

Martes, 10 de septiembre de 2013

I

(Resoluciones, recomendaciones y dictámenes)

RESOLUCIONES

PARLAMENTO EUROPEO

P7_TA(2013)0339

Estrategia europea de tecnología de transporte para la futura movilidad sostenible en Europa

Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de septiembre de 2013, sobre el fomento de una estrategia europea de tecnología de transporte para la futura movilidad sostenible en Europa (2012/2298(INI))

(2016/C 093/01)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Investigación e innovación para la futura movilidad en Europa — Desarrollo de una estrategia europea de tecnología de transporte» (COM(2012)0501),
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Horizonte 2020, Programa Marco de Investigación e Innovación» (COM(2011)0808),
 - Visto el Libro Blanco de la Comisión, de 2011, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Europa 2020: una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador» (COM(2010)2020),
 - Vista su Resolución, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial en Europa 2011–2020 ⁽¹⁾,
 - Visto el artículo 48 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Desarrollo Regional (A7-0241/2013),
- A. Considerando que la Comisión ha identificado las deficiencias del sistema de innovación europeo en materia de transportes;
- B. Considerando que las inversiones e investigación e innovación en el sector del transporte representan al mismo tiempo inversiones en la economía y en la creación de empleo, por lo que pueden ejercer un triple efecto;
- C. Considerando que la innovación resulta esencial a la hora de forjar un sistema de transporte más inteligente y seguro para los ciudadanos, hacer frente a los retos medioambientales que se le plantean al sector de los transportes y lograr una economía de bajas emisiones de carbono;

⁽¹⁾ DO C 56 E de 26.2.2013, p. 54.

Martes, 10 de septiembre de 2013

- D. Considerando que los objetivos en materia de cambio climático y de energía de la Estrategia Europa 2020 están estrechamente vinculados a la innovación en el sector de los transportes: una reducción del 20 % en las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a 1990, un 20 % de energías renovables y un incremento del 20 % de la eficiencia energética, así como el objetivo de una reducción del 50 % de las muertes en accidentes de circulación con respecto a 2001;
- E. Considerando que un cambio real en las actitudes de los usuarios y sus niveles de exigencia es crucial para el estímulo que necesitan muchas empresas y prestadores de servicios para modificar sus paradigmas y aprovechar las oportunidades de innovación que ofrecen la convergencia creativa y las conexiones improbables que se describe en el apartado 5.3 de la Comunicación de la Comisión (COM(2012)0501);
- F. Considerando la opinión favorable que merecen las iniciativas expuestas en el Libro Blanco sobre los transportes, en particular las que se mencionan en la sección 3.2 (titulada «Innovar para el futuro — tecnología y comportamiento»), junto con las iniciativas 7 («Transporte multimodal de mercancías: Flete electrónico») y 22 («Movilidad puerta a puerta sin solución de continuidad»);
- G. Considerando que la estrategia europea debe asegurar un equilibrio entre las iniciativas para reducir la huella ambiental de los transportes y los esfuerzos por garantizar la libertad de circulación en la Unión Europea, con el fin de lograr un espacio único europeo de transporte intermodal, interconectado, integrado y que utilice eficazmente los recursos;
- H. Considerando que todavía en 2012 fallecieron más de 31 000 personas en las carreteras de la Unión Europea y más de 1 500 000 resultaron heridas de relativa gravedad;
- I. Considerando que existen ya tecnologías que contribuyen a alcanzar los objetivos del espacio europeo de seguridad en el transporte, aunque aún no se han comercializado;

Principios generales

1. Hace hincapié en que una estrategia europea de tecnología de transporte para la futura movilidad sostenible en Europa debe incentivar en primer lugar la calidad de los servicios, el confort de los pasajeros y empresas y el uso de la movilidad sostenible, y que esto debe basarse en los objetivos y la legislación de la Unión en materia de reducción del consumo de energía, el ruido del tráfico, los contaminantes atmosféricos, el uso de materias primas y las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2020, 2030 y 2050, así como de mejora de la salud y de la calidad de vida, mayor calidad de los servicios, una respuesta progresivamente más personalizada y satisfactoria a las necesidades de los usuarios y la mejora de la seguridad y la protección;
2. Pide a la Comisión y al Consejo que, dada la importancia de la investigación y la innovación (I+D) para toda la economía europea, que reconozcan la importancia de la iniciativa Horizonte 2020 y que le concedan suficiente financiación;
3. Confirma el objetivo de la Comisión de ajustar mejor la I+D en el ámbito de los transportes a los objetivos y hojas de ruta de la política europea de transportes en cada ámbito, pero opina que conviene ajustar el enfoque propuesto en la Comunicación de la Comisión con arreglo a las prioridades que se definen a continuación;
4. Considera que una estrategia europea en el ámbito de las tecnologías del transporte debe abarcar todas las regiones de la UE con objeto de garantizar una circulación eficiente de personas y bienes y, por lo tanto, la creación de un auténtico mercado único europeo;
5. Opina que un recurso más eficaz, coherente y enfocado a la I+D en la política de transportes reviste una importancia clave a la hora de responder a las nuevas realidades, alejándose de los enfoques convencionales y centrándose en ideas pioneras, para así poder ofrecer a los usuarios soluciones innovadoras de transporte que respondan a las necesidades y cumplan las condiciones de disponibilidad, rentabilidad, fiabilidad, calidad y continuidad;
6. Alienta a la Comisión a crear un marco favorable a la I+D mediante la creación sistemas de precios justos, eficientes e innovadores para todos los modos de movilidad y transporte, en particular mediante la internalización de los costes externos, teniendo en cuenta los principios de «quien contamina paga» y «quien utiliza paga»;
7. Defiende la utilidad del Sistema de Información y Seguimiento sobre Investigación e Innovación en el Transporte (SISIIT) propuesto por la Comisión Europea y apuesta por la incorporación al mismo de la visión de los usuarios como instrumento ideal para detectar las barreras que impone la costumbre a la innovación, identificar oportunidades y difundir nuevas posibilidades de servicio que impulsen y fomenten cambios de actitud social sobre el transporte sostenible;

Martes, 10 de septiembre de 2013

8. Subraya que el bloqueo tecnológico impide aprovechar todo el potencial de la innovación en el transporte y puede obstaculizar el desarrollo de nuevas ideas innovadoras; subraya que las políticas de la Unión deben ser neutrales en lo que respecta a las tecnologías alternativas («neutralidad tecnológica»), que las prioridades y la financiación han de decidirse sobre la base de los resultados a lo largo del ciclo de vida completo de las tecnologías usadas en ámbitos específicos del transporte y que los esfuerzos en materia de armonización no deben ser un obstáculo para el desarrollo de soluciones innovadoras y alternativas en el ámbito del transporte, la diversidad de la combinación energética y la utilización de tecnologías de comunicación inteligentes;

9. Hace hincapié en que, para ayudar a las empresas y órganos públicos a integrar nuevas soluciones y tecnologías innovadoras, debe incrementarse la eficacia de la cadena de investigación así como la inversión en medidas como los incentivos económicos, a fin de superar los obstáculos al despliegue y la implantación en el mercado (compromisos que abarcan todo el ciclo — «full-cycle commitments»); respalda por ello a la Comisión para que actúe de acuerdo con su consideración de que, para desplegar todo el potencial de la innovación en el sector del transporte y para favorecer a las empresas innovadoras, la promoción se ha de centrar también en la comercialización, en la demostración y en la aplicación integral de soluciones nuevas, y de que unos instrumentos de control y financiación adecuados garantizarían la aplicación de los resultados de la innovación;

10. Considera que todas las regiones europeas y sus respectivas reservas de mano de obra deben aprovechar dicha estrategia, y subraya la necesidad de tomar en consideración las especificidades y el potencial de las regiones, en particular a la hora de desarrollar modos de transporte más limpios; insta a las autoridades de nivel subsidiario a crear, junto con las partes interesadas, asociaciones para la innovación en el ámbito de la movilidad sostenible;

11. Pide que se preste un mayor apoyo a las actividades de I+D de las pequeñas y medianas empresas (PYME), en particular a través de un acceso más fácil a los fondos de la UE y la reducción de las cargas administrativas, y destaca la importancia de generar y mantener el empleo y el crecimiento sostenible a través de la investigación y la innovación;

12. Sostiene que las inversiones en el marco de los Fondos Estructurales y los fondos de inversión de la UE crean grandes oportunidades en las regiones europeas para el desarrollo de una especialización inteligente en el ámbito de la movilidad sostenible;

13. Insta a las autoridades nacionales y regionales a que elaboren estrategias en el ámbito de la investigación y la innovación basadas en el concepto de la especialización inteligente, a fin de lograr una mayor eficiencia en la utilización de los Fondos Estructurales y de intensificar las sinergias entre las inversiones de los sectores público y privado;

14. Recuerda, a este respecto, que una estrategia para una tecnología innovadora debe concebirse tomando como base las características y rasgos distintivos de los territorios de que se trate, por lo que no basta con un planteamiento estándar igual para todos; considera, por ejemplo, que las regiones con condicionamientos territoriales específicos, como las regiones insulares, montañosas, ultraperiféricas o escasamente pobladas poseen distintos tipos de potencial económico y de otro tipo que, para su realización, exigen soluciones de movilidad adecuadas e innovadoras; señala, en este contexto, la necesidad de asignar recursos adecuados a infraestructuras de transporte sostenibles;

15. Insiste en la necesidad de seguir simplificando los procedimientos administrativos para la financiación de actividades de I+D a nivel europeo, nacional, regional, local y transfronterizo, a fin de establecer un marco jurídico claro y transparente;

16. Subraya que no se pueden relajar los esfuerzos por reducir el número de personas fallecidas y heridas en las carreteras. insta a la Comisión a que estudie y aplique las propuestas aprobadas por una gran mayoría en el Parlamento para mejorar la seguridad vial;

17. Considera que es acertado e importante llevar a cabo un cambio tecnológico en el transporte; destaca, sin embargo, que dicho cambio no puede realizarse mediante prohibiciones, sino incentivando el uso de nuevas tecnologías que hagan un uso eficiente de los recursos;

18. Subraya que no se pueden poner barreras a la innovación para nuevas soluciones en el transporte ni a la aplicación de procesos acreditados en nuevas combinaciones;

Martes, 10 de septiembre de 2013

Medidas generales

19. Opina que la I+I en el ámbito de la movilidad sostenible debe basarse en el principio de integración, en particular a través de la supresión de las carencias en los enlaces transfronterizos (interconexiones) y una mayor compatibilidad entre los sistemas y dentro de los mismos (interoperabilidad), así como mediante los objetivos encaminados a lograr un cambio hacia la combinación del modo de transporte más adecuado y sostenible para un trayecto dado (intermodalidad y comodidad);

20. Recuerda la necesidad de que la UE desarrolle una auténtica política común de transportes que garantice un transporte adecuado dentro de las regiones europeas y entre ellas, así como su coherencia a escala local, regional, nacional y europea; insta a los Estados miembros y a las regiones a que velen por que la combinación de modelos acuerde más prioridad a una movilidad auténticamente sostenible;

21. Destaca que esta estrategia debe basarse en un modelo integrador en el que se otorgue la máxima importancia a las conexiones interregionales y los enlaces transfronterizos pendientes, también en las regiones geográficamente fragmentadas, y en el que las soluciones innovadoras para el transporte multimodal puedan reducir las disparidades regionales, estimular la movilidad laboral y potenciar la cohesión territorial; es consciente del hecho de que actualmente existen diferencias regionales considerables en el ámbito de las redes de transporte, y atrae la atención sobre la necesidad de invertir en tecnologías y soluciones sostenibles en materia de transporte en las regiones que tienen desventajas específicas, teniendo en cuenta asimismo el potencial del Mecanismo «Conectar Europa»;

22. Hace hincapié en que la I+I también debe centrarse en el desarrollo de elementos sostenibles de infraestructuras que apoyen una transición hacia el uso de productos primarios renovables como la madera o el material compuesto como componentes de infraestructura ferroviaria (por ejemplo, postes para sistemas de catenaria o señalización o material de construcción de andenes o puentes); señala que ello incluye también actividades de I+I destinadas a desarrollar una sustancia para la impregnación de las traviesas de madera que pueda servir como alternativa a la creosota, cuyo uso quedará suprimido en 2018 con arreglo a la legislación de la UE;

23. Hace hincapié en que no deben imponerse nuevos conceptos de movilidad y en que, para fomentar una conducta más sostenible, se han de intensificar los esfuerzos de investigación en los ámbitos de los conocimientos ecosociales, la planificación urbana y espacial, y las tecnologías en el ámbito de la demanda de movilidad y la modificación de los hábitos con miras a un mejor control de los flujos de transporte, entre otros mediante unos instrumentos innovadores de gestión de la movilidad, las cadenas de movilidad puerta a puerta sin discontinuidad que responden a las exigencias de los usuarios, los sistemas de conducción ecológica e inteligente y el recurso a las tecnologías de información y comunicación tiempo real;

24. Considera básica la implicación de las autoridades locales y regionales en la gobernanza europea de la política de innovación aplicada al transporte y la movilidad; reivindica la experiencia y conocimiento que este ámbito de la administración pública puede aportar tanto en el ámbito de la integración de tecnologías, infraestructuras, vehículos y personas como en la promoción de nuevos hábitos sociales en movilidad; señala que estos niveles institucionales identifican y gestionan los problemas más intensos de movilidad, experimentan constantemente, ponen en marcha buenas prácticas e ideas innovadoras y, atendiendo a la diversidad de las situaciones a las que se enfrentan, están especialmente habituados a la innovación;

25. Subraya la necesidad de investigaciones sobre la competencia leal intramodal e intermodal en el sector de los transportes y las barreras generadas por los intereses vinculados a los actuales modelos de negocio en el sector, en particular la investigación sobre las herramientas tecnológicas necesarias para mejorar la aplicación y el control coherentes y efectivos de las normas sobre cabotaje, las disposiciones sociales en el transporte por carretera y las condiciones laborales de los empleados del sector;

26. Destaca que se necesitan urgentemente soluciones innovadoras para reducir el ruido de todos los medios de transporte, en particular en origen, a fin de proteger la salud y la calidad de vida de los ciudadanos de la UE y garantizar su aceptación entre la población; recuerda expresamente, a este respecto, su Resolución sobre el espacio único europeo de transporte, que pide una reducción del ruido y las vibraciones y del consumo de energía por parte de los vehículos ferroviarios en un 20 % en 2020 (con respecto a los valores de referencia de 2010), y destaca nuevamente que debe darse desde el principio un papel preeminente a las emisiones de ruidos en el desarrollo de las nuevas tecnologías, conceptos e infraestructuras en el sector del transporte;

27. Expresa su convencimiento de que las tecnologías innovadoras que abordan la interacción entre las infraestructuras y los vehículos pueden desempeñar un papel significativo a la hora de reducir los accidentes, los niveles de ruido y vibraciones, el consumo de energía, las emisiones de gases y el impacto climático;

Martes, 10 de septiembre de 2013

28. Confirma que los esfuerzos orientados a lograr una energía más limpia para las tecnologías de transportes y de movilidad deben vincularse a unos conceptos más eficientes y a un mejor diseño de los vehículos; subraya el potencial del ahorro de energía derivado del uso de ideas innovadoras, como las medidas de aprovechamiento de la energía, que se benefician de las oportunidades ofrecidas por las energías renovables y el uso de combustibles alternativos;

29. Subraya la necesidad de pensar no solo en la construcción de nuevas infraestructuras de transporte, sino de tener en cuenta expresamente, en los planteamientos de investigación y desarrollo, los aspectos de rehabilitación, mantenimiento y valorización cualitativa (por ejemplo, mediante el equipamiento con componentes de gestión inteligente del tráfico y la tecnología «vehículo a infraestructura»);

30. Pide a los Estados miembros y a la Comisión que inviertan en investigación sobre sistemas de transporte inteligentes (STI) y velen por que se lleven a la práctica, contribuyendo así a la reducción de la congestión del tráfico, a la ecoeficiencia del transporte europeo y a la mejora de su seguridad;

31. Pide a la Comisión que estudie la unificación de los contenedores y otros recipientes de transporte y de las medidas de los vehículos de todos los modos de transporte, a fin de favorecer la interoperabilidad y la intermodalidad;

32. Pide a la Comisión que ponga a disposición de los Estados miembros un manual de prácticas acreditadas para respetar los límites previstos en la Directiva relativa a la calidad del aire;

Medidas específicas

33. Reconoce la importancia de la I+D en el ámbito de la movilidad individual y subraya que la conducta de los usuarios del transporte es decisiva; pide la creación de incentivos para la elección de medios de transporte y formas de movilidad sostenibles, asociados a la actividad física, seguros y sanos a fin de desarrollar enfoques innovadores que promuevan un transporte público respetuoso del medio ambiente y el desplazamiento a pie y en bicicleta, teniendo en cuenta las necesidades y especificidades de las zonas urbanas, periurbanas, interurbanas y rurales; considera básico que se mejore la interoperabilidad entre los servicios de transporte y que las autoridades de homologación aborden con especial sensibilidad y urgencia los problemas que pueden plantearse, en este ámbito técnico-administrativo, para poner en el mercado nuevas alternativas de transporte con estas características;

34. Subraya la necesidad de que las instituciones de la UE establezcan ejemplos de buenas prácticas dentro de sus propios servicios de gestión de la movilidad y que hagan de la gestión transparente de este esfuerzo y sus resultados una de sus señas de identidad;

35. Destaca la necesidad de promover prácticas eficaces en el ámbito del transporte sostenible así como de intensificar la cooperación y el intercambio de buenas prácticas entre regiones con potenciales de desarrollo similares; recomienda que las autoridades locales desarrollen ejemplos de buenas prácticas elaborando planes de movilidad urbana sostenible en estrecha consulta con la sociedad civil;

36. Considera que los sistemas europeos de navegación por satélite como Galileo deben constituir un pilar principal para el desarrollo de transportes inteligentes y eficientes en Europa;

37. Respalda la I+D que puede contribuir a que se pase del vehículo en propiedad a hábitos no convencionales y nuevas formas de servicios relacionados con el transporte, como el uso compartido de vehículos y bicicletas; alienta a la Comisión a que intensifique su promoción de formas colectivas de movilidad individual y de unos sistemas de transporte colectivo y público individualizados;

38. Anima a que la investigación se extienda al ámbito fiscal y administrativo propugnando incentivos creativos en impuestos, tasas y precios públicos destinados tanto a las personas como a los fabricantes o proveedores de productos, servicios y/o contenidos que promuevan el uso de la bicicleta, el desplazamiento a pie y su combinación con el transporte público y otras modalidades de movilidad sostenible;

39. Destaca de nuevo la necesidad de mejorar y fomentar el desplazamiento multimodal a través de unos sistemas integrados de información y tarificación electrónica basados en soluciones de datos abiertos; observa que la investigación y la innovación en este campo han de basarse especialmente en la supresión de obstáculos, en la interoperabilidad, en la asequibilidad, en la transparencia de precios, en la facilidad de acceso y en la eficiencia;

Martes, 10 de septiembre de 2013

40. Subraya la necesidad de desarrollar soluciones de infraestructura innovadoras y duraderas —entre ellas, un mayor desarrollo de los sistemas de información, pago y reservas— que tengan en cuenta, en particular, una accesibilidad sin barreras para todos los viajeros y, específicamente, para las personas con discapacidad o con movilidad reducida, como los usuarios con sillas de ruedas, cochecitos de niños, bicicletas o equipajes pesados;
41. Aboga por que se pongan a libre disposición datos relacionados con los horarios y los retrasos de los medios de transporte públicos, de forma que terceros puedan desarrollar aplicaciones telemáticas que ofrezcan mayor comodidad a los viajeros, como la información en tiempo real sobre la forma de llegar a un destino utilizando diferentes modos de transporte o una comparación de la huella ecológica de los diferentes modos de transporte cuando se viaja a un destino específico;
42. Subraya que, a la hora de desarrollar la innovación en el ámbito de los transportes y la movilidad en las zonas urbanas y residenciales, la prioridad debe ser la salud y la calidad de vida, lo que incluye un reparto equitativo del espacio para todos, la reducción de los niveles de ruido y un aire más limpio;
43. Recuerda a la Comisión la imperiosa necesidad de mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública, en particular de los más vulnerables, como los niños, las personas mayores, los peatones, los ciclistas o las personas con discapacidad y movilidad reducida; respalda los proyectos de I+D que combinen las soluciones tecnológicas con conductores inteligentes y sus enfoques basados en el comportamiento;
44. Considera que, para descongestionar el tráfico en las zonas urbanas y las regiones densamente urbanizadas, es importante no solo mejorar la eficiencia de los medios de transporte existentes sino también que el progreso tecnológico facilite la búsqueda de soluciones alternativas para el transporte y fomente su uso;
45. Anima a la Comisión a promover enérgicamente la innovación en el ámbito de los buques no contaminantes, en particular los transbordadores, cruceros y buques marítimos sobre la base del uso de energías renovables a partir de tecnologías eólicas, solares, maremotrices y relacionadas con las pilas de combustible;
46. Pide a la Comisión que centre sus esfuerzos de investigación en la reducción progresiva de los efectos sobre la salud y el clima de las emisiones de todos los modos de transporte;
47. Considera que una estrategia europea en materia de tecnologías del transporte coherente y eficiente debe ser conforme con la estrategia Europa 2020 (COM(2010)2020) y los objetivos de reducción de 1990, así como cumplir plenamente el Libro Blanco de 2011 sobre el transporte titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144), por lo que respecta a la cohesión territorial y a un desarrollo equilibrado; considera asimismo que dicha estrategia debe permitir que disminuyan el consumo de energía, el ruido del tráfico, las necesidades de transporte, los contaminantes atmosféricos y las emisiones de gases de efecto invernadero; sostiene que, a dicho fin, la UE deberá fijar objetivos estrictos para 2020, 2030 y 2050;
48. Hace hincapié en la necesidad de reforzar la I+D en el ámbito de la navegación interior, en particular para desarrollar buques limpios y tecnologías adaptadas a una navegación de bajo calado, como por ejemplo los Buques Adaptados a Ríos para la Navegación Interior Sostenible (RASSIN), lo que permitiría ahorrar en infraestructuras de navegación interior;
49. Acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de establecer un Sistema de Información y Seguimiento sobre Investigación e Innovación en el Transporte (SISIIT); subraya la importancia de proveer información de forma regular, gratuita, fácilmente accesible y fiable a los responsables políticos regionales; lamenta el hecho de que hasta ahora siga siendo muy difícil acceder a información relativa a la concesión de fondos de la UE para proyectos en el ámbito del transporte;
50. Recomend a la Comisión que elabore iniciativas que determinen y premien proyectos de desarrollo urbano sostenible, como, por ejemplo, los premios RegioStars;
51. Destaca que una estrategia europea global debe ser apoyada desde la base, mediante estrategias de transporte integradas y bien elaboradas por parte de las autoridades locales y regionales y los Gobiernos nacionales; opina que los fondos europeos deben apoyar la elaboración de dichas estrategias;
52. Considera que todas las ayudas públicas deben prestarse de conformidad con la legislación europea pertinente sobre ayudas públicas, incluidas las normas relativas a actividades de investigación, desarrollo e innovación y a la financiación de actividades en materia de transporte e infraestructuras; opina, no obstante, que la normativa sobre ayudas públicas de la UE también ha tener debidamente en cuenta las desventajas específicas de ciertas regiones;

Martes, 10 de septiembre de 2013

53. Destaca la necesidad de que la Comisión mejore sus actividades de transferencia de conocimientos derivados de las actividades de I+D a los usuarios interesados (como las PYME o institutos de investigación) mediante la creación de una base de datos agrupada que ofrezca una visión general clara y por categorías de todos los proyectos de I+D financiados por la UE;
54. Destaca la importancia de nuevas iniciativas, como la puesta en común de la capacidad logística y de transporte con miras a un transporte de mercancías más eficiente; pide a la Comisión que aborde los posibles obstáculos a tales iniciativas;
55. Subraya la importancia de las normas de emisiones para determinados medios de transporte, por ejemplo los coches; opina que debe estudiarse un planteamiento similar para la aviación;
56. Respalda el fomento de la I+D en el ámbito de las soluciones de seguridad para el sector del transporte, siempre que se respeten los principios de proporcionalidad, no discriminación y protección de datos;
57. Confirma y respalda el planteamiento propuesto por la Comisión con sus medidas relativas a una estrategia europea de tecnología de transporte; subraya, sin embargo, que de ello no debe deducirse un fundamento jurídico para actos delegados o similares sino que la Comisión debe proponer las medidas a adoptar mediante el procedimiento de codecisión;
58. Pide a la Comisión que tenga en cuenta las prioridades expuestas en el presente informe al preparar el plan estratégico europeo de tecnología de transporte y las opciones para medidas ulteriores;

o

o o

59. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

P7_TA(2013)0344

Velar por la buena marcha del mercado interior de la energía

Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de septiembre de 2013, sobre velar por la buena marcha del mercado interior de la energía (2013/2005(INI))

(2016/C 093/02)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Velar por la buena marcha del mercado interior de la energía» y los documentos de trabajo que la acompañan (COM(2012)0663),
- Vista su Posición, de 12 de marzo de 2013, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía y por el que se deroga la Decisión n° 1364/2006/CE ⁽¹⁾,
- Visto el Reglamento (UE) n° 994/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre medidas para garantizar la seguridad del suministro de gas y por el que se deroga la Directiva 2004/67/CE del Consejo ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Textos Aprobados, P7_TA(2013)0061.

⁽²⁾ DO L 295 de 12.11.2010, p. 1.