstw typu start-up w zwiększaniu innowacji w sektorze transportu;

45. wzywa Komisję do zastosowania zintegrowanego podejścia (interoperacyjność, wzajemne połączenia, intermodalność) obejmującego systemy teleinformatyczne jako kluczowego przy przeglądzie białej księgi; przypomina ponadto Komisji, że aby osiągnąć ambitną zmianę transportu oraz ograniczenie korzystania z transportu dzięki logistyce ekologicznej, odpowiednim narzędziom zarządzania mobilnością i zastosowaniu cyfryzacji, należy połączyć postęp technologiczny ze zmianami zachowań;
46. podkreśla, że europejska polityka w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju musi być ukierunkowana na synergii między wszystkimi rodzajami transportu, korytarzami i sieciami transportowymi, a także musi się koncentrować na potrzebach kluczowych węzłów komunikacyjnych, obszarów miejskich, punktów wzajemnych połączeń, platform przeładunkowych i portów; mobilność powinna być traktowana jako system, a nie jak zbiór indywidualnych rodzajów transportu;
47. domaga się standaryzacji intermodalnych jednostek ładunkowych, przy uwzględnieniu jednostek ładunkowych wykorzystywanych w transporcie globalnym oraz wymiarów pojazdów transportowych, a także apeluje o jednolite przepisy dotyczące zabezpieczenia ładunku w celu optymalizacji transportu multimodalnego i zwiększenia bezpieczeństwa;
48. nalega, by ograniczyć przeszkody biurokratyczne w odniesieniu do wszystkich form transportu; domaga się większego uproszczenia i zharmonizowania dokumentów oraz procedur administracyjnych i celnych, które powinny być praktyczne, skuteczne i wykonalne dla wszystkich podmiotów w obrębie łańcucha logistycznego; wzywa Komisję do przedstawienia wniosku ustanawiającego elektroniczne ramy multimodalnego transportu towarów (e-Freight), zapewniającego sprawny przepływ informacji bez posługiwania się dokumentami papierowymi w obrębie całego łańcucha logistyki transportu oraz uwzględniającego istniejące, dobrze sprawdzające się narzędzia i synergii, światowe rozwiązania i najlepsze praktyki;
49. wzywa do ustanowienia nowego celu, któremu towarzyszyć będą niezbędne środki, zakładającego, że do 2030 r. 50% towarów niebezpiecznych transportowanych obecnie na terytorium UE będzie transportowanych w ramach bardziej zrównoważonych rodzajów transportu, na przykład kolejną i śródlądowymi drogami wodnymi, w całkowitej zgodzie z przepisami dyrektywy 2008/68/WE w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych;
50. wzywa Komisję do udoskonalenia przepisów dotyczących intermodalnego transportu towarów niebezpiecznych w celu zapewnienia interoperacyjności różnych rodzajów transportu;
51. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zbadania potencjału oraz do wsparcia

- wprowadzenia systemów rurowego transportu towarowego oraz logistyki rowerowej jako obiecujących koncepcji zrównoważonego systemu transportowego;
52. podkreśla zasadniczą rolę sektora transportu w rozwoju turystyki, w szczególności na bardziej peryferyjnych i obecnie bardzo trudno dostępnych obszarach Unii;
  53. podkreśla, że europejskie węzły lotnicze łączą Europę z resztą świata oraz że Europa musi utrzymać bezpośrednią łączalność z wszystkimi częściami świata dzięki zapewnianiu realizowanych przez europejskich przewoźników bezpośrednich lotów z europejskich węzłów lotniczych do zamorskich miejsc docelowych oraz dzięki utrzymaniu miejsc pracy i wzrostu w europejskim sektorze lotnictwa; podkreśla, że loty wewnątrz UE nie tylko zapewniają mobilność na rynku wewnętrznym, lecz także odgrywają istotną rolę jako loty dowożące służące utrzymaniu łączalności w unijnych węzłach lotniczych; polityka UE musi zapewnić wydajną i konkurencyjną sieć lotów dowożących w celu wzmocnienia europejskich węzłów lotniczych poprzez obniżenie kosztów do konkurencyjnych poziomów w skali świata oraz zapewnienie uczciwej konkurencji z przewoźnikami z państw trzecich; państwa członkowskie UE potrzebują spójnej i wspólnej polityki, aby w jeszcze większym stopniu nie stracić bezpośredniej łączalności między Europą, Azją a Afryką na rzecz węzłów lotniczych w Zatoce Perskiej i Turcji; zwraca się w związku z tym do Komisji o wprowadzenie tych celów do wszystkich unijnych przepisów dotyczących lotnictwa oraz o stosowanie ich w ramach negocjacji z państwami trzecimi;
  54. apeluje o udoskonaloną politykę w zakresie badań i technologii mającą na celu promowanie innowacji w sektorze transportu; uważa, że taka polityka, która powinna iść w parze z odpowiednim finansowaniem, powinna zostać opracowana we współpracy ze wszystkimi odnośnymi zainteresowanymi stronami, w tym z obywatelami i przedstawicielami użytkowników, aby zrozumieć potrzeby sektora i odpowiednio udoskonalic przydział środków UE, zwłaszcza za pośrednictwem programu „Horyzont 2020”; uważa, że należy dawać pierwszeństwo projektom o wyraźnej europejskiej wartości dodanej, które mają na celu obniżenie emisyjności transportu i promowanie energooszczędnych rodzajów transportu (w tym chodzenie pieszo i jazdę rowerem), zwiększenie wydajności i przejrzystości łańcucha dostaw, zwiększenie dostępności i bezpieczeństwa transportu, usprawnienie zarządzania ruchem i zmniejszenie obciążeń administracyjnych; jest zdania, że należy także zwrócić szczególną uwagę na przełomowe technologie w transporcie, na przykład stosowane w zautomatyzowanych lub zdalnie sterowanych urządzeniach takich jak drony lub pojazdy bez kierowcy;
  55. wzywa do podjęcia podobnego wysiłku w zakresie edukacji w celu zachęcania do tworzenia nowych specjalności studiów i szkoleń, w szczególności w zakresie kształcenia zawodowego i wyższego, poświęconych nowym umiejętnościom i zawodom powstającym w związku z inteligentną mobilnością;
  56. podkreśla wagę wspierania programów ramowych UE w zakresie badań naukowych, rozwoju i innowacji dla uzyskania czystszych paliw i osiągnięcia wysokiego stopnia zaawansowania technologicznego, na przykład w odniesieniu do rafinacji biopaliw;
  57. oczekuje, że w ramach programu REFIT i oceny skutków prawodawstwa europejskiego dokonana zostanie generalna weryfikacja wymogów w zakresie wydawania praw jazdy i wymogów bezpieczeństwa oraz wymogów sprawozdawczych w odniesieniu do transportu, mająca na celu znaczne zmniejszenie obciążeń administracyjnych;

58. uznaje znaczenie wolnych od zakłóceń częstotliwości radiowych, zwłaszcza w odniesieniu do egzekwowania czasu pracy i odpoczynku osób zatrudnionych w transporcie drogowym oraz do wprowadzania inteligentnych systemów transportowych; wzywa Komisję do stworzenia, w miarę potrzeby, odnośnych ram regulacyjnych;

### ***Globalny wymiar transportu***

59. podkreśla, że stworzenie europejskiej przestrzeni transportowej jest ważnym priorytetem i w dużej mierze zależy ono od międzynarodowej akceptacji w ramach umów negocjowanych na całym świecie z naszymi partnerami handlowymi w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, a zwłaszcza do transportu lotniczego i morskiego, przy czym UE powinna zwiększać swój wpływ na decyzje podejmowane w stosownych gremiach międzynarodowych;
60. jest zdania, że UE musi utrzymać wiodącą rolę w ogólnoświatowych wysiłkach na rzecz ograniczenia emisji pochodzących z transportu w kontekście paryskiej konferencji w sprawie zmiany klimatu (COP21) w 2015 r. poprzez sprzyjanie obniżeniu emisyjności transportu oraz rozwojowi zrównoważonych rodzajów transportu na szczeblu światowym i przyczynienie się dzięki temu do osiągnięcia uzgodnionego na szczeblu międzynarodowym celu utrzymania globalnego ocieplenia w granicach 2°C;
61. wzywa państwa członkowskie do przyjęcia bardziej zintegrowanego podejścia w kwestii możliwości zastosowania zasady wzajemności w kontaktach handlowych z państwami trzecimi oraz w kwestii zbadania, czy dodatkowe finansowanie ze strony państw trzecich w ramach polityki UE w zakresie finansowania transportu jest wystarczające;
62. podkreśla, że wykorzystując międzynarodowe zasoby na potrzeby rozwoju naszego systemu transportowego (ropa, lit, metale szlachetne, biopaliwa), należy szanować uzasadnione interesy mieszkańców obszarów, na których surowce te są nabywane i z których są przywożone;

### ***Integracja wszystkich rodzajów transportu w ramach wizji bardziej wydajnego, zrównoważonego, konkurencyjnego, dostępnego i przyjaznego dla użytkownika oraz obywatela systemu transportu***

63. domaga się, w odniesieniu do transportu lotniczego:
- podjęcia głównych wyzwań dotyczących konkurencji w sektorze lotnictwa w Europie, którymi są spadek liczby bezpośrednich połączeń między Europą a resztą świata, ograniczona przepustowość portów lotniczych wobec przyszłego nasilenia ruchu lotniczego oraz rozszerzenie oferty usług lotniczych przez przewoźników spoza UE,
  - przeglądu rozporządzenia (WE) nr 868/2004 w celu ochrony uczciwej konkurencji w ramach zewnętrznych stosunków UE w dziedzinie lotnictwa oraz w celu wzmocnienia konkurencyjnej pozycji unijnego przemysłu lotniczego, zapewnienia wzajemności i wyeliminowania nieuczciwych praktyk, w tym dotacji powodujących zakłócenia rynku,
  - prowadzenia dialogu w dziedzinie lotnictwa z państwami Zatoki Perskiej i Turcją



w celu zwiększenia przejrzystości finansowej i zapewnienia uczciwej konkurencji; wprowadzenia w umowach dotyczących transportu lotniczego „klauzul o uczciwej konkurencji”, szczegółowych postanowień dotyczących dotacji, nieuczciwych praktyk i konkurencji, a także skutecznych mechanizmów działania w przypadku nieprzestrzegania takich postanowień,

- przyspieszenia procesu zawierania, w miarę potrzeby, nowych umów dotyczących lotnictwa z głównymi partnerami handlowymi UE takimi jak państwa ościenne, państwa BRIC, ASEAN i Meksyk, obejmujących postanowienia dotyczące łatwiejszego dostępu do rynku usług w zakresie lotniczego transportu towarowego,
- przeglądu polityki regulacyjnej i budżetowej prowadzonej przez UE i państwa członkowskie w celu wzmocnienia konkurencyjności europejskiego przemysłu lotniczego i zapewnienia uczciwej konkurencji z przewoźnikami lotniczymi z państw trzecich; wzywa zatem Komisję, by zmieniła lub usunęła wszelkie jednostronne przepisy UE zakłócające konkurencję, i nalega na państwa członkowskie, by postąpiły podobnie w odniesieniu do analogicznych przepisów krajowych,
- urzeczywistnienia rynku wewnętrznego w dziedzinie lotnictwa poprzez usunięcie barier wprowadzonych przez państwa członkowskie z myślą o przewoźnikach UE chcących prowadzić przewozy z państwa członkowskiego rejestracji do państwa trzeciego przez inne państwo członkowskie,
- spójnej i skutecznej rozbudowy sieci portów lotniczych UE, która powinna w pierwszej kolejności obejmować główne porty (węzły) lotnicze, a w drugiej – dobrze skomunikowaną, rentowną i wspieraną sieć regionalnych i lokalnych lotnisk, które są niezbędne dla wzrostu i rozwoju danych obszarów, szczególnie regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych, do których często nie ma innego dostępu niż drogą lotniczą; opracowania ram prawnych mających na celu rozwój i maksymalne zwiększenie niewykorzystanego potencjału regionalnych portów lotniczych oraz nowej infrastruktury na zatłoczonych lotniskach,
- priorytetowego zatwierdzania projektów finansowanych z funduszy unijnych i stanowiących część sieci bazowej TEN-T,
- dogłębnego przygotowania i szybkiego przyjęcia całościowego pakietu lotniczego, w tym: nowych ram regulacyjnych dotyczących dronów w użyciu pozawojskowym, które zapewnią bezpieczeństwo, ochronę i poszanowanie praw podstawowych, wspierając jednocześnie potencjał gospodarczy, który drony w użyciu pozawojskowym oferują europejskim przedsiębiorstwom, a zwłaszcza MŚP i przedsiębiorstwom typu start-up; przeglądu rozporządzenia w sprawie EASA mającego na celu sprecyzowanie roli agencji w odniesieniu do agencji krajowych i wzmocnienie jej zdolności do nadzorowania bezpieczeństwa lotniczego we wszystkich państwach członkowskich, w tym w ich regionach najbardziej oddalonych, oraz propagowanie zasad i norm UE na szczeblu światowym,
- podjęcia przez państwa członkowskie wszystkich niezbędnych działań w celu

przyspieszenia wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej poprzez przyjęcie pakietu SES2+, pełne wdrożenie i uzyskanie zdolności operacyjnej funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) oraz uruchomienie przyszłego systemu zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) w celu scalenia przestrzeni powietrznej UE w trosce o zmniejszenie opóźnień lotów, zwiększenie bezpieczeństwa i zmniejszenie oddziaływania transportu lotniczego na środowisko,

- szybkiego przyjęcia przez Radę stanowiska w sprawie przeglądu rozporządzenia (WE) nr 261/2004 i rozporządzenia (WE) nr 2027/97 dotyczących praw pasażerów w transporcie lotniczym oraz rozporządzenia (EWG) nr 95/93 w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie,
- przyspieszenia prowadzonych w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) negocjacji w sprawie utworzenia globalnego mechanizmu rynkowego dotyczącego międzynarodowych emisji w lotnictwie,
- wprowadzenia międzynarodowych kryteriów zrównoważonego rozwoju dotyczących odnawialnego paliwa lotniczego do silników odrzutowych,
- wspierania za pośrednictwem programów „Horyzont 2020” i „Czyste niebo” prac badawczo-rozwojowych w dziedzinie technologii lotniczych, aby opracować nowe i czystsze technologie pozwalające na projektowanie cichszych i bardziej wydajnych pod względem zużycia paliwa samolotów, aby propagować nowe rodzaje statków powietrznych, takich jak drony, oraz aby generować wzrost i tworzyć miejsca pracy w europejskim przemyśle lotniczym,
- przeprowadzenia przez Komisję i państwa członkowskie dogłębnego przeglądu ich strategii i polityki w zakresie bezpieczeństwa lotniczego w celu stopniowego przyjęcia podejścia opartego na ryzyku z korzyścią dla pasażerów,
- poprawy ogólnounijnych wyników dotyczących bezpieczeństwa lotniczego w dziedzinie wytwarzania samolotów, szkolenia i przyznawania licencji załogom samolotów, operacji lotniczych, zarządzania ruchem lotniczym i świadczenia usług nawigacyjnych,
- oceny możliwych środków bezpieczeństwa niezbędnych do zapobiegania wypadkom lotniczym jak ten, do którego doszło w marcu 2015 r. w Alpach podczas lotu linii lotniczych Germanwings 9525,
- przedstawienia przez Komisję wniosku obejmującego środki wzmacniające przepisy w zakresie bezpieczeństwa i przepisy socjalne, zwłaszcza dotyczące czasu lotu i odpoczynku, w celu niedopuszczania do przemęczenia i w celu poprawy jakości powietrza w kabinie,
- opracowania skoordynowanych przepisów dotyczących szkół lotniczych i prowadzenia rejestru liczby godzin lotu w przypadku pilotów aktywnych zawodowo w UE, co zapewni bardziej wydajną kontrolę i ocenę warunków zatrudnienia w branży przewozów lotniczych,

- przekazywania przez państwa członkowskie do Eurostatu ogólnych danych z dziedziny lotnictwa, zwłaszcza dotyczących liczby samolotów, pilotów i godzin lotów, w celu poprawy stosownych uregulowań, w szczególności tych dotyczących bezpieczeństwa lotniczego,
- prowadzenia konstruktywnego dialogu społecznego między zainteresowanymi stronami z sektora lotniczego umożliwiającego reagowanie na nowe wyzwania wynikające z wprowadzania nowych technologii, co będzie wymagać stworzenia miejsc pracy w sektorze lotniczym, aby odpowiednio przystosować się do sytuacji,
- przyjęcia środków zapobiegających upowszechnianiu się problematycznych z socjalnego punktu widzenia praktyk przedsiębiorstw, takich jak tania bandera oraz różnego rodzaju nietypowe formy zatrudnienia i outsourcing; przeglądu rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w celu zadbania o odpowiednie egzekwowanie i stosowanie krajowych przepisów socjalnych i układów zbiorowych w odniesieniu do linii lotniczych mających bazy operacyjne na terytorium UE; przeformułowania definicji „głównego miejsca prowadzenia działalności” przedsiębiorstwa tak, aby zobowiązać linie lotnicze do wykazywania, że w danym kraju prowadzą istotną część działalności lotniczej; zastosowania zaleceń EASA, zgodnie z którymi co najmniej 50% mechaników lotniczych musi być bezpośrednio zatrudnionych, do wszystkich pozostałych kategorii personelu naziemnego, pilotów i personelu pokładowego;

64. domaga się, w odniesieniu do transportu drogowego:

- wprowadzenia skutecznych krajowych ram politycznych zorientowanych na rozwój rynku pod względem korzystania z pojazdów elektrycznych i stosowania paliw alternatywnych (energii elektrycznej, wodoru, gazu ziemnego (sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), gazu płynnego (LPG)), paliw syntetycznych i parafinowych oraz zrównoważonych biopaliw, zwłaszcza wytwarzanych z odpadów i pozostałości z przemysłu przetwórczego, w tym etanolu otrzymywanego z melasy), a także szybkiego stworzenia niezbędnej infrastruktury uzupełniania paliwa / ładowania pojazdów; wymiany najlepszych praktyk między projektami prowadzonymi w różnych państwach członkowskich w odniesieniu do rynku paliw alternatywnych i miejskiego systemu dystrybucji; planu działania UE mającego na celu realizację strategii przedstawionej w komunikacie Komisji pt. „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych” z zamiarem osiągnięcia możliwie jak najszerzego stosowania paliw alternatywnych w transporcie oraz promowania zrównoważonej mobilności elektrycznej w całej Unii,
- zwiększenia do 2020 r. (w porównaniu z 2010 r.) liczby bezpiecznych miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej o 40% oraz poprawy jakości tych miejsc i ich poziomu higieny,
- podjęcia inicjatyw zmierzających do zapewnienia interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych,
- dokonania przez Komisję oceny różnych systemów poboru opłat drogowych za

samochody i ich zgodności z traktatami UE, w szczególności w świetle zasady niedyskryminacji ze względu na miejsce zamieszkania,

- priorytetowego zatwierdzenia finansowanych z funduszy unijnych projektów w zakresie infrastruktury uzupełniających sieci dróg stanowiące część sieci bazowej TEN-T,
- włączenia planu działania UE na rzecz jazdy rowerem do programu prac Komisji na 2016 r.,
- przedstawienia wniosku ustawodawczego określającego dopuszczalne wartości średniej emisji CO<sub>2</sub> przez nowe samochody osobowe i vany na lata po 2020 r., wpisującego się w kontynuację jasno określonego, długofalowego procesu zmniejszania emisji,
- terminowego ukończenia prac nad narzędziem do symulacji dokonującym dokładnego, wiarygodnego i racjonalnego pod względem kosztów pomiaru zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> przez pojazdy ciężarowe (samochody ciężarowe, autobusy i autokary), a następnie – w stosownym przypadku – przedstawienia wniosku ustawodawczego określającego dopuszczalne wartości średniej emisji CO<sub>2</sub> przez nowo zarejestrowane pojazdy ciężarowe, tak jak ma to już miejsce w przypadku samochodów osobowych i vanów, wprowadzenia kolejnych środków mających na celu wsparcie najbardziej wydajnych pojazdów w zwiększaniu udziału w rynku i promowanie najlepszych praktyk zmniejszania zużycia paliwa,
- wprowadzenia środków służących poprawie efektywności paliwowej i zmniejszeniu emisji CO<sub>2</sub> przez pojazdy ciężarowe, w tym zakładających dalsze stosowanie szkoleń z ekologicznego stylu jazdy, lepszą logistykę transportu i inteligentną infrastrukturę oraz szersze stosowanie paliw alternatywnych,
- zaproponowania zmienionego cyklu badań na potrzeby pomiaru emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy, obejmującego podwyższone wymogi w zakresie badania zgodności pojazdu, który zastąpi obecnie stosowany „nowy europejski cykl jezdny”, aby zadbać o to, by emisje i zużycie paliwa przez pojazdy były mierzone w ramach badania odzwierciedlającego rzeczywiste warunki jazdy,
- rozpoczęcia przez Komisję bez zbędnej zwłoki prac nad przeglądem dyrektywy (UE) 2015/719 dotyczącej maksymalnych dopuszczalnych obciążeń i wymiarów, aby najpóźniej do 2020 r. możliwe było przedstawienie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania, które uwzględni specyficzne cechy niektórych segmentów rynku, takich jak pojazdy specjalizowane do transportu samochodów stosowane w sektorze logistyki przewozu ukończonych pojazdów,
- przyjęcia kodeksu społecznego dotyczącego osób zatrudnionych w transporcie drogowym wykonujących czynności w trasie, obejmującego również kwestie pozorowanego samozatrudnienia, aby lepiej uwzględnić szczególną sytuację osób zatrudnionych w międzynarodowym transporcie drogowym i zapewnić uczciwą konkurencję,

- lepszego egzekwowania, oceny i w razie potrzeby doprecyzowania lub przeglądu wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (rozporządzenie (WE) nr 1072/2009),
- wprowadzenia środków mających na celu zapewnienie zgodności przepisów krajowych z prawem UE w zakresie transportu transgranicznego,
- rozważenia utworzenia Europejskiej Agencji Transportu Drogowego w celu zadbania o odpowiednie stosowanie przepisów UE i sprzyjania standaryzacji we wszystkich państwach członkowskich,
- środków mających na celu zapewnienie większej jasności prawa i lepszego wdrażania przepisów odnoszących się do warunków pracy, praw socjalnych, wynagrodzeń i społecznej odpowiedzialności, aby zagwarantować wysokie standardy socjalne w sektorze przewozów drogowych na terytorium całej UE; wzywa Komisję do podjęcia działań wymierzonych w niezgodne z prawem praktyki rodzące nieuczciwą konkurencję i sprzyjające dumpingowi socjalnemu; potraktowania przewozów drogowych jako szczególnego sektora ze względu na znaczną mobilność zatrudnionych w nim osób oraz potrzebę spędzania przez kierowców tygodniowych okresów odpoczynku w ich miejscu zamieszkania,
- doprecyzowania stosowania zasad europejskiego rynku wewnętrznego, które faktycznie rozgraniczają swobodę świadczenia usług i swobodę przedsiębiorczości, w celu dopilnowania, by działalność przedsiębiorstwa w państwie członkowskim, w którym nie ma ono siedziby, miała charakter ściśle tymczasowy;

65. domaga się, w odniesieniu do transportu kolejowego:

- ustanowienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego dzięki szybkiemu przyjęciu czwartego pakietu kolejowego zapewniającego zrównoważone otwarcie wewnętrznego pasażerskiego rynku kolejowego, niezależność zarządców infrastruktury, konkurencyjne ubieganie się o zamówienia w zakresie świadczenia usług publicznych, najwyższy poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei oraz zasoby ludzkie i finansowe dla Europejskiej Agencji Kolejowej wystarczające do tego, by była ona w pełni operacyjna i zdolna do pełnienia swojej funkcji jako punktu kompleksowej obsługi w zakresie wydawania zezwoleń na dopuszczenie pojazdów do eksploatacji i certyfikatów bezpieczeństwa; czwarty pakiet kolejowy powinien zagwarantować wysoką jakość i efektywność usług, zachować równowagę ekonomiczną obowiązków użyteczności publicznej oraz sprzyjać wysokim standardom warunków pracy i spójności terytorialnej; po jego przyjęciu powinna nastąpić jego szybka transpozycja i wprowadzenie w życie przez państwa członkowskie,
- przyjęcia przez Komisję strategii na rzecz kolei proponującej nowe środki służące realizacji do 2030 i 2050 r. zamierzeń w zakresie zmiany transportu określonych w dziesięciu celach na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu przedstawionych w białej księdze,
- pewnego, dostatecznego, przejrzystego i przewidywalnego finansowania

długoterminowego wraz z uproszczonymi zasadami i procedurami dostępu do środków finansowych UE w celu poprawy jakości i przepustowości krajowej i transgranicznej infrastruktury kolejowej, priorytetowego potraktowania kwestii konserwacji i modernizacji istniejącej infrastruktury oraz umożliwienia świadczenia niezawodnych, bezpiecznych, dostępnych i zrównoważonych usług przez kolejowych przewoźników towarów i pasażerów,

- przeprowadzenia szczegółowej analizy przyczyn, dla których europejski obszar kolejowy charakteryzuje się brakiem znacznej liczby połączeń przekraczających granice państw członkowskich; apeluje do Komisji o podjęcie działań i stworzenie zachęt na rzecz jak najpilniejszej rewitalizacji lokalnych, regionalnych, krajowych i transgranicznych połączeń kolejowych, które zostały rozebrane lub nie były eksploatowane w trakcie drugiej wojny światowej i w okresie powojennym pomimo ich znaczenia dla gospodarki lub użyteczności publicznej, jak również na rzecz pilnej budowy planowanych, lecz nigdy nieukończonych połączeń w celu wyeliminowania istniejących zatorów komunikacyjnych i brakujących połączeń w regionach transgranicznych; rewitalizacji i konserwacji drugorzędnych linii kolejowych, które łączą się z krajowymi sieciami bazowymi i europejskimi korytarzami; inicjatyw mających na celu znalezienie nowego przeznaczenia sieci wyłączonych z użytku, takiego jak transport towarowy bądź świadczenie nowych usług dla turystów,
- priorytetowego zatwierdzania finansowanych z funduszy UE projektów dotyczących infrastruktury uzupełniającej sieć kolejową stanowiącą część sieci bazowej TEN-T oraz projektów zatwierdzonych w ramach instrumentu „Łącząc Europę”,
- wzmocnienia roli Komisji w efektywnym i szybkim ukończeniu korytarzy kolejowych TEN-T zaplanowanych, lecz odłożonych na później przez państwa członkowskie pomimo ich użyteczności z punktu widzenia społeczeństwa i gospodarki,
- przeprowadzenia badania rozpoznawczego społecznych, gospodarczych i środowiskowych korzyści płynących z dalszego wspierania krajowych i międzynarodowych nocnych usług kolejowych, a w stosownych przypadkach przywrócenia takich usług, jak również transgranicznych międzymiastowych połączeń kolejowych, przykładowo w kontekście obowiązków użyteczności publicznej lub procedur udzielania zamówień publicznych,
- podjęcia przez państwa członkowskie, Komisję oraz zainteresowane podmioty sektora kolejowego wszelkich działań niezbędnych do realizacji Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail w celu przyspieszenia stosowania zaawansowanych technologii w innowacyjnych rozwiązaniach w zakresie produktów kolejowych, zwiększenia atrakcyjności transportu kolejowego oraz wzmocnienia pozycji europejskiego przemysłu kolejowego,
- podjęcia działań zmierzających do uczynienia europejskiej sieci kolejowej prawdziwie interoperacyjną, ograniczenia wciąż istniejących barier technicznych, wspierania rozwiązań technicznych umożliwiających jazdę po torach o różnej skrajni oraz do zadbania o to, by różne ograniczenia wysokości na obszarze UE

nie stanowiły dodatkowej przeszkody,

- wprowadzenia w trybie priorytetowym europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) we wszystkich korytarzach sieci bazowej TEN-T, w tym odpowiednich urządzeń pokładowych w lokomotywach;
- szybkiego wdrożenia rozporządzenia (UE) nr 913/2010 dotyczącego utworzenia międzynarodowych korytarzy kolejowych ukierunkowanych na konkurencyjny transport towarowy oraz stworzenia lub usprawnienia punktów kompleksowej obsługi do celów koordynacji tych korytarzy,
- ograniczenia hałasu powodowanego towarowymi przewozami kolejowymi poprzez doposażanie wagonów towarowych i poprawę infrastruktury kolejowej dzięki ukierunkowanemu finansowaniu publicznemu; przedstawienie przez Komisję wniosku przewidującego wprowadzenie ogólnounijnego zakazu eksploatacji nadmiernie hałaśliwych wagonów towarowych do 2020 r.,
- opracowania i wdrożenia zintegrowanych systemów sprzedaży biletów w ramach krajowego i międzynarodowego transportu kolejowego oraz zniesienia dodatkowych opłat dla pasażerów kolei podróżujących przez granicę,
- usunięcia barier uniemożliwiających europejskiemu przemysłowi kolejowemu (producentom taboru, infrastruktury kolejowej i sygnalizacji) składanie ofert w ramach procedur udzielania zamówień publicznych w krajach spoza UE;

66. domaga się, w odniesieniu do transportu morskiego:

- podjęcia działań zmierzających do uproszczenia formalności dla statków pływających między portami UE w celu ustanowienia rzeczywistego europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier („Niebieskiego pasa”),
- lepszej koordynacji między organami morskimi i celnymi na wszystkich szczeblach w celu usprawnienia przepływu informacji oraz ograniczenia zbędnych obciążeń administracyjnych i formalności celnych,
- podjęcia działań na rzecz wykorzystania potencjału autostrad morskich w ramach transeuropejskiej sieci transportowej,
- podjęcia dodatkowych środków służących zachowaniu i dalszemu rozwojowi atrakcyjnej, bezpiecznej i zrównoważonej żeglugi wysokiej jakości oraz zapewnieniu otwarcia rynków morskich i nieograniczonego dostępu dla statków towarowych,
- podjęcia środków służących wsparciu i koordynacji dostosowania wejść do portów i systemów logistycznych do większych statków oraz sprzyjaniu lepszej łączalności portów, szczególnie z liniami kolejowymi i śródlądowymi drogami wodnymi, ułatwienia inwestycji portowych dzięki czerpaniu z różnych źródeł finansowania UE w celu zwiększenia przepustowości unijnych portów, modernizacji istniejącej infrastruktury, budowy terminali multimodalnych oraz sprzyjania stworzeniu inteligentnych portów stosujących inteligentne systemy

transportowe oraz inteligentnych miast portowych, podjęcia środków na rzecz poprawy infrastruktury portowej, w szczególności na Morzu Śródziemnym i na Morzu Czarnym, w celu przejścia na tych obszarach z drogowego transportu towarów na transport morski,

- zagwarantowania, że porty morskie stanowiące element sieci bazowej TEN-T zostaną do 2030 r. połączone z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego oraz, w miarę możliwości, z infrastrukturą śródlądowych dróg wodnych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej, chyba że uniemożliwią to ograniczenia fizyczne,
- osiągnięcia większej przejrzystości i spójności w stosowaniu zasad pomocy państwa dla portów w celu stworzenia pragmatycznego, przewidywalnego i stabilnego środowiska umożliwiającego tworzenie długoterminowych strategii inwestycyjnych dla portów, zmniejszenie obciążeń administracyjnych i skrócenie ram czasowych procedur,
- postępów w pracach nad wnioskiem Komisji dotyczącym rozporządzenia ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów w celu modernizacji oraz poprawy jakości i efektywności usług portowych, zwiększenia konkurencyjności i stworzenia ramowych warunków przyciągnięcia inwestycji do portów,
- ustanowienia w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wiążącego globalnego celu umożliwiającego realizację celu zapisanego w białej księdze i zakładającego ograniczenie do 2050 r. emisji CO<sub>2</sub> z morskich paliw płynnych o co najmniej 40%, któremu ma towarzyszyć pośredni cel UE na 2030 r.; przyspieszenia prowadzonych w ramach IMO negocjacji w sprawie utworzenia światowego mechanizmu rynkowego służącego rozwiązaniu problemu międzynarodowych emisji z transportu morskiego, takiego jak mechanizm wyceny emisji; w przypadku wypracowania międzynarodowego porozumienia w sprawie globalnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych lub w sprawie globalnych działań mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego Komisja podda rozporządzenie (UE) 2015/757 przeglądowi oraz, w stosownych przypadkach, zaproponuje zmiany do tego rozporządzenia, aby zapewnić jego dostosowanie do tego porozumienia międzynarodowego,
- rozważenia objęcia całego europejskiego obszaru morskiego obowiązkiem stosowania dopuszczalnych wartości siarki w paliwie żeglugowym mających zastosowanie na obszarach kontroli emisji tlenku siarki (SECA) oraz odnośnych zasad IMO,
- promowania technologii ograniczających emisje i środków poprawy efektywności energetycznej dzięki zachętom finansowym i ukierunkowanym środkom wsparcia, ze szczególnym uwzględnieniem stosowania paliw alternatywnych, jak również propagowania ograniczania prędkości statków, które podobno ma znaczny potencjał w zakresie ograniczania zużycia paliwa i emisji gazów cieplarnianych,



- podjęcia działań na rzecz stworzenia infrastruktury dotyczącej paliw alternatywnych w portach morskich i śródlądowych, w tym zapewnienia instalacji do bunkrowania LNG i energii elektrycznej pobieranej z lądu,
- przedstawienia wniosku ustawodawczego mającego na celu modernizację prawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa pasażerów statków; lepszego wdrażania, a w stosownych przypadkach przeglądu trzeciego pakietu na rzecz bezpieczeństwa morskiego w celu skuteczniejszego zapobiegania wypadkom na morzu i zarządzania ich skutkami,
- przedstawienia wniosku ustawodawczego mającego na celu doprecyzowanie zasad określania odpowiedzialności i wypłaty odszkodowań w związku ze zwiększającą się liczbą kontenerów utraconych na morzu, w oparciu o system umożliwiający identyfikację właścicieli tych kontenerów;

67. domaga się, w odniesieniu do transportu wodnego śródlądowego:

- stworzenia odpowiednich ram pozwalających na optymalizację rynku wewnętrznego transportu śródlądowego oraz likwidacji barier stojących na przeszkodzie częstszemu korzystaniu z tego rodzaju transportu,
- pełnego wdrożenia programu działań Naiades II, ze szczególnym uwzględnieniem rozbudowy infrastruktury i usług informacji rzecznej oraz innowacji w tym zakresie; dokonania do 2017 r. oceny tego programu, a w razie potrzeby dostosowania proponowanych środków w celu zapewnienia realizacji celów tego programu,
- zatwierdzania finansowanych z funduszy europejskich projektów dotyczących wewnętrznych dróg wodnych stanowiących część sieci bazowej TEN-T,
- należytej modernizacji i całorocznego utrzymania oraz wyeliminowania zatorów komunikacyjnych w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych stanowiących część korytarzy sieci bazowej TEN-T do 2025 r. w zgodzie z przepisami UE w zakresie ochrony środowiska w celu utrzymania odpowiedniego standardu usług,
- zwiększenia wsparcia ze strony Komisji i państw członkowskich na rzecz sprzyjania innowacji w zakresie żeglugi śródlądowej w ramach programu „Horyzont 2020” oraz instrumentu „Łącząc Europę”, stosowania paliw alternatywnych oraz dostosowania floty do wymogów technicznych i środowiskowych z zamiarem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych,
- włączenia transportu śródlądowego do transportu i logistyki multimodalnej oraz do planów i strategii politycznych dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju i odnoszących się do tych miast europejskich, które przecinają drogi wodne, a także wzmocnienia roli portów śródlądowych w dystrybucji towarów w miastach,
- przeprowadzenia szybkiego przeglądu dyrektywy 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS), co ma zapewnić pełne wdrożenie RIS do 2020 r. oraz powiązanie z innymi współpracującymi

inteligentnymi systemami transportowymi,

- w stosownych przypadkach zbieżności systemów zarządzania i regulacji rzek Ren i Dunaj w celu stworzenia efektywnego, multimodalnego i zrównoważonego systemu transportowego na głównych śródlądowych drogach wodnych Europy,
- zaangażowania Komisji w przydział środków z funduszy UE oraz koordynowania realizacji projektów ujętych w strategii UE na rzecz regionu Dunaju,
- przedstawienia wniosku ustawodawczego w sprawie uznawania i unowocześnienia kwalifikacji zawodowych w zakresie żeglugi śródlądowej oraz zastanowienia się nad środkami na rzecz zwiększenia zainteresowania tym sektorem wśród ludzi młodych;

o

o o

68. wzywa Komisję do uwzględnienia propozycji zawartych w niniejszej rezolucji w ramach przeglądu śródkresowego białej księgi oraz przyszłych inicjatyw w obszarze transportu;
69. wzywa Komisję do monitorowania postępów w dążeniu do celów określonych w białej księdze, a także do składania co pięć lat sprawozdań dotyczących jej wdrażania;
70. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także rządowi i parlamentom państw członkowskich.