

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

12. zwraca uwagę, że jeśli istniałaby możliwość zapewnienia dokładnych metodologii pomiaru i wiarygodnych mechanizmów monitorowania emisji dwutlenku węgla pochodzących z lasów, kredyty związane z lasami funkcjonujące na rynku emisji związków węgla mogłyby w średniej i długiej perspektywie stanowić część polityk mających na celu rozwiązanie problemu wylesiania; podkreśla, że ostateczną decyzję dotyczącą włączenia kredytów związanych z lasami do systemu handlu uprawnieniami do emisji należy podjąć w oparciu o ścisłą analizę wykonalności wszystkich potencjalnych mechanizmów finansowania oraz ocenę rezultatów konferencji stron w Kopenhadze i wnioski z realizacji projektów pilotażowych;

13. przypomina, że żadne jednostki emisji pochodzące z projektów z zakresu leśnictwa wykorzystane do zrekompensowania emisji gazów cieplarnianych w krajach uprzemysłowionych nie mogą być liczone podwójnie na poczet odejścia od wzrostu emisji przy kontynuowaniu dotychczasowych działań, do czego kraje rozwijające mają się zobowiązać w międzynarodowym porozumieniu w sprawie klimatu w okresie po -2012 r.;

14. podkreśla, że wszelkie systemy kompensacji ograniczania wylesiania i degradacji lasów w ramach przyszłych zasad dotyczących klimatu będą musiały uwzględniać nie tylko biotopy obniżające zawartość dwutlenku węgla, ale także płynące z lasów korzyści dla ekosystemów i społeczeństwa;

15. wzywa UE do promowania ścisłych norm społecznych i środowiskowych w dziedzinie ograniczania emisji powodowanej przez wylesianie i degradację lasów; wzywa UE do popierania mechanizmów ograniczania wylesiania i degradacji lasów wychodzących poza obecnie stosowane podejście oparte na mechanizmie czystego rozwoju i zajmujących się przyczynami wylesiania, takimi jak niewłaściwe zarządzanie, ubóstwo, korupcja i brak stosowania prawa poprzez popieranie reform politycznych i instytucjonalnych zarówno na szczeblu lokalnym, jak i krajowym;

16. ubolewa, że w komunikacie – niezgodnie z jego tytułem – nie podjęto tematu degradacji lasów; wzywa Komisję do opracowania planów działania i projektów pilotażowych oraz do tego, by we własnej polityce leśnej dała wyraz swojemu zaangażowaniu w powstrzymywanie nie tylko wylesiania, lecz także degradacji lasów (w tym w Unii Europejskiej), także poprzez opracowanie i ustanowienie właściwych systemów monitorowania w celu uzyskania stosownych danych dotyczących gleby i biomasy w lasach;

17. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz rządowi i parlamentom państw członkowskich.

Plan działania na rzecz mobilności w mieście

P6_TA(2009)0307

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI))

(2010/C 184 E/09)

Parlament Europejski,

- uwzględniając zieloną księgę Komisji z dnia 25 września 2007 r. zatytułowaną „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
- uwzględniając białą księgę Komisji z dnia 12 września 2001 r. zatytułowaną „Europejska polityka transportowa w roku 2010: czas na decyzje” (COM(2001)0370),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 18 października 2007 r. zatytułowany „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (COM(2007)0607),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 17 września 2007 r. zatytułowany „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy »Inteligentny samochód«” (COM(2007)0541),

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowany „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. Stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21. Wkład w strategię UE na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia” (COM(2007)0022),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 28 czerwca 2006 r. zatytułowany „Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności” (COM(2006)0336),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 22 czerwca 2006 r. zatytułowany „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” (COM(2006)0314),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 15 lutego 2006 r. zatytułowany „W sprawie inicjatywy dotyczącej inteligentnych samochodów »Podnoszenie świadomości w zakresie ICT (technologii informatycznych i komunikacyjnych) na rzecz bardziej inteligentnych, bezpieczniejszych i czystszych pojazdów«” (COM(2006)0059),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 11 stycznia 2006 r. zatytułowany „W sprawie strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego” (COM(2005)0718),
- uwzględniając wnioski i wytyczne Komisji oraz stanowiska Parlamentu Europejskiego w sprawie funduszy strukturalnych, Funduszu Spójności oraz siódmego programu ramowego w dziedzinie badań,
- uwzględniając zmieniony wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym (COM(2007)0817),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie zielonej księgi zatytułowanej „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 19 czerwca 2008 r. w sprawie komunikatu Komisji zatytułowanego „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: Pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy »Inteligentny samochód«” ⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wkładu w dotyczącą strategii lizbońskiej debatę w ramach wiosennego szczytu Rady Europejskiej 2008 ⁽³⁾,
- - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 października 1988 r. w sprawie ochrony pieszych i Europejskiej Karty Pieszych ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie CARS 21: ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 września 2007 r. w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie – klucza do zrównoważonej mobilności ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie utrzymania Europy w ruchu – zrównoważonej mobilności dla naszego kontynentu ⁽⁷⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszo powietrza dla Europy ⁽⁸⁾,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte w tym dniu, P6_TA(2008)0356.

⁽²⁾ Teksty przyjęte w tym dniu, P6_TA(2008)0311.

⁽³⁾ Teksty przyjęte w tym dniu, P6_TA(2008)0057.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 290 z 14.11.1988, s. 51.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 41 E z 19.2.2009, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 187 E z 24.7.2008, s. 154.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 175 E z 10.7.2008, s. 556.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego ⁽¹⁾,
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych ⁽²⁾ („dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei”),
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/40/WE z dnia 26 czerwca 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do urządzeń zapobiegających wjechaniu pod pojazdy silnikowe ⁽³⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 21 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania w zakresie mobilności w miastach ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając zapowiedź Komisji dotyczącą opublikowania wielokrotnie odkładanego planu działania w zakresie mobilności w miastach, dla którego nie ustalono precyzyjnego terminu realizacji,
 - uwzględniając podstawę prawną, którą stanowią art.70-80 Traktatu WE,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rozwoju Regionalnego (A6-0199/2009),
- A. mając na uwadze, że transport miejski jest istotnym elementem ogólnie pojętego transportu i w związku z tym art. 70-80 Traktatu WE stanowią podstawę prawną do przyznania Unii kompetencji dzielonej w tej dziedzinie z państwami członkowskimi,
- B. mając na uwadze, że wiele przekrojowych i rodzajowych dyrektyw i rozporządzeń europejskich ma wpływ na transport miejski i że konieczne jest ich zharmonizowanie poprzez szczególne podejście do problematyki przemieszczania się w mieście,
- C. mając na uwadze, że plan działań dotyczący europejskiej polityki klimatycznej, przyjęty na szczycie Rady Europejskiej w dniach 8 i 9 marca 2007 r., wyznacza ambitne cele polegające na zmniejszeniu o 20 % zużycia energii, uzyskaniu 20 % redukcji emisji gazów cieplarnianych i zapewnieniu 20 % udziału energii produkowanej ze źródeł odnawialnych w ogólnym zużyciu energii w 2020 r. oraz że celów tych nie można osiągnąć bez strategii odpowiednio dostosowanej do transportu miejskiego,
- D. mając na uwadze, że program badań i rozwoju CIVITAS odniósł ogromny sukces, co wskazuje na zainteresowanie władz lokalnych i przedsiębiorstw organizujących transport inwestycjami europejskimi w programy na rzecz innowacyjnego przemieszczania się w mieście,
- E. mając na uwadze, że Fundusz Spójności i fundusze strukturalne finansują programy mobilności w mieście, lecz mają podwójną wadę polegającą z jednej strony na braku strategii i celów wspólnotowych w zakresie mobilności w mieście, a z drugiej strony na nierównomiernym ich przydzielaniu na terytorium Unii,
- F. mając na uwadze, że obszary miejskie są uprzywilejowanymi węzłami intermodalności i połączeń pomiędzy transeuropejskimi sieciami transportowymi, które muszą dążyć do realizacji swoich ogólnych celów polegających na dążeniu do zrównoważonej europejskiej mobilności i trwałej konkurencyjności sieci miast Unii,
- G. mając na uwadze, że miasta są ważnymi centrami działalności gospodarczej oraz mając na uwadze, że transport towarów ma zasadnicze znaczenie dla zaspokojenia potrzeb ludności, jednak równocześnie z powodu ograniczonych powierzchni magazynowych i krótkich przedziałów czasowych stanowi on wyzwanie,

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.⁽³⁾ Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 9.⁽⁴⁾ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

- H. mając na uwadze, że ściśle przestrzeganie zasady pomocniczości i prawa gmin do podejmowania decyzji w zakresie planowania nie pozwala na opracowanie nakazowej polityki europejskiej, umożliwia jednak Unii przyjęcie strategii motywacyjnej o tym samym charakterze co jej polityka regionalna i polityka spójności, bez narzucania odgórnych rozwiązań,
- I. mając na uwadze, że problematyką obszarów miejskich nie można zajmować się w ramach polityk rodzajowych, lecz tylko w ramach podejścia uwzględniającego użytkowników i zintegrowane systemy przemieszczania się w mieście,
- J. mając na uwadze, że gwarancja dla skutecznej i zrównoważonej polityki w zakresie transportu miejskiego przynoszącej korzyści obywatelom europejskim i europejskiej gospodarce może zostać stworzona tylko poprzez równe traktowanie transportu towarowego i pasażerskiego oraz równe traktowanie różnych rodzajów transportu,
- K. mając na uwadze, że planowanie przestrzenne, które uwzględnia zmiany demograficzne zachodzące w społeczeństwie, np. poprzez umiejscowienie w centrum miasta mieszkań przeznaczonych dla osób starszych i zapewnienie możliwości robienia zakupów w pobliżu miejsca zamieszkania ludności, może w istotny sposób pomóc w unikaniu transportu,
- L. mając na uwadze konieczność dysponowania solidnymi strategiami w zakresie przemieszczania się w mieście, aby zoptymalizować odpowiednia instrumenty poprzez stworzenie platform wymiany intermodalnej oraz poprzez integrację różnych systemów przemieszczania się,
- M. mając na uwadze konieczność posiadania wiarygodnych i bardziej systematycznych statystyk pozwalających na ocenę lokalnej polityki publicznej i wymianę najlepszych praktyk w zakresie przemieszczania się w mieście,
- N. mając na uwadze, jak ważne z gospodarczego i technologicznego punktu widzenia są dla konkurencyjności i handlu zagranicznego Unii różnorodne technologie wdrażane w transporcie miejskim,
- O. mając na uwadze, że przez wzgląd na termin przyszłych wyborów do Parlamentu Europejskiego jest on zmuszony przestrzegać pierwotnie przewidzianego terminu debaty parlamentarnej w sprawie planu działania w zakresie mobilności w miastach, zapowiedzianego przez Komisję,
1. ubolewa, że zapowiadany przez Komisję plan działania na rzecz mobilności w mieście nie został opublikowany i zgadzając się na odrębne inicjatywy zwraca uwagę na konieczność spójnego podejścia; w związku z tym postanawia uwzględnić sprawozdanie z własnej inicjatywy, w pełni respektujące zasadę pomocniczości i proporcjonalności, poprzez sformułowanie propozycji dotyczących planu działania na rzecz mobilności w mieście;
2. przypomina, że transport miejski podlega zasadzie pomocniczości, niemniej jednak podkreśla, że władze lokalne często nie mogą same sprostać temu wyzwaniu bez współpracy i koordynacji na poziomie europejskim, oraz że Komisja powinna zatem zapewnić analizy, ramy prawne, finansowanie badań i promować rozpowszechnianie dobrych praktyk zgodnie z ogólnodostępnymi kryteriami i we wszystkich językach urzędowych UE;
3. zwraca się do Komisji o opublikowanie zbioru wiążących europejskich przepisów prawnych w tej dziedzinie oraz zaproponowanie regionom i miastom wspólnych ram odniesienia, które ułatwią im podejmowanie decyzji w planowaniu i wdrażaniu strategii rozwojowych;

Zwiększenie tempa badań i innowacji europejskich w zakresie mobilności w mieście

4. proponuje natychmiastowe rozpoczęcie programu poprawy statystyk i baz danych dotyczących mobilności w miastach, sporządzanych przez Eurostat, i ujęcie w nich w szczególności:
- danych dotyczących ruchu ulicznego, w tym „miękkich” środków przemieszczania się (jazda rowerem, chodzenie pieszo itd.),
 - statystyk dotyczących zanieczyszczenia powietrza i hałasu, wypadkowości, zatorów i zągęszczeń ruchu,
 - statystyk i wskaźników ilościowych i jakościowych dotyczących oferty i usług transportowych;

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

5. sugeruje niezwłoczne uruchomienie europejskiego portalu i forum internetowego dotyczącego mobilności w mieście, aby ułatwić wymianę i rozpowszechnianie informacji, dobrych praktyk i innowacyjnych osiągnięć, w szczególności w zakresie „miękkich” sposobów przemieszczania się;
6. sugeruje ustanowienie przyznawanej corocznej nagrody europejskiej, która włączy nagrody CIVITAS w obchody europejskiego tygodnia mobilności celem wyróżnienia wartych zauważenia i możliwych do zaadaptowania inicjatyw lub projektów w zakresie transportu miejskiego;
7. proponuje opracowanie nowej edycji inicjatywy CIVITAS (CIVITAS IV), w związku z wezwaniami do składania projektów obejmujących między innymi:
- usługi dodatkowe związane z transportem intermodalnym (pobieranie opłat itd.),
 - programy w zakresie ergonomii (wygody) miejskich środków transportu,
 - innowacje w zakresie dostępności przewozów intermodalnych, w szczególności w przypadku osób z ograniczoną możliwością poruszania się,
 - zintegrowane programy informacyjne na temat sieci transportu miejskiego dla użytkowników, umożliwiające im zoptymalizowanie sposobu przemieszczania się i dostosowanie go w zależności od nieprzewidzianych sytuacji w sieci;
8. proponuje zintensyfikowanie badań i rozwoju w dziedzinie inteligentnych systemów transportowych, ich silniejsze powiązanie z potrzebami i celami mieszkańców miast i lokalnych władz oraz ukierunkowanie ich na następujące aspekty:
- zintegrowane systemy zarządzania informacją i zarządzania ruchem ulicznym,
 - ograniczenie uciążliwości i wypadków,
 - stosowanie nowych interoperacyjnych technologii informatycznych i komunikacyjnych, a mianowicie technologii satelitarnych i NFC ⁽¹⁾, poprzez wykorzystanie telefonów komórkowych do informowania użytkowników i sprzedaży biletów na zintegrowane środki transportu,
 - bezpieczeństwo i ochrona w transporcie publicznym,
 - opracowanie nowej generacji pojazdów miejskich;
 - innowacyjne rozwiązania w zakresie wydajnego transportu towarowego, w szczególności w odniesieniu do lokalnej dystrybucji towarów w miastach;
9. domaga się zwiększenia krajowych i wspólnotowych środków na zastosowania inteligentnych systemów transportowych, aby umożliwić szersze zastosowanie inteligentnych systemów transportowych przez władze lokalne;

Zachęcanie do optymalizowania różnych sposobów przemieszczania się poprzez poprawę programowania miejskiego

10. wzywa do promowania zasady zintegrowanego podejścia w ramach zarządzania partnerskiego, które zrzesza zainteresowane podmioty miejskie i okołomiejskie, krajowe i europejskie oraz które uwzględnia tematykę związaną z transportem, takie jak integrację społeczną, hałas, bezpieczeństwo, konkurencyjność, środowisko itd.; ponawia swoje wezwanie, aby stosowanie zintegrowanego podejścia było obowiązkowe przy programowaniu i wyborze projektów do wsparcia z funduszy strukturalnych;

⁽¹⁾ NFC, co oznacza Near Field Communication, to technologia wymiany danych na bardzo małą odległość pozwalająca dokonywać identyfikacji radiowej.

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

11. zaleca wdrożenie i upowszechnienie planów zrównoważonego zintegrowanego transportu miejskiego w aglomeracjach liczących ponad 100 000 mieszkańców, obejmujących:

- diagnostykę, wskaźniki i cele mobilności wraz z ich skutkami gospodarczymi, społecznymi i ekologicznymi,
- plan rozwoju i powiązania sieci transportowych, skoordynowany z planem w zakresie transportu regionalnego i strategiami planowania urbanistycznego,
- plan rozwoju „miękkich” rodzajów przemieszczania się (ścieżki rowerowe, strefy dla pieszych itp.) kompleksowo włączonych do transportu miejskiego,
- podstawowy plan w zakresie parkingów i platform wymiany intermodalnej,
- program przystosowania zarządzania sieciami transportu miejskiego i ich połączeń do potrzeb użytkowników z ograniczoną możliwością poruszania się,
- podstawowy plan w zakresie logistyki miejskiej, w tym możliwości korzystania z infrastruktury publicznej w zakresie transportu towarów,
- procedurę bezpośredniego udziału obywateli;

12. zaleca stworzenie stałego forum europejskiego dla reprezentatywnych organów zajmujących się organizacją transportu, w tym dla stowarzyszeń użytkowników i obywateli oraz branżowych stowarzyszeń przewoźników, poświęconego zarządzaniu transportem miejskim w celu wymiany i rozpowszechniania dobrych praktyk;

13. proponuje uzależnienie europejskiego wsparcia finansowego w zakresie transportu miejskiego od spełnienia warunku, jakim byłoby zapewnienie zintegrowanych planów mobilności w mieście (plany transportu miejskiego);

14. zachęca do współpracy i integracji operacyjnej organów zajmujących się organizacją transportu publicznego, ruchu drogowego i parkowania w metropoliach europejskich liczących ponad 250 000 mieszkańców, w regionach o takim samym natężeniu przepływu ludności i towarów oraz w zależności od lokalnej specyfiki i z jej uwzględnieniem;

15. zachęca organy zajmujące się organizacją transportu do wyznaczenia sobie dobrowolnych i spójnych celów w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych za pomocą strategii polityki mobilności ujętych w wyżej wymienionych zintegrowanym planie zrównoważonego transportu miejskiego oraz do przełożenia tych celów na konkretne zobowiązania dotyczące osiągania określonych wyników, mające zastosowanie do przewoźników publicznych i prywatnych;

16. proponuje dokonać oceny doświadczeń, które zebrano w zakresie integracji taryfowej (w tym w zakresie projektu „interoperacyjnego zarządzania opłatami za przejazd”), informacji intermodalnej i między organami organizującymi transport w aglomeracjach miejskich w Unii Europejskiej, w celu ułatwienia wymiany najlepszych praktyk;

Wartość dodana Unii: zachęta do zrównoważonej mobilności na obszarach miejskich

17. zachęca Komisję do uruchomienia centrum obserwacyjnego mobilności w mieście, lecz jest przeciwny utworzeniu nowej agencji;

18. wyraża ubolewanie, że w obecnym okresie programowania pomocy na lata 2007-2013 jedynie ok. 9 % (odpowiadających 8 mld EUR) ogółu środków z funduszy strukturalnych, które wydaje się na transport (82 mld EUR), przewidziano na transport miejski; uważa, że ten udział jest za mały, żeby sprostać wyzwaniom w zakresie odpowiedniej mobilności w miastach europejskich oraz ochrony środowiska i klimatu;

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

19. usilnie zaleca zbadanie możliwości stworzenia, w zakresie ram finansowych na lata 2014-2020, europejskiego instrumentu finansowego na rzecz mobilności w mieście (zintegrowany program typu Marco-Polo) umożliwiającego współfinansowanie:

- opracowywania planów przemieszczania się w mieście w celu zachęcenia do upowszechnienia idei ich wprowadzania,
- części inwestycji w środki transportu odpowiadających środowiskowym i społeczno-ekonomicznym celom Unii;

i proponuje, by finansowanie to było przyznawane w ramach zachęty, w oparciu o przetargi spełniające warunki europejskich specyfikacji;

20. wzywa Komisję do sporządzenia sprawozdania w sprawie stref ograniczonego ruchu w miastach, aby ocenić ich wpływ na mobilność, jakość życia, emisje i efekty zewnętrzne, zdrowie oraz bezpieczeństwo, przy uwzględnieniu potrzeby stworzenia systemu transgranicznego ścigania wykroczeń i przestępstw drogowych rodzących odpowiedzialność karną i innych z nią niezwiązanych;

21. proponuje wprowadzenie sieci informacyjnej i sieci sprzedaży biletów komunikacji miejskiej dla najczęściej odwiedzanych miast Unii Europejskiej na dworcach i lotniskach miejsca wyjazdu, jeżeli znajduje się ono na terytorium Unii;

22. zaleca stworzenie „karty użytkownika” transportu miejskiego obejmującej pieszych i rowerzystów, dystrybucję towarów i usług oraz określenie podziału jezdni w celu zmniejszenia obecnych nierówności;

23. uważa, że wzór zabudowy miejskiej w postaci miasta o krótkich drogach najbardziej nadaje się do umożliwienia w miastach mobilności przyjaznej dla środowiska i klimatu;

24. zachęca Komisję oraz władze lokalne do wzmocnienia i rozszerzenia zakresu inicjatyw dotyczących „dni bez samochodu”, takich jak inicjatywy podejmowane w ramach dorocznego europejskiego dnia bez samochodu;

25. wzywa Komisję, aby jak najszybciej przedstawiła zharmonizowaną koncepcję stworzenia stref ochrony środowiska oraz zaprojektowania jednolitej europejskiej naklejki oznaczającej strefę ochrony środowiska, aby miasta lub państwa członkowskie nie opracowywały odmiennych koncepcji, co mogłoby wiązać się ze znacznymi niedogodnościami dla obywateli i przedsiębiorstw;

26. jest zdania, że koncepcja mobilności miejskiej powinna obejmować również stworzenie sieci między-miastowych, które umożliwią połączenie między sobą dużych miast, ich rozwój gospodarczy oraz sprawny i nieprzerwany transport osobowy i towarowy;

Transport miejski: sektor przemysłu i europejskie technologie, które należy uwzględnić w strategii lizbońskiej i w europejskim planie naprawy gospodarczej

27. sugeruje wprowadzenie europejskiej polityki standaryzacji i certyfikacji wyposażenia z punktu widzenia bezpieczeństwa i zdrowia, wygody (hałas, drgania itp.), interoperacyjności sieci („busway”, tramwajo-pociąg itp.), dostępności dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się lub osób z wózkami dziecięcymi, „miękkich” środków przemieszczania się i pojazdów o „czystym” napędzie (autobus, taksówka) w oparciu o bilans węglowy oraz oceny wpływu kosztów dla przedsiębiorstw i użytkowników;

28. wzywa do nieustannej dbałości o zachowanie proporcji między kosztami a korzyściami oraz o możliwość finansowego wspierania mniej zamożnych użytkowników;

29. sugeruje wydanie wytycznych w sprawie zalecanych minimalnych poziomów jakości usług, oceny oraz udziału użytkowników i obywateli, w ramach otwarcia na konkurencję sieci komunikacji miejskiej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007;

Czwartek, 23 kwietnia 2009 r.

30. proponuje przydzielenie znacznej części środków uwolnionych w ramach europejskiego planu naprawy gospodarczej na finansowanie bieżących inwestycji i prac związanych z transportem miejskim i zbiorowym nadających się do natychmiastowego sfinansowania i realizacji przed 31 grudnia 2009 r.;

31. stwierdza, że w ramach europejskiego planu naprawy gospodarczej stawia się w pierwszym rzędzie środki z funduszy strukturalnych przeznaczone na zrównoważone projekty infrastrukturalne; pilnie nalega na państwa członkowskie i regiony, żeby znaczną część tych środków przeznaczyły na przyjazny środowisku transport miejski;

32. zwraca się do Komisji o zapoznanie się z propozycjami zawartymi w niniejszej rezolucji i o przyjęcie do wiadomości życzenia Parlamentu Europejskiego, by podjęła ona inicjatywę w tej dziedzinie, która zaowocowałaby – w jak najkrótszym czasie – planem działania;

*

* *

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

Plan działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych

P6_TA(2009)0308

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI))

(2010/C 184 E/10)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 16 grudnia 2008 r. zatytułowany „Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie” COM(2008)0886),
- uwzględniając wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu (COM(2008)0887),
- uwzględniając białą księgę Komisji z dnia 12 września 2001 r. zatytułowaną „Europejska polityka transportowa na rok 2010: czas na decyzje” (COM(2001)0370),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 8 lipca 2008 r. zatytułowany „Ekologiczny transport” (COM(2008)0433),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 8 lipca 2008 r. zatytułowany „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych” (COM(2008)0435),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji z dnia 25 września 2007 r. zatytułowaną „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 22 czerwca 2006 r. zatytułowany „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” (COM(2006)0314),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 17 września 2007 r. zatytułowany „Bezpieczniejszy, bardziej ekologiczny i wydajniejszy transport dla całej Europy: pierwsze sprawozdanie na temat inicjatywy »Inteligentny samochód«” (COM(2007)0541),