



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

2011/2096(INI)

7.10.2011

OPINIA

Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu –
dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu
transportu
(2011/2096(INI))

Sprawozdawca: Krišjānis Kariņš

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. przyznaje, że UE musi dążyć do bardziej zrównoważonego, wydajnego i konkurencyjnego sektora transportu, który będzie zmierzał ku realizacji celów obniżenia emisji, zmniejszeniu zależności energetycznej i importu energii, w tym z krajów o niestabilnych i niedemokratycznych rządach, a także pełnej integracji regionów UE, co zapewni ich konkurencyjność w gospodarce światowej;
2. zwraca uwagę, że sektor transportu odpowiedzialny jest za ponad jedną czwartą ogółu emisji CO₂ w UE; zwraca uwagę na liczne inicjatywy podjęte przez Unię Europejską na rzecz redukcji emisji pochodzących z transportu i wspierania konkurencyjności oraz wydajności europejskiego sektora transportu, takie jak eurowinieta, uruchomienie inteligentnych systemów transportowych, efektywność paliwowa pojazdów oraz oznakowanie opon; podkreśla, że emisje powodowane przez sektor transportu wciąż rosną oraz że zobowiązania sektora do podjęcia działań powinny być ambitniejsze, tj. rozwiązać problem niedopasowania infrastruktury do starań na rzecz promowania efektywności energetycznej i stosować zielone technologie;
3. przyznaje, że sektor transportu wnosi istotny wkład do polityki przemysłowej, konkurencyjności i równowagi handlowej w UE; w 2009 r. wartość eksportu pojazdów i sprzętu transportowego wyniosła 454,7 mld EUR, co stanowiło 41,5% ogółu eksportu poza 27 państw UE; podobnie w 2009 r. największa nadwyżka handlowa w UE została zrealizowana w sektorze pojazdów i sprzętu transportowego (112,6 mld EUR) oraz usług transportowych (21,5 mld EUR);
4. podkreśla, że polityka energooszczędności, w tym standardy efektywności paliwowej i strategii na rzecz redukcji emisji w sektorze transportu mogą stymulować konkurencyjność i innowacyjność UE, a także przynieść znaczne oszczędności, nie ograniczając przy tym mobilności; uważa, że wszelkie nowe cele powinny się opierać na szerokim porozumieniu między wszystkimi zainteresowanymi stronami i być wykonalne z zastosowaniem dotychczasowych osiągnięć technologicznych; uważa, że oszczędnie wykorzystujący zasoby sektor transportu może powstać tylko dzięki zrównoważonej i zintegrowanej polityce dostarczającej odpowiednich zachęt podmiotom gospodarczym;
5. podkreśla duże znaczenie efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii dla sektora transportu; zwraca uwagę, że cele sektora transportu w dziedzinie energii i klimatu mogą zostać zrealizowane przez wykorzystywanie różnych źródeł energii i stosowanie istniejących już rozwiązań w zakresie oszczędności energii;
6. zauważa, że wiele innowacyjnych rozwiązań z zakresu technologii paliwooszczędnych jest już w pełni dostępnych na rynku;
7. podkreśla znaczenie promowania elektromobilności w połączeniu z wprowadzaniem w sektorze elektroenergetycznym w większym zakresie energii odnawialnych, aby

zrealizować cele strategii „Europa 2020”, takie jak ekologiczne miejsca pracy, a także redukcja zanieczyszczenia obecnego w powietrzu; zauważa, że elektryfikacja w pierwszym rzędzie skupi się na transporcie pasażerskim; podkreśla konieczność przyjęcia i wdrożenia niezbędnych działań regulacyjnych oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie do przyjęcia w trybie pilnym wspólnych standardów interoperacyjnych i rozmieszczenia infrastruktury ładowania na terenie całej UE; uważa, że debata nad mobilnością z wykorzystaniem energii elektrycznej powinna się odbywać w dobrze wyważonym kontekście, uwzględniając potencjał rynku rowerów elektrycznych oraz doświadczenie w komunikacji zbiorowej za pomocą tramwajów i kolei;

8. podkreśla ogromny potencjał technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT) oraz inteligentnych systemów transportowych i usług w zmniejszaniu emisji pochodzących z transportu osób i przewozu towarów, szczególnie w związku z systemem energetycznym przyszłości, w którym główną rolę odegra zelektryfikowany transport; jest zdania, że konieczne jest zwiększenie zobowiązań sektora transportu pod względem technologii oraz wspieranie bardziej efektywnej organizacji usług transportowych; podkreśla konieczność promowania innowacyjnych rozwiązań, takich jak zoptymalizowane planowanie tras, intermodalność lub komunikacja między pojazdami i infrastrukturą; przypomina, że stosowanie ICT, a zwłaszcza systemów wideokonferencji, może pomóc zredukować konieczność podróży, zarówno w przypadku osób prywatnych, jak i przedsiębiorstw;
9. podkreśla zapotrzebowanie na intramodalne rozwiązania transportowe oraz że żaden pojedynczy rodzaj transportu nie jest wystarczający, ponieważ istnieje potrzeba inteligentniejszego łączenia transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i morskiego;
10. uważa, że zastosowanie ICT w sektorze transportu drogowego oraz jego połączeń z innymi rodzajami transportu znacząco przyczyni się do poprawy efektów działalności środowiskowej, efektywności, bezpieczeństwa i ochrony transportu drogowego, bezpieczeństwa publicznego oraz mobilności pasażerów i towarów, przy jednoczesnym zapewnieniu prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zwiększonych poziomów konkurencyjności i zatrudnienia; podkreśla bezwzględną konieczność dostosowania polityki normalizacyjnej w zakresie technologii informacyjno-komunikacyjnych, co przyczyni się nie tylko do rozwoju inteligentnych sieci energetycznych, ale także do przyspieszenia prac nad normami technicznymi obowiązującymi pojazdy elektryczne, inteligentne sieci i liczniki; należy je wdrożyć w kontekście następującego priorytetowego obszaru: świadczenie w całej UE usług w zakresie informacji o transporcie multimodalnym;
11. przypomina opinię Parlamentu, że istnieje potrzeba szerszego wykorzystania modułowych pociągów drogowych, ponieważ stanowią one trwałe rozwiązanie, które przyczynia się do zwiększenia poziomu efektywności energetycznej w sektorze transportu drogowego; ponadto przyznaje, że różnice między krajami w zakresie przepisów dotyczących modułowych pociągów drogowych wpływają negatywnie na wzrost wykorzystania tego środka transportu drogowego; wzywa Komisję do zbadania, jakie różnice w przepisach można łatwo zniwelować oraz w jaki sposób można zagwarantować wyższy udział modułowych pociągów drogowych w transporcie międzynarodowym;
12. podkreśla, że europejskie badania naukowe mogą zapewnić nowe rozwiązania na rzecz

zmniejszenia emisji CO₂ i zwiększenia wydajności transportu i z zadowoleniem przyjmuje strategiczne podejście Komisji w tym zakresie; zwraca uwagę, że potrzebny jest program cząstkowy poświęcony mobilności, którego celem będzie poprawa efektywności transportu, np. przez propagowanie inteligentnych i interoperacyjnych systemów wyznaczania tras dla wszystkich rodzajów transportu, które będą zintegrowane z takimi systemami jak Galileo, SESAR, ERTMS itd.; przy wdrażaniu aplikacji ITS należy stosować innowacyjne technologie, takie jak urządzenia do identyfikacji radiowej (RFID) czy systemy Galileo/EGNOS; domaga się certyfikacji systemu EGNOS, gdyż stanowi on kluczowy element do wykorzystania; uważa ponadto, że niezbędne są skuteczniejsze metody komercjalizacji wyników badań jak również dalsze badania naukowe w dziedzinie integracji coraz liczniejszych źródeł energii odnawialnej z inteligentniejszym systemem energetycznym, którego głównym elementem jest zelektryfikowany transport;

13. wzywa Komisję do wspierania rozwoju i wykorzystania w opłacalny sposób innowacyjnych urządzeń służących zwiększeniu efektywności energetycznej (np. spojlerów do ciężarówek i innych form ulepszonej aerodynamiki lub funkcjonalnych rozwiązań) dla wszystkich środków transportu;
14. przypomina, że dwoma głównymi wyzwaniami, wobec których stoi sektor transportu w UE, są dywersyfikacja paliwa i poprawa bezpieczeństwa energii, w czym w znaczący sposób pomóc może krajowa produkcja energii elektrycznej z różnych nośników energii;
15. podkreśla, że Unia Europejska powinna utrzymać silną pozycję na światowym rynku produktów z zakresu zrównoważonego transportu i mobilności, takich jak oprogramowanie do sygnalizacji kolejowej, systemów infrastruktury i zarządzania ruchem; w związku z tym nalega na zwiększenie wysiłków w zakresie badań nad zrównoważonym transportem naziemnym i w zakresie jego rozwoju;
16. opowiada się za większym udziałem odnawialnych biopaliw, w szczególności biopaliw drugiej generacji, w unijnym koszyku energetycznym, uwzględniając kwestię pośredniej zmiany sposobu użytkowania gruntów; zwraca uwagę na korzyści gospodarcze, jakie przyniesie przemysłowi UE przechodzenie na produkcję z wykorzystaniem biopaliw drugiej generacji; odnotowuje jednak, że wprowadzenie wyższej proporcji biopaliw musi być dobrze przygotowane, idealnie ujednoczone na szczeblu UE, ogłoszone i wykonane, że wszystkie zainteresowane podmioty muszą być gotowe na dostawę wymaganego koszyka paliw w momencie jego wprowadzenia, a władze publiczne powinny wyjaśniać skutki każdej zmiany składu koszyka paliw;
17. uważa, że dywersyfikacja źródeł energii jest konieczna dla bezpieczeństwa dostaw i w związku z tym jest zdania, że wszelkie nowe ulgi podatkowe należy rozważać z perspektywy zrównoważonego i konkurencyjnego koszyka paliw w sektorze transportu;
18. podkreśla, że redukcja obciążenia administracyjnego ma kluczowe znaczenie o ile chcemy zapewnić pełną interoperacyjność europejskich kolei oraz że zwłaszcza procedury dopuszczania taboru kolejowego do ruchu powinny być bardziej skuteczne i jednolite w całej UE;
19. podkreśla, że samochody elektryczne posiadają ogromny potencjał transportowy,

zwłaszcza w miastach; zwraca się do Komisji i państw członkowskich o zintensyfikowanie pracy nad opracowywaniem wspólnych europejskich norm w zakresie ładowania takich pojazdów i podkreśla, że rozwój inteligentnych sieci ma decydujące znaczenie dla popularności samochodów elektrycznych;

20. uznaje, że europejski przemysł kolejowy musi stawiać czoła rosnącej konkurencji ze strony zewnętrznych usługodawców; wyraża zaniepokojenie znacznymi przeszkodami utrudniającymi dostęp usługodawcom europejskim do rynku zamówień publicznych w państwach spoza Unii Europejskiej;
21. wskazuje na rolę pojazdów elektrycznych dla transportu energooszczędnego oraz zaleca państwom członkowskim wykonanie postanowień dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w odniesieniu do transportu publicznego;
22. zwraca uwagę na konieczność większej presji i zachęt na szczeblu europejskim w zakresie dekarbonizacji sektora transportu;

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	6.10.2011
Wynik głosowania końcowego	+: 42 -: 0 0: 4
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Ioan Enciu, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Jacky Hénin, Edit Herczog, Romana Jordan Cizelj, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Michael Theurer, Evžen Tošenovský, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Antonio Cancian, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Vladko Todorov Panayotov, Catherine Trautmann
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Werner Schulz