

P7_TA(2011)0584

Jednolity europejski obszar transportu

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011/2096(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając białą księgę Komisji zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”(COM(2011)0144),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lutego 2003 r. w sprawie białej księgi Komisji pt. „Europejska polityka transportowa do roku 2010 – czas na decyzje”¹,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie zrównoważonej mobilności na kontynencie europejskim²,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu³,
- uwzględniając rezolucję z dnia 21 października 2010 r. w sprawie zintegrowanej polityki morskiej – ocena dokonanych postępów i nowe wyzwania⁴,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 lipca 2011 r. w sprawie piątego sprawozdania Komisji w sprawie spójności oraz strategii w dziedzinie polityki spójności po 2013 r.⁵,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa lotnictwa, ze szczególnym uwzględnieniem urzędzeń prześwietlających⁶,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie 2011-2020⁷,
- uwzględniając komunikaty Komisji pt. „Sieć obywatelska” (COM(1995)0601) i „Plan działania na rzecz mobilności w miastach” (COM(2009)0490),
- uwzględniając komunikat Komisji z 1995 r. pt. „W kierunku sprawiedliwego i skutecznego systemu pobierania opłat w sektorze transportu” (COM(1995)0691) oraz jej komunikat z 1998 r. pt. „Transport i CO₂” (COM(1998)0204); mając na uwadze, że Komisja powinna ponownie opublikować ten ostatni komunikat,

¹ Dz.U. C 43E z 19.2.2004, s. 250.

² Dz.U. C 175E z 10.7.2008, s. 556.

³ Dz.U. C 351 E z 2.12.2011, s. 13.

⁴ Teksty przyjęte, P7_TA(2010)0386

⁵ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0316

⁶ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0329

⁷ Teksty przyjęte, P7_TA(2011)0408

- uwzględniając strategię „Europa 2020”,
 - uwzględniając dorobek wspólnotowy w dziedzinie transportu,
 - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0425/2011),
- A. mając na uwadze, że europejska polityka transportowa w wielu sytuacjach życiowych ma bezpośredni wpływ na obywateli UE, a prawdziwie jednolity europejski obszar transportu pozbawiony wszelkich barier między poszczególnymi rodzajami transportu i systemami krajowymi oraz wolny do zakłóceń konkurencji i dumpingu społecznego przyniósłby im znaczne korzyści,
- B. mając na uwadze, że sektor transportu ma ogromne znaczenie dla rozwoju Unii Europejskiej, jej regionów i miast, gdyż wytwarza ok. 5 % PKB i zatrudnia ok. 10 mln osób; mając na uwadze, że konieczne jest utrzymanie zdolności UE do rozwoju i innowacyjności w obszarach takich jak mobilność, transport i logistyka, które mają decydujące znaczenie dla pozycji Europy jako ośrodka przemysłowego i gospodarczego oraz dla konkurencyjności Europy w świecie; mając na uwadze, że małe i średnie przedsiębiorstwa odgrywają szczególnie istotną rolę w sektorze transportu,
- C. mając na uwadze, że w przyszłej europejskiej polityce transportu i mobilności należy uwzględnić do 2020 r. cele 20-20-20 jako najważniejszą podstawę podejmowania decyzji w tej dziedzinie,
- D. mając na uwadze, że transport w znacznej mierze może się przyczynić do realizacji celów strategii „Europa 2020”, zwłaszcza w takich dziedzinach jak zatrudnienie, trwały wzrost gospodarczy, badania, energia, innowacje i środowisko naturalne, przy czym w ramach tej strategii w sposób bardziej konsekwentny należy zwracać większą uwagę na kwestię bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego oraz lepiej koordynować oba te zagadnienia,
- E. mając na uwadze, że nie zrealizowano niektórych celów określonych w ostatniej białej księdze, wobec czego realizację celów zapisanych w niniejszym dokumencie należy regularnie monitorować i poddawać ocenie,
- F. mając na uwadze, że różne rodzaje transportu nie powinny ze sobą konkurować, lecz uzupełniać się w ramach skutecznej współmodalności w oparciu o wiodącą zasadę wydajnego modalnego podziału obciążeń między różne rodzaje transportu,
- G. mając na uwadze, że cele w zakresie zmiany transportu można osiągnąć nie na drodze ustawowej, lecz wyłącznie dzięki wykorzystywaniu prawidłowo funkcjonującej infrastruktury, immanentnym zaletom i mocnym stronom oraz zachętom;
- H. mając na uwadze, że zasadnicze znaczenie ma skuteczna realizacja transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), stanowiącej skuteczne połączenie sieci transportowych wszystkich regionów UE, oraz wyeliminowanie różnic między poziomami rozwoju infrastruktury

w państwach członkowskich UE,

- I. mając na uwadze, że sektor transportu i infrastruktura transgraniczna napotyka nadal wiele przeszkód historyczno-geograficznych (inne szerokości torów lub przeszkody nie do pokonania, jakimi są łańcuchy górskie takie jak Alpy, Pireneje czy Karpaty), wywołujących skutki ograniczające, które często można z łatwością wyeliminować, wobec czego należy przyjąć ogólną zasadę ich ograniczania,
 - J. mając na uwadze, że różnice pomiędzy regionami europejskimi (peryferyjne położenie, infrastruktura, krajobraz, gęstość zaludnienia, sytuacja społeczno-gospodarcza) są źródłem bardzo różnych problemów, które wymagają elastycznych rozwiązań;
 - K. mając na uwadze, że otwarcie rynków transportu powinno być uzależnione od opracowania wszelkich zabezpieczeń regulacyjnych niezbędnych w celu zapewnienia, że otwarcie tych rynków przyczyni się do poprawy jakości usług, wykszolenia i warunków zatrudnienia,
 - L. mając na uwadze, że UE musi wprowadzić spójne standardy obowiązujące wszystkich przewoźników, zwłaszcza w odniesieniu do kwestii bezpieczeństwa, technologii, ochrony środowiska i warunków pracy, uwzględniając jednocześnie fakt, że w sektorach, w których obowiązują de facto przepisy międzynarodowe, skuteczną regulację można osiągnąć za pośrednictwem odpowiednich forów międzynarodowych,
 - M. mając na uwadze, że ustawodawstwo przyjmowane w dziedzinie transportu musi być przenoszone na grunt prawa krajowego, wdrażane i egzekwowane właściwie, konsekwentnie i bez zwłoki;
1. z zadowoleniem przyjmuje białą księgę z 2011 r., stwierdza jednak, że główne cele określone w białej księdze z 2001 r. zrealizowano jedynie częściowo lub nie zrealizowano ich wcale, wobec czego proponuje, aby:
 - do roku 2013 w oparciu o sprawozdanie na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011-2020 i zgodnie z zasadą pomocniczości Komisja przedłożyła konkretne propozycje z myślą o obniżeniu do 2020 r. liczby zabitych i ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50 % w porównaniu z rokiem 2010; w propozycjach tych należy zwrócić szczególną uwagę na najbardziej narażonych użytkowników dróg i w każdym przypadku wskazać spodziewane wyniki pod względem zmniejszenia liczby wypadków;
 - do roku 2014 Komisja przedłożyła wniosek przewidujący internalizację zewnętrznych kosztów wszystkich rodzajów transportu towarowego i pasażerskiego w zależności od ich szczególnych właściwości, unikając przy tym podwójnych obciążeń i zakłóceń rynku; dochody z internalizacji kosztów zewnętrznych należy przeznaczać na finansowanie inwestycji w bezpieczeństwo, badania naukowe, nowe technologie, ochronę klimatu i ograniczanie hałasu w kontekście zrównoważonej mobilności oraz w infrastrukturę;
 2. zwraca się o to, aby do 2013 r. Komisja przedłożyła wniosek dotyczący warunków społecznych i warunków pracy w celu ułatwienia tworzenia prawdziwie zintegrowanego europejskiego rynku transportu i jednocześnie zwiększenia atrakcyjności tego sektora dla pracowników; wniosek ten powinien opierać się na dogłębnej analizie warunków społecznych i warunków pracy panujących obecnie we wszystkich rodzajach transportu, na

poziomie harmonizacji przepisów prawnych w państwach członkowskich oraz na ocenie skutków zmian zachodzących na rynku pracy w sektorze transportu do 2020 r.; wniosek ten powinien też spowodować wzrost zatrudnienia i poprawę sytuacji pracowników w całym sektorze transportu, a także uwzględniać nowe technologie i usługi logistyczne, za pomocą których można usprawnić usługi transportowe ogólnie, a w szczególności usługi transportowe dla osób niepełnosprawnych;

3. apeluje do Komisji, aby w oparciu o informacje przekazane przez państwa członkowskie przedstawiła do 2013 r. spójną analizę ilościową obecnej sytuacji w zakresie poziomu infrastruktury, gęstości sieci transportowej oraz jakości usług transportowych we wszystkich państwach członkowskich UE; umożliwi to wgląd w bieżącą sytuację obszaru UE-27, uwypukli różnice w rozwoju infrastruktury transportowej między państwami członkowskimi i ich regionami, da obraz tego, jak jest obecnie finansowana infrastruktura transportowa wszystkich rodzajów transportu, oraz wskaże priorytety inwestycyjne na przyszłość;
4. przyznaje, że sektor transportu wnosi istotny wkład do polityki przemysłowej, konkurencyjności i równowagi handlowej w UE; zauważa, że w 2009 r. wartość eksportu pojazdów i sprzętu transportowego wyniosła 454,7 mld EUR, co stanowiło 41,5 % ogółu eksportu z 27 państw UE; zwraca ponadto uwagę, że w 2009 r. UE odnotowała największą nadwyżkę handlową w sektorze pojazdów i sprzętu transportowego (112,6 mld EUR) oraz usług transportowych (21,5 mld EUR);
5. popiera 10 celów konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu oraz cele określone w białej księdze, które powinny zostać zrealizowane do 2050 r. i 2030 r., jest jednak zdania, że okres do roku 2020 należy dokładniej zdefiniować w odniesieniu do kwestii finansowania (z uwzględnieniem sytuacji gospodarczej poszczególnych państw członkowskich) i ogólnych wyzwań z dziedziny energii i środowiska, przed jakimi stoi transport, wobec czego wzywa Komisję do opracowania przepisów prawnych służących ograniczeniu o 20 % emisji CO₂ i innych gazów cieplarnianych wytwarzanych przez transport (w porównaniu ze wskaźnikami z 1990 r.) oraz osiągnięciu wymienionych poniżej celów do roku 2020 (w porównaniu ze wskaźnikami z 2010 r.), zgodnie z celami 20-20-20 i we współpracy z partnerami międzynarodowymi:
 - ograniczenie emisji CO₂ w ruchu drogowym o 20 %;
 - ograniczenie poziomu hałasu i zużycia energii przez pojazdy szynowe o 20 %;
 - ograniczenie emisji CO₂ w ruchu lotniczym w całej europejskiej przestrzeni powietrznej o 30 %;
 - ograniczenie emisji CO₂ i substancji szkodliwych w żegludze w całej UE o 30 %, do czego przyczynią się porozumienia IMO dotyczące wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej i plan zarządzania efektywnością energetyczną statków;

wzywa też do nadania wszystkim celom, o których mowa w niniejszym ustępie, charakteru priorytetowego i corocznego kontrolowania ich realizacji;

6. podkreśla, że należy dążyć do utworzenia w Europie wewnętrznego rynku transportu poprzez dalsze otwarcie sieci i rynków transportowych i z uwzględnieniem aspektów zatrudnienia oraz aspektów gospodarczych, środowiskowych, społecznych i terytorialnych; wzywa Komisję do dopilnowania, by propozycje dotyczące otwarcia usług na wszystkich rynkach transportowych nie prowadziło do dumpingu socjalnego, pogorszenia jakości usług oraz do powstawania monopoli czy oligopoli; podkreśla, że nadal istnieje pilna

potrzeba opracowania wytycznych dotyczących pomocy państwa dla portów morskich.

7. zaznacza, że dotychczas w niedostatecznym stopniu zbadano potencjał transportu na wielu obszarach, podkreśla znaczenie jednolitego europejskiego obszaru transportu, wzajemnie powiązanego i interoperacyjnego, opartego na prawdziwie europejskim zarządzaniu infrastrukturą i systemami transportowymi, który można osiągnąć poprzez wyeliminowanie skutków ograniczających między państwami członkowskimi w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu w celu zwiększenia konkurencyjności i atrakcyjności całej Unii Europejskiej; podkreśla wagę spójności terytorialnej, w szczególności problemów związanych z dostępnością, z którymi borykają się regiony najbardziej oddalone, wyspy, regiony zamknięte i peryferyjne, oraz dobrych połączeń między państwami członkowskimi i ich sąsiadami;
8. podkreśla, że myślą przewodnią przyszłej polityki transportowej powinna być skuteczna współmodalność w transporcie towarów i osób w całym łańcuchu usług transportowych i logistycznych, mierzona stopniem opłacalności, ochrony środowiska naturalnego, bezpieczeństwa energetycznego, jakością warunków socjalnych, zdrowotnych i warunków pracy, jak i aspektami bezpieczeństwa, która uwzględnia spójność terytorialną i czynniki geograficzne w poszczególnych krajach i regionach; jest zdania, że rodzaje transportu muszą się uzupełniać i współdziałać oraz że powyższe aspekty należy wykorzystywać do określenia obecnego i przyszłego obciążenia poszczególnych rodzajów transportu w krajach i regionach w zależności od ich indywidualnych możliwości; uważa ponadto, że należy systematycznie promować wykorzystywanie zrównoważonych środków transportu, również w przypadku krótkich i średnich odległości;
9. zwraca uwagę na wysoki stopień uzależnienia Unii od importu paliw kopalnych, których dostarczanie spoza Unii wiąże się z poważnym zagrożeniem bezpieczeństwa gospodarczego Unii oraz elastyczności strategii jej polityki zewnętrznej, a także apeluje do Komisji o zdefiniowanie i przeprowadzanie regularnych pomiarów bezpieczeństwa dostaw energii spoza terytorium Unii;
10. podkreśla znaczenie rozwoju infrastruktury transportowej nowych państw członkowskich, w tym infrastruktury drogowej, w celu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu oraz znaczenie połączenia sieci transportowych tych państw z sieciami transportowymi sąsiednich krajów; wzywa Komisję do włączenia potrzeb rozwoju infrastruktury transportowej nowych państw członkowskich do swoich przyszłych wieloletnich ram finansowych, tak aby najpóźniej do 2025 r. infrastruktura transportowa nowych państw członkowskich osiągnęła poziom pozostałych państw członkowskich;
11. z zadowoleniem przyjmuje i popiera wniosek Komisji Europejskiej dotyczący instrumentu „Łącząc Europę” oraz inicjatywy w zakresie obligacji na rzecz projektów i wzywa państwa członkowskie do wdrożenia sieci najważniejszych połączeń, ponieważ koncepcja TEN-T powinna przewidywać ograniczoną liczbę projektów stanowiących dla Europy wartość dodaną oraz więcej realistycznych środków finansowych; wzywa, aby:
 - państwa członkowskie zobowiązały się do usunięcia do 2020 r. głównych znanych wąskich gardeł w granicach europejskiego obszaru transportu, by w razie konieczności zachęcały do ich omijania poprzez stworzenie intermodalnej infrastruktury na początku i końcu danego odcinka, traktowały priorytetowo transgraniczne projekty między wszystkimi państwami członkowskimi, nie zaniedbując jednocześnie połączeń z sąsiednimi krajami, oraz przedłożyły zatwierdzony plan finansowania do 2015 r.;

- Komisja zobowiązała się do zwiększenia stabilności finansowania projektów TEN-T, koordynując je z założeniami polityki regionalnej;
 - Komisja zobowiązała się do wspierania alternatywnych modeli i instrumentów finansowych, m.in. obligacji na rzecz projektów, oraz do zaproponowania we wnioskach dotyczących internalizacji kosztów zewnętrznych wykorzystania większej części generowanych w ten sposób przychodów na rzecz finansowania projektów TEN-T;
 - w celu zagwarantowania długotrwałej skuteczności i widoczności działań UE w ramach sieci TEN-T określenie priorytetów było postrzegane w ścisłym powiązaniu z warunkami regulującymi wykorzystywanie regionalnych funduszy strukturalnych oraz by na państwach członkowskich spoczywał obowiązek zagwarantowania środków na te projekty po zakończeniu wieloletnich programów UE;
 - po roku 2015 priorytetowy charakter projektów został utrzymany tylko wówczas, jeżeli państwa członkowskie podejmą wiążące decyzje budżetowe gwarantujące realizację tych projektów, oraz by współfinansowanie ze środków UE opierało się na zasadzie „wykorzystaj lub strać”;
 - EuroVelo, europejska sieć międzynarodowych długich szlaków rowerowych, została włączona do sieci TEN-T;
12. podkreśla, że tworzenie dobrej infrastruktury transportowej i zapewnienie wysokiego poziomu dostępu do niej wzmocni wszystkie regiony pod względem gospodarczym i uczyni je atrakcyjniejszymi dla inwestycji bezpośrednich, zwiększając ich własną konkurencyjność i konkurencyjną pozycję UE jako całości w dłuższej perspektywie, zapewniając właściwy rozwój rynku wewnętrznego i zrealizowanie celu spójności terytorialnej;
13. wskazuje, że sieci transportowe odgrywają wiodącą rolę w polityce planowania przestrzennego; podkreśla szczególne znaczenie dużej infrastruktury transportowej, takiej jak szybkie koleje, dla napędzania rozwoju lokalnego; uważa, że makroregiony i strategie ich rozwoju mają potencjał do odgrywania aktywniejszej roli w realizowaniu skoordynowanej, skutecznej i zrównoważonej polityki transportowej; przypomina o znaczeniu opracowywania, planowania i realizowania wspólnych strategii w dziedzinie infrastruktury transportowej, a także o konieczności rozpowszechniania najlepszych praktyk w obszarze transportu; podkreśla, że obywatele i przedsiębiorstwa UE będą bezpośrednimi beneficjentami jednolitego europejskiego obszaru transportu dzięki postawionym przed nim celom zmniejszenia czasu i zasobów przeznaczanych na transport towarów i pasażerów oraz bliższej integracji rynków;
14. podkreśla, że w odniesieniu do każdego rodzaju transportu osobowego i towarowego powinny obowiązywać te same standardy bezpieczeństwa odpowiednio dopasowane do występujących zagrożeń i ujednolicone na szczeblu europejskim, oraz wzywa do przedłożenia wniosku w sprawie finansowania zgodności z tym wymogiem; jest zdania, że w przypadku transportu morskiego i lotniczego koniecznym warunkiem wstępnym powinna być koordynacja międzynarodowa oraz że do 2015 r. należałoby dokonać przeglądu obowiązujących uregulowań, w razie potrzeby uaktualnić je i stopniowo włączać do porozumień z krajami trzecimi;

15. podkreśla znaczenie spójnej strategii dotyczącej przejścia na alternatywne i odnawialne źródła energii dla transportu, a także zwraca uwagę, że dzięki koszykowi energetycznemu i dostępnym już sposobom oszczędności energii można osiągnąć założone cele; zaznacza, że takie przejście wymaga szczególnej infrastruktury i odpowiednich zachęt oraz że cele w zakresie ograniczenia emisji należy formułować w sposób neutralny technologicznie;
16. domaga się opracowania do 2015 r. wniosku w sprawie mobilności miejskiej, w którym wsparcie projektów – przy zachowaniu zasady pomocniczości – byłoby uzależnione od przedstawienia przez władze lokalne planów mobilności miejskiej zgodnej z zasadą zrównoważonego rozwoju, które przewidują wydajny łańcuch logistyczny w transporcie towarów i osób na obszarach miejskich i zabudowanych, przyczyniają się do zmniejszenia natężenia ruchu, liczby wypadków, zanieczyszczenia powietrza i hałasu, są zgodne z normami i celami europejskiej polityki transportowej, spójne z potrzebami sąsiednich miast i regionów i nie powodują powstawania nowych barier rynkowych; proponuje wymianę najlepszych praktyk w zakresie innowacji i badań nad zrównoważonymi koncepcjami mobilności miejskiej;
17. podkreśla, że decydujące znaczenie ma zachowanie użytkowników transportu, i domaga się wprowadzenia środków zachęcających do wybierania zrównoważonych, wymagających aktywności fizycznej, bezpiecznych i przyjaznych dla zdrowia środków transportu oraz do mobilności; apeluje do Komisji i państw członkowskich, aby zgodnie z zasadą pomocniczości przedłożyły do 2013 r. wnioski w sprawie opracowania inicjatyw służących promowaniu publicznego transportu przyjaznego środowisku, ruchu pieszego i rowerowego, zwłaszcza w miastach, w celu podwojenia liczby osób korzystających z tych form przemieszczania się; uważa zatem za ważne, by rozbudować bezpieczną infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów, zwłaszcza w miastach, usprawnić wzajemne powiązanie usług transportowych, promować wprowadzenie jednego dokumentu transportowego i zintegrowanego systemu biletów elektronicznych na podróże różnymi rodzajami transportu, który obejmowałby transport dalekobieżny i lokalny; przypomina, że dostępność transportu w połączeniu z jego przystępnością cenową ma kluczowe znaczenie dla mobilności społecznej oraz że przy planowaniu przyszłej polityki transportowej należy zwrócić większą uwagę na pogodzenie celów w zakresie zrównoważonego rozwoju z potrzebami społecznymi;
18. jest przekonany, że podstawowe zasady dotyczące praw pasażerów we wszystkich rodzajach transportu należy ująć w karcie praw pasażerów, dlatego oczekuje od Komisji przedłożenia najpóźniej na początku 2012 r. odpowiedniego wniosku uwzględniającego specyfikę poszczególnych form transportu i zdobyte doświadczenia oraz zawierającego rozdział poświęcony prawom pasażerów niepełnosprawnych; jednocześnie apeluje o jednolitą interpretację i konsekwentne stosowanie, wdrażanie i egzekwowanie tych praw w oparciu o jednoznaczne definicje i wytyczne oraz o przejrzyste ich stosowanie; podkreśla ponadto, że kwestia nakładania dodatkowych opłat na pasażerów wszystkich rodzajów transportu musi zostać uwzględniona w ustawodawstwie;
19. podkreśla potrzebę zintegrowania polityki transportowej w celu objęcia nią całego łańcucha wartości sektora usług transportowych i logistycznych, aby odpowiednio stawić czoła wyzwaniom związanym z transportem i mobilnością, a zwłaszcza wyzwaniom, przed którymi stają obszary miejskie; apeluje o wzmocnienie koordynacji pomiędzy decydentami z instytucji europejskich oraz nawiązanie stałego dialogu i stałych konsultacji z przedstawicielami branży logistycznej, dostawcami usług transportowych i klientami

w ramach europejskiego forum logistyki i mobilności;

20. wzywa do nadania priorytetowego charakteru działaniom służącym zapewnieniu zielonej logistyki i lepszego zarządzania mobilnością;
21. twierdzi, że zrównoważona multimodalność łańcucha logistycznego w transporcie towarów i osób wymaga ustanowienia intermodalnych węzłów łącznikowych i terminali, zintegrowanego planowania i zintegrowanej logistyki oraz zintegrowanego kształcenia i szkolenia zawodowego;
22. podkreśla, że UE powinna przodować pod względem innowacji technologicznych, co służyłoby wspieraniu wydajności, zrównoważonego rozwoju i zatrudnienia; domaga się finansowania programu badawczo-rozwojowego zorientowanego specjalnie na zrównoważoną i bezpieczną mobilność przy pomocy konkretnej strategii wykonawczej, ram czasowych i skutecznej kontroli finansowej z myślą o:
 - utrzymaniu w poszczególnych rodzajach transportu wiodącej pozycji UE jako miejsca produkcji i badań, przy zwróceniu szczególnej uwagi na kwestię dekarbonizacji transportu, ograniczenia emisji i poziomu hałasu oraz na kwestię bezpieczeństwa;
 - stworzeniu wydajnych, inteligentnych, interoperacyjnych i powiązanych systemów służących wsparciu następujących systemów: SESAR, Galileo, GMES, ERTMS, system usług informacji rzecznej (RIS), SafeSeaNet, LRIT i ITS;
 - znalezieniu praktycznych rozwiązań we współpracy z grupą ekspertów z dziedzin gospodarki, nauki, polityki i spraw społecznych;
 - zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez kontynuację inicjatywy eBezpieczeństwo oraz stworzeniu infrastruktury niezbędnej do wdrożenia systemu wzywania pomocy eCall przy przestrzeganiu zasad ochrony danych;
23. jest zdania, że należy zmniejszyć ilość przeszkód biurokratycznych we wszystkich rodzajach transportu, w związku z czym domaga się większego uproszczenia i ujednoczenia dokumentów przewozowych i logistycznych, zwłaszcza w transporcie towarów, oraz przedłożenia do 2013 r. wniosku w sprawie ujednoczenia dokumentów używanych w transporcie towarów i dokumentów elektronicznych, również z myślą o promowaniu multimodalnego transportu towarowego;
24. podkreśla konieczność ulepszenia i standaryzacji urządzeń kontrolnych, takich jak radary do pomiaru prędkości i urządzenia pokładowe, a także systemów i nośników komunikacji, oraz domaga się przedłożenia do 2013 r. wniosku w sprawie wzajemnego uznawania i interoperacyjności takich urządzeń; podkreśla konieczność wzmocnienia koordynacji i pogłębienia współpracy organów krajowych w dziedzinie transgranicznego ścigania wykroczeń oraz zagwarantowania bardziej spójnego stosowania norm bezpieczeństwa ruchu drogowego;
25. podkreśla, że ewentualne zmiany i standaryzacja jednostek ładunkowych, uwzględniające jednostki ładunkowe stosowane w transporcie na świecie oraz wymiary pojazdów transportowych, muszą służyć optymalizacji transportu multimodalnego i przynieść widoczne korzyści w postaci oszczędności paliwa, ograniczenia emisji i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;

26. proponuje, aby państwa członkowskie zatwierdzały korzystanie z europejskiego systemu modułowego na pewnych szlakach, wyłącznie jeżeli pozwalają na to istniejąca infrastruktura i wymogi bezpieczeństwa, oraz aby informowały o zatwierdzeniu Komisję;
27. podkreśla znaczenie różnych europejskich agencji transportowych i wzywa do podjęcia nowych działań na rzecz wzmacniania ich wymiaru europejskiego;
28. wzywa państwa członkowskie do wsparcia i działania na rzecz wypracowania równych szans pomiędzy wszystkimi rodzajami transportu pod względem opodatkowania energii i podatku od wartości dodanej (VAT);
29. domaga się, aby w odniesieniu do transportu drogowego:
 - przeprowadzono do 2013 r. kolejny przegląd przepisów regulujących czas prowadzenia pojazdu i odpoczynku w transporcie osób i towarów i aby wdrożono te przepisy, aby ujednolicono sposób interpretowania kwestii wdrożenia i egzekwowania oraz by uwzględniono stanowisko Parlamentu Europejskiego w sprawie ujednoczenia systemu kar w sektorze transportu drogowego; uważa, że należy także zharmonizować ograniczenia w transporcie towarów w całej Unii Europejskiej;
 - zrealizować wyznaczone cele i nadać nowe tempo priorytetowym projektom na rzecz transeuropejskiej sieci drogowej (TERN);
 - zwiększyć do roku 2020 (w odniesieniu do roku 2010) liczbę bezpiecznych miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych w obrębie TERN o 40 % oraz poprawić jakość tych miejsc (normy higieniczne);
 - Komisja wspierała inicjatywy państw członkowskich, które dzięki ulgom podatkowym przyczyniają się do tworzenia bezpiecznej i ekologicznej floty pojazdów;
 - Komisja sporządziła do końca 2013 r. sprawozdanie o stanie wspólnotowego rynku transportu drogowego zawierające analizę sytuacji na rynku, w tym ocenę skuteczności kontroli i rozwoju warunków pracy w tym sektorze, oraz ocenę tego, czy w kwestii harmonizacji przepisów w dziedzinach takich jak egzekwowanie czy opłaty nakładane na użytkowników dróg oraz ustawodawstwa dotyczącego aspektów społecznych i bezpieczeństwa nastąpiły wystarczające postępy, by można było oczekiwać dalszego otwarcia krajowych rynków transportu drogowego, w tym usunięcia ograniczeń dotyczących kabotażu;
 - podnieść jakość szkolenia i doksztalcania osób zatrudnionych w sektorze transportu, w tym osób świadczących usługi związane z transportem na rzecz pasażerów, oraz zwiększyć dostępność zawodów w tym sektorze, tak aby doprowadzić do poprawy warunków pracy oraz zwiększenia płac i atrakcyjności sektora transportu;
 - opracować standardową unijną metodę obliczania śladu węglowego wywołanego przez działalność transportową i logistyczną w celu uniknięcia mnożenia podejść krajowych oraz wsparcia inicjatyw przemysłowych mających na celu promowanie obliczania śladu węglowego w szczególności w odniesieniu do transportu drogowego towarów;
30. domaga się, aby w odniesieniu do transportu wodnego:

- opracować do 2013 r. wniosek w sprawie tzw. niebieskiego pasa w celu uproszczenia formalności, którym poddawane są statki pływające między portami UE, i rozwinąć potencjał autostrad morskich poprzez utworzenie prawdziwie jednolitego rynku transportu morskiego wewnątrz UE zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ochrony środowiska i przyrody;
- podjąć inicjatywy mające na celu dopilnowanie, aby ograniczenie emisji siarki ze statków nie doprowadziło do wstecznej zmiany struktury transportu;
- wprowadzić w życie europejską politykę dotyczącą żeglugi dalekiego i średniego zasięgu w celu wykorzystania dodatkowych możliwości wodnych szlaków śródlądowych oraz osiągnięcia celów UE polegających na ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu;
- w dalszym ciągu wspierać program NAIADES zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi ochrony środowiska i przyrody, a po jego zakończeniu realizować program następczy w celu zapewnienia kontynuacji bieżącego programu NAIADES od 2014 r.;
- opracować wniosek w sprawie zwiększenia o 20 % w stosunku do roku 2010 liczby multimodalnych połączeń (platform) dla żeglugi śródlądowej, portów rzecznych i transportu kolejowego, a także zapewnić odpowiednie wsparcie finansowe i rozszerzyć po 2013 r. program Marco Polo, by wydajnie wykorzystywać potencjał żeglugi;
- w następnych wieloletnich ramach finansowych na lata 2014-2020 przeznaczyć przynajmniej 15 % środków TEN-T na projekty mające na celu poprawę zrównoważonych multimodalnych połączeń portów morskich i rzecznych oraz platform multimodalnych, ze szczególnym naciskiem na projekty w dziedzinie transportu wodnego;
- ze względu na międzynarodowy charakter transportu morskiego dostosować do 2012 r. kształcenie w zakresie transportu wodnego do standardów międzynarodowych oraz w szczególności przyjąć niezwłocznie wniosek Komisji zmieniający dyrektywę 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy, aby włączyć do prawodawstwa UE zmiany wprowadzone w 2010 r. w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, a także przedłożyć do końca 2013 r. wniosek w sprawie wzajemnego uznawania warunków ramowych dotyczących kształcenia pracowników portowych i opracować strategię pozyskiwania nowych pracowników w zawodach związanych z morzem;

31. domaga się, aby w odniesieniu do transportu lotniczego:

- Komisja i państwa członkowskie promowały wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej II, dla której bardzo ważne będzie uruchomienie SESAR, i wzywa Komisję do przedłożenia do 2013 r. wniosku w sprawie zakończenia tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej poprzez redukcję funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
- Komisja wzmocniła koordynację pomiędzy regulacjami dotyczącymi jednolitej przestrzeni powietrznej, przedsięwzięciami SESAR i Galileo oraz inicjatywami „Czyste niebo” w celu skuteczniejszego wdrożenia środków w zakresie oszczędności energii i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych;

- przy kolejnych wnioskach w sprawie liberalizacji rynku skoncentrować się na jakości usług i koordynacji z międzynarodowymi wytycznymi;
- Komisja i państwa członkowskie dołożyły wszelkich starań, aby europejski system handlu uprawnieniami do emisji został zaakceptowany na szczeblu międzynarodowym do 2012 r., co zagwarantowałoby równe szanse na arenie międzynarodowej;
- podjąć aktywne działania zmierzające do rozwoju „przyszłościowego punktu kontrolnego” ułatwiającego kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i towarów;

32. domaga się, aby w odniesieniu do transportu kolejowego:

- proponując dalsze otwarcie rynków, Komisja uwzględniała zobowiązania państw członkowskich dotyczące lokalnego transportu publicznego oraz obecny poziom usług z myślą o jego podniesieniu, przy jednoczesnym zagwarantowaniu bardziej uczciwej konkurencji i zapobieganiu dumpingowi socjalnemu;
- więcej uwagi poświęcać promowaniu technicznej harmonizacji i interoperacyjności między państwami członkowskimi, a w szczególności ujednoczyć do 2015 r. zasady dopuszczania pojazdów do ruchu, tak aby dopuszczenie pojazdów do ruchu nie mogło trwać dłużej niż dwa miesiące i aby przebiegało w przejrzystych warunkach finansowych, a także odpowiednio dopasować kompetencje Europejskiej Agencji Kolejowej i zapewnić jej finansowanie w 2012 r.;
- nadać do 2020 r. nowej dynamiki, w odpowiednio przemyślany sposób, w zakresie infrastruktury kolejowej, zmniejszenia poziomu hałasu i planu działania na rzecz ERTMS;
- Komisja przedstawiła nie później niż 31 grudnia 2012 r. wniosek dotyczący dyrektywy zawierający przepisy w zakresie związku między zarządzaniem infrastrukturą a działalnością transportową, jak również wniosek dotyczący otwarcia krajowego rynku przewozów pasażerskich, który nie odbiega od jakości kolejowych przewozów pasażerskich i zabezpiecza zobowiązania w zakresie świadczenia usług użyteczności publicznej;
- krajowe organy regulacyjne były niezależne w celu skuteczniejszego zarządzania koleją, a ich pozycja została wzmocniona, aby współpracowały one ściśle ze sobą w ramach sieci europejskiej oraz by Komisja przedłożyła do 2014 r. wniosek w sprawie dalszego wsparcia tego celu oraz utworzenia europejskiego organu regulacyjnego;
- więcej uwagi poświęcić szkoleniu i doksztalcaniu w oparciu o wysokie standardy oraz promowaniu transgranicznego uznawania dyplomów i kwalifikacji;
- Komisja dokonała oceny wpływu, jaki otwarcie rynku towarowego transportu kolejowego miało na przewozy całowagonowe, i gdyby okazało się, że poziom takich przewozów zmniejszył się, by najpóźniej do dnia 31 grudnia 2012 r. przedstawiła wniosek umożliwiający państwom członkowskim wspieranie tego rodzaju działalności z uwzględnieniem płynących z niej korzyści gospodarczych, społecznych i środowiskowych;

33. uznaje, że europejski przemysł kolejowy musi stawiać czoła rosnącej konkurencji ze strony zewnętrznych usługodawców obecnych na rynku UE; wyraża zaniepokojenie znacznymi przeszkodami uniemożliwiającymi dostęp usługodawcom europejskim do rynku zamówień publicznych w państwach spoza Unii Europejskiej;
34. wzywa Komisję do określenia, oszacowania i oceny możliwości utworzenia „zatrudnienia ekologicznego” oraz środków na rzecz jego wspierania, w ramach badań wpływu wniosków ustawodawczych;
35. wzywa Komisję i państwa członkowskie do przedstawienia wspólnej strategii obejmującej informowanie, komunikację i konsultacje zaangażowanych stron, w tym w szczególności udział zainteresowanych mieszkańców, dotyczącej potrzeb, planowania, rozwoju i finansowania infrastruktury niezbędnej do osiągnięcia wzrostu gospodarczego, mobilności, rozwoju i zatrudnienia, zgodnie z treścią zobowiązań przyjętych w ramach strategii „Europa 2020”;
36. uwzględniając to, że lokalne i regionalne organy mają znaczące kompetencje w zakresie polityki transportowej, uważa, że należy koniecznie umożliwić im uczestnictwo poprzez podejście oparte na wielopoziomowym systemie rządzenia;
37. wzywa Komisję do sporządzania corocznego bilansu celów białej księgi oraz stanu podjętych wysiłków i rezultatów, a także do przedstawiania Parlamentowi co pięć lat sprawozdania na temat wdrażania białej księgi;
38. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.